

**FACULDADE DE ARQUITECTURA**  
UNIVERSIDADE TÉCNICA DE LISBOA

**UNIVERSIDADE TÉCNICA DE LISBOA – FACULDADE DE ARQUITECTURA**

## **MARVILA. TRANSVERSALIDADES RIBEIRINHAS**

Integração infra-estrutural e renovação do tecido urbano

**Pedro Fernandes Paredes**

(Licenciado)

Projecto para obtenção do Grau Mestre em  
Arquitectura com Especialização em Planeamento Urbano e Territorial

**Orientador científico:** Professora Doutora Sofia Morgado

**Júri:**

Presidente: Professor Doutor Pedro George

Vogais: Professora Doutora Sofia Morgado  
Professor Doutor Luís Paulo Ribeiro

Lisboa, FAUTL, Dezembro, 2011

*Os lugares, quando os desenhamos, é à procura  
do que neles acontece.*

Rossi, A., *A Arquitectura da Cidade*





**FACULDADE DE ARQUITECTURA**  
**UNIVERSIDADE TÉCNICA DE LISBOA**

## **RESUMO**

**Título |**

**MARVILA.  
TRANSVERSALIDADES  
RIBEIRINHAS**

**Nome |**

**Pedro Fernandes Paredes**

**Orientadora |**

**Profª. Drª. Arqª. Sofia Morgado**

**Mestrado Integrado em  
Arquitectura com Especialização  
em Planeamento Urbano e  
Territorial**

**Lisboa, Setembro 2011**

Que relação existe entre a Área Metropolitana de Lisboa (AML) e o rio Tejo? Serão duas realidades irremediavelmente inseparáveis? Sendo Lisboa uma cidade ribeirinha, o estudo agora proposto poderá desencadear um sem número de soluções aplicáveis ao território, à economia e à preservação do estuário do Tejo e da sua envolvente.

Nas últimas décadas foi estabelecido o conceito da cidade pós-industrial, caracterizado pela redefinição da concepção urbana e pela introdução de novas ideias no contexto do ordenamento do território. Este facto teve fortes repercussões no desenvolvimento das cidades e das zonas metropolitanas, condicionando as sucessivas mudanças verificadas desde então.

O principal objectivo deste trabalho é a compreensão do tecido urbano da zona ribeirinha oriental de Lisboa, através da leitura e da interpretação dos elementos-chave (cidade, áreas degradadas e paisagem), que estão na origem do território em estudo e definem a sua matriz. Outro dos objectivos passa por entender a relação impositiva de edifícios de escala metropolitana com a sua funcionalidade, através de considerações técnicas, sociais, ambientais e estéticas, realçando no presente contexto o papel catalisador associado às infra-estruturas ferroviárias e viárias no crescimento das cidades.

**Palavras-chave:** Cidade, Áreas degradadas, Rio Tejo, Transversalidades, Frente de água.



**FACULDADE DE ARQUITECTURA**  
**UNIVERSIDADE TÉCNICA DE LISBOA**

## **ABSTRACT**

**Title |**

**MARVILA.  
TRANSVERSALIDADES  
RIBEIRINHAS**

What is the relationship between the Lisbon Metropolitan Area (LMA) and the Tagus river? Are they two protagonists inevitably inseparable? Being Lisbon a city spread along the banks of the river Tagus, this study may trigger a range of solutions applicable to the territory, the economy and the preservation of the Tagus estuary and its surrounding.

In recent decades a new concept has been established in the urbanism context: that of post-industrial city. It is characterized by the re-definition of the urban design and the introduction of new ideas in the field of urban planning, and it has played a major role in the successive changes undergone by cities and metropolis ever since.

The main purpose of this work is to promote an understanding of how the eastern urban waterfront of Lisbon came to be formed. This analysis will be developed through the reading and the interpretation of some key elements (city, brownfields and landscape), which originate the evolution of the territory under study and define its matrix. The present thesis also aims at understanding the relationship between the buildings in the metropolitan area and their functionality, taking into account social, environmental, technical and aesthetic considerations. In the present context, this work also emphasizes the role of both the railway and the road infrastructures as effective sources in the growth of cities.

**Keywords:** City, Brownfields, Tagus river, Transversalities, Waterfront.

## **AGRADECIMENTOS**

O presente trabalho foi realizado sob a orientação da Prof.<sup>a</sup> Doutora Arq.<sup>a</sup> Sofia Morgado a quem me cabe exprimir o meu sincero reconhecimento pelas sugestões apresentadas, assim como por todo o empenho e disponibilidade que sempre manifestou na sua supervisão.

Agradeço aos meus colegas de curso, companheiros das longas noites de trabalho, pelas ideias sugeridas e pelos bons momentos que partilhámos, que amenizaram a solidão que é sempre característica de qualquer trabalho de investigação.

Deixo para o fim, um agradecimento muito especial à Marta pelo incentivo que me deu durante este período particularmente importante da minha vida académica, pela compreensão e, sobretudo, pela solidariedade, cumplicidade e apoio manifestados durante os momentos difíceis deste processo. Este trabalho é assim também com toda a justiça um pouco seu.



		<b>ÍNDICE</b>
		página
<b>INTRODUÇÃO</b>		1
<b>ESTADO DA ARTE</b>		3
<b>CAPÍTULO 1</b>	<b>ENQUADRAMENTO E INTERPRETAÇÃO DO TERRITÓRIO</b>	5
1.1	LOCALIZAÇÃO E CARACTERIZAÇÃO DO TERRITÓRIO	7
1.2	CONTEXTUALIZAÇÃO HISTÓRICA	8
1.3	O ORDENAMENTO E A DINÂMICA URBANA DO TERRITÓRIO DE LISBOA (1940-2001)	10
<b>CAPÍTULO 2</b>	<b>TRÊS VARIÁVEIS EM CAUSA</b>	13
2.1	O RIO TEJO COMO PANO DE FUNDO DA PAISAGEM URBANA	15
2.1.1	CIDADES DE ÁGUA - A RENOVAÇÃO URBANA DAS FRENTES RIBEIRINHAS	15
2.1.2	RIO TEJO - PAPEL URBANO NA AML	17
2.2	PATRIMÓNIO INDUSTRIAL	20
2.2.1	INTRODUÇÃO E O CASO DE LISBOA	20
2.2.2	ZONA RIBEIRINHA ORIENTAL - DEGRADAÇÃO E FUTURO INCERTO	21
2.3	A VIA-FÉRREA - PLATAFORMAS EM REDE	25
2.3.1	AS REDES COMO SISTEMAS URBANOS	25
2.3.2	A VIA-FÉRREA, A FORMA, A INFRA-ESTRUTURA E O TECIDO URBANO	26
<b>CAPÍTULO 3</b>	<b>TRANSVERSALIDADES - PROPOSTA DE INTERVENÇÃO</b>	29
3.1	DEFINIÇÃO E CONCEITO	31
3.2	CONTEXTO	32
3.3	PLANO ESTRATÉGICO: A VIA-FÉRREA COMO CENTRALIDADE AXIAL	33
3.4	O EDIFÍCIO	36
<b>CONCLUSÃO</b>		41
<b>BIBLIOGRAFIA</b>		43
<b>ANEXOS</b>		47

## ÍNDICE DE IMAGENS

- Figura 1. P9** Fotografia. Vila operária da Quinta do Marquês de Marialva, Lisboa, Portugal.
- Figura 2. P9** Fotografia. Vila operária da Quinta do Marquês de Marialva, Lisboa, Portugal.
- Figura 3. P9** Fotografia. Vila operária da antiga Quinta do Baptista, Lisboa, Portugal.
- Figura 4. P18** Fotografia. O Rio Tejo como pano de fundo da cidade lisboeta | Marvila, Lisboa, Portugal.
- Figura 5. P23** Fotografia. Cemitério Industrial | Estrutura metálica da Fábrica da Nacional, Lisboa, Portugal.
- Figura 6. P23** Fotografia. Cemitério Industrial | Rua Direita de Marvila, Lisboa, Portugal.
- Figura 7. P23** Fotografia. Cemitério Industrial | Rua do Açúcar, Lisboa, Portugal.
- Figura 8. P23** Fotografia. Cemitério Industrial | Edifício da Sociedade Vinícola Abel Pereira da Fonseca, Lisboa, Portugal.
- Figura 9. P27** Fotografia. Troço da Linha Ferroviária do Norte | St<sup>a</sup>- Apolónia – Poço do Bispo, Lisboa, Portugal
- Figura 10. P27** Fotografia. Troço da Linha Ferroviária do Norte | St<sup>a</sup>- Apolónia – Poço do Bispo, Lisboa, Portugal
- Figura 11. P27** Fotografia. Troço da Linha Ferroviária do Norte | St<sup>a</sup>- Apolónia – Poço do Bispo, Lisboa, Portugal
- Figura 12. P34** Esquema demonstrativo do plano estratégico proposto | A via-férrea como centralidade axial.
- Figura 13. P36** Vista Exterior. Projecto de ampliação do Museu San Telmo, San Sebastián, Espanha. Nieto Sobejano Arquitectos.  
Em <http://www.plataformaarquitectura.cl/2011/05/18/ampliacion-del-museo-de-san-telmo-nieto-sobejano-arquitectos/580-86-1/>
- Figura 14. P36** Maqueta de conjunto. Projecto de ampliação do Museu San Telmo, San Sebastián, Espanha. Nieto Sobejano Arquitectos.  
Em <http://afasiaarq.blogspot.com/2010/09/estudio-nieto-sobejano.html>
- Figura 15. P36** Maqueta da proposta. Projecto de ampliação do Museu San Telmo, San Sebastián, Espanha. Nieto Sobejano Arquitectos.  
Em <http://afasiaarq.blogspot.com/2010/09/estudio-nieto-sobejano.html>

**Figura 16. P36** Maqueta de conjunto. Projecto de ampliação do Museu San Telmo, San Sebastián, Espanha. Nieto Sobejano Arquitectos.

Em <http://afasiaarq.blogspot.com/2010/09/estudio-nieto-sobejano.html>

**Figura 17. P37** Fotomontagem/Vista exterior do percurso pedestre. Projecto vencedor do concurso do parque urbano de Valdebebas, Madrid, Espanha. João Ferreira Nunes (PROAP) e Carlos Infantes (Id-OPERA)

Em <http://concursosdeprojeto.files.wordpress.com/2009/10/valdebebas-01-071.jpg>

**Figura 18. P37** Fotomontagem/Vista exterior do muro habitado. Projecto vencedor do concurso do parque urbano de Valdebebas, Madrid, Espanha. João Ferreira Nunes (PROAP) e Carlos Infantes (Id-OPERA)

Em <http://concursosdeprojeto.files.wordpress.com/2009/10/valdebebas-01-08.jpg>

**Figura 19. P37** Planta da proposta de intervenção. Projecto vencedor do concurso do parque urbano de Valdebebas, Madrid, Espanha. João Ferreira Nunes (PROAP) e Carlos Infantes (Id-OPERA)

Em <http://concursosdeprojeto.files.wordpress.com/2009/10/valdebebas-01-11.jpg>

**Figura 20. P38** Fotomontagem. Perspectiva do Fórum Metropolitano | Marvila-Beato

## **LISTA DE ACRÓNIMOS**

AML	Área Metropolitana de Lisboa
CML	Câmara Municipal de Lisboa
DHURS	Departamento de Higiene Urbana e Resíduos Sólidos
LMA	Lisbon Metropolitan Area
PD	Plano Director
PDCL	Plano Director da Cidade de Lisboa
PDM	Plano Director Municipal
PDRL	Plano Director da Região de Lisboa
PGUEL	Plano Geral de Urbanização e Expansão de Lisboa
PU	Plano de Urbanização

# INTRODUÇÃO

O presente trabalho constitui a tese de dissertação de Mestrado do curso de Urbanismo da Universidade Técnica de Lisboa e intitula-se *Marvila. Transversalidades ribeirinhas*.

A escolha deste tema segue um pouco a linha de orientação que foi tomada há uns anos atrás quando optámos por Urbanismo. A ligação temática a problemas técnicos, ambientais, sociais e estéticos é evidenciada nesta área, conduzindo a uma ortogonalidade e a uma formação de espectro largo que, arriscando o facto de parecer ser “caseiro”, consideramos não existir em mais nenhuma outra área de saber. Ajusta-se assim no caso presente de forma adequada à tendência de abolir fronteiras em vez de “criar” muros, permitindo ligar os assuntos de forma mais coerente e, assim, melhor os entender na sua evolução. Caminhar transversalmente...

Começar por se entender, começa por se posicionar. E nada melhor que observar a cidade onde se vive. E se se fala em pontes, como dissociar Lisboa da água? Está impresso deste logo no seu nome, que remonta à era dos fenícios e que tão românticamente se associa a Ulisses. O estudo das frentes de água de Lisboa não constitui de *per si* uma ideia original. Mas continua a ser um assunto muito actual pelo potencial que apresenta, muito especialmente a referente à zona ribeirinha da parte oriental de Lisboa, que esteve muito tempo votada ao esquecimento. As zonas degradadas aí existentes tornam as questões de recuperação, requalificação e refuncionalização de espaços de grande acuidade na busca de novas soluções. Os traços da zona permitem uma análise histórica da sua evolução que servirá como motor para propostas de soluções a adoptar. Soluções que nalguns casos poderão/deverão sugerir descontinuidades que pretendemos mais qualitativas do que quantitativas. O rio, o mar e o estuário do Tejo constituem de facto, pela sua diversidade paisagística, ambiental e cultural, um espaço de intervenção não só de reconfiguração urbanística mas de reconfiguração dos modos de vida das populações dessas zonas. Haverá tema mais aliciante?

Após uma breve abordagem do estado da arte, faz-se no capítulo 1 o enquadramento do trabalho com uma interpretação do território abordado, através de uma perspectiva histórica e da descrição do seu ordenamento e dinâmica urbana recente (1940-2001). No capítulo 2 salientam-se, em secções separadas, as 3 variáveis que se consideram fundamentais na elaboração da proposta para a zona

escolhida: o rio Tejo, o património industrial herdado e as designadas plataformas de rede ou interfaces com o restante tecido urbano. O capítulo 3 descreve a proposta de intervenção. Para além do desenho dos espaços públicos, o método de abordagem considera a redefinição dos seus conteúdos tendo em conta a memória dos lugares (componente histórica/cultural) e a articulação através do sistema em rede que constitui a interface com toda a envolvente. Num tema que é frequentemente tratado, procura-se encontrar uma perspectiva onde, com algum arrojo, se sugere uma certa descontinuidade com o traçado actual., numa proposta que represente um salto qualitativo e que permita desenvolver trabalhos futuros. Na estrutura da tese, o trabalho termina com algumas considerações finais sobre a proposta e com a apresentação de bibliografia utilizada e relevante sobre o tema.

## ESTADO DA ARTE

No âmbito do assunto versado nesta tese de dissertação é vasta a bibliografia publicada, o que é um forte indicador não só da importância do tema como da sua actualidade.

Estudos sobre as frentes de água e zonas degradadas em zonas metropolitanas têm captado especial atenção de urbanistas de todo o mundo, nomeadamente:

- i. Em projectos que constituem processos de revalorização das zonas ribeirinhas. As cidades têm desenvolvido esforços significativos não só financeiros mas de investimento político e técnico nos processos de transformação desses espaços. Destacam-se, pela relevância das operações de refuncionalização e regeneração de espaços portuários e industriais, obsoletos ou em abandono, os casos das Docas de Londres, Nova Iorque, Sydney, frente marítima de Barcelona, margens do Sena, Porto Madero (Buenos Aires), Parque das Nações em Lisboa;
- ii. Em congressos<sup>1</sup> ou workshops<sup>2</sup>, especialmente dedicados ao tema. De 27 a 29 de Outubro próximo realizar-se-á em Nova Iorque a *Urban Waterfronts 2011 Conference* cujo tema principal é “Thirty Years and Counting” para comemorar a sua 30ª edição.<sup>3</sup>

Uma análise exaustiva desses trabalhos seria pois tarefa impossível. No entanto, neste âmbito salienta-se o livro de Marshall (2007) como uma obra bem ilustrada e organizada, que descreve as experiências bem sucedidas em cidades como Baltimore, Vancouver, Bilbao e Amesterdão e que apresenta extensa bibliografia sobre o assunto. No caso particular de Lisboa, destacam-se:

- O relatório-guião elaborado com o patrocínio da Expo'98 para a exposição *Cidades e Frentes da Água (1998)* desenvolvido pelo comissariado do

---

<sup>1</sup> O *European Workshop Waterfront Urban Design (EWWUD)* realizado de 14-18 de Março de 2010 e organizado pela Universidade Lusófona de Humanidades e Tecnologia teve como tema o desenho urbano na frente ribeirinha.

<sup>2</sup> *Lisboa, Capital do Nada* foi um projecto multicultural que ocorreu em Outubro de 2001 em Marvila onde se pretendeu criar, debater, intervir no espaço público.

<sup>3</sup> <http://www.waterfrontcenter.org/Conference/Conference10.htm>

Centro de Estudos da FAUP, sob a coordenação científica do Professor Nuno Portas, onde são abordados vários projectos em diversas cidades do mundo considerados emblemáticos neste contexto, (Portas, 1998);

- A revista *Metrópoles*<sup>4</sup>, publicada no 4º trimestre de 2007, especialmente dedicada ao tema “Valor estratégico das frentes de água na área metropolitana de Lisboa”.

Finalmente, na área da recuperação, requalificação e revitalização de zonas degradadas destacam-se, principalmente pela extensa bibliografia apresentada sobre o assunto, os trabalhos de Vasques (2006, Abril) e (2006, Novembro).

A presente tese de dissertação é um estudo numa zona da cidade (Marvila) que se insere simultaneamente no contexto das frentes de água e das zonas degradadas designadas na literatura americana da especialidade por *brownfields*.<sup>5</sup> O trabalho apresenta uma proposta de intervenção que entra em linha de conta com 3 factores que foram considerados fundamentais na zona em questão: a presença do rio Tejo, o lugar, na sua contextualização histórica, e a via-férrea, como elemento estruturante. A proposta de intervenção tem a sua originalidade pelo facto de pretender fazer através de interfaces adequadamente ajustadas à via-férrea longitudinal, que se designaram por transversalidades, a ligação entre *lugares*, ou zonas em que se reconhece uma identidade relacionada com aspectos vivenciais, com *não lugares*, ou zonas vazias de identidade histórica, cultural e que foram ao longo do tempo perdendo a relação afectiva entre a comunidade e o espaço.

Muito para além dos casos mais conhecidos, a revalorização das zonas ribeirinhas, ao envolver estratégias de intervenção de índole diversa (metropolitanas, inter-municipais, municipais ou público-privadas), é actualmente um facto comum em cidades de todo o mundo, constituindo indubitavelmente um paradigma das cidades nesta primeira década do século XXI.

---

<sup>4</sup> A AML lançou em Abril de 2003 a Revista *Metrópoles*. Agora com uma periodicidade semestral, tem como objectivo constituir-se como um meio de comunicação e de reflexão sobre todas as matérias que dizem respeito a todos os Municípios integrantes da AML, abrangendo questões relativas ao Planeamento, Transportes e Acessibilidades, Desenvolvimento Económico, Educação, Turismo, Cultura e Lazer.

<sup>5</sup> *Brownfield*, na designação anglo-saxónica. Termo com origem nos EUA e que se aplica no contexto do planeamento urbano a terrenos inicialmente usados para fins industriais ou comerciais e que podem ser reutilizados desde que limpos, uma vez que podem apresentar baixos índices de contaminação ou lixo tóxico. Para definir estas áreas existentes no espaço urbano contemporâneo, os autores têm usado diversos termos em português. Leite e Cortez (2009) usam, por exemplo, o termo *entraves espaciais*.

## CAPÍTULO 01

# ENQUADRAMENTO E INTERPRETAÇÃO DO TERRITÓRIO

A intervenção no tecido urbano deverá ser simultaneamente ajustada, no respeito à envolvente, e arrojada numa tentativa de se permitir um salto qualitativo para o futuro. Tal como diz Miguel de Unamuno<sup>6</sup> in *'Do Sentimento Trágico da Vida'* a mudança só se dá na continuidade.

*(...) Dirigir-mo-nos a alguém com a missão de que se transforme noutra, é irmos com a embaixada de que ele deixe de ser ele. (...) na medida em que essa mudança se puder harmonizar e se conseguir integrar com tudo o resto da sua maneira de ser, pensar e sentir, e possa, por outro lado, enlaçar-se nas suas recordações. (...) Pode-se mudá-lo muito, quase por completo; mas sempre, dentro da continuidade. (...)*

Em termos sumários, pode dizer-se que neste capítulo se trata do futuro (*ordenamento e dinâmica urbana do território*) agarrando o presente (*localização e caracterização do território*) e tendo em conta o passado (*contextualização histórica*).

---

<sup>6</sup> Miguel de Unamuno y Jugo (1864-1936), filósofo e escritor espanhol.



## 1.1 LOCALIZAÇÃO E CARACTERIZAÇÃO DO TERRITÓRIO

*“Cidade, rumor e vaivém sem paz das ruas...*

*E eu estou em ti fechada e apenas vejo  
Os muros e as paredes, e não vejo  
Nem o crescer do mar, nem o mudar das luas.” (...)*

Sophia de Mello Breyner Andresen, *Cidade*

Com uma costa atlântica e uma frente ribeirinha igualmente extensas, a Área Metropolitana de Lisboa (AML) apresenta uma grande variedade morfológica e abundante riqueza natural, que importa preservar e valorizar.

*“A área metropolitana de Lisboa é uma associação de municípios de natureza especial que representa, com bastante aproximação, um território que no início do século XXI se pode considerar o facto urbano que ao longo de dois milénios se designou por Lisboa.” (Gaspar, 2003).*

Localizada numa das margens do estuário do Tejo, a cidade de Lisboa sempre manteve uma relação cúmplice com o rio, que desempenhou um papel preponderante em muitas histórias de ocupação do seu território.

O espaço urbano compreendido entre Santa Apolónia e o Parque das Nações é um território particular em termos de vivência e de reconhecimento. É uma realidade urbana rica que, porém, se apresenta muito difusa e de imagem problemática.

Marvila é um território de grande dimensão, embora ainda pouco conhecido, situado na parte oriental da cidade de Lisboa. A sua ocupação é eclética, tanto social como culturalmente, onde se podem reconhecer distintos momentos da evolução urbana do passado, numa espécie de arqueologia viva, tanto antiga como recente.

## CAPÍTULO 1 | ENQUADRAMENTO E INTERPRETAÇÃO DO TERRITÓRIO

**1.2 CONTEXTUALIZAÇÃO HISTÓRICA**

A sedentarização da população junto ao estuário do Tejo foi favorecida pela localização privilegiada à beira rio, a fauna, a flora e a presença de água abundante. É neste local que se desenvolvem “*pequenos aglomerados de extracção pré-histórica, celtibérica, lusitana, romana, muçulmana, e por fim, cristã*” (George e Morgado, 2005). A data da sua reconquista aos mouros (1147) remonta à fundação da nacionalidade (tratado de Zamora em 1143) com D. Afonso Henriques. A estrutura da urbe foi modificada pelo aumento da população, estendendo-se para fora das muralhas iniciais e atingindo uma área cerca de 7 vezes superior à do tempo da reconquista, com a construção da cerca Fernandina (1373) após a invasão castelhana.

No início do século XVI, o comércio das Índias e o ouro do Brasil, associados ao desenvolvimento marítimo, induzem um crescimento a todos os níveis na cidade de Lisboa, que se dá preferencialmente ao longo da costa. A cidade vira-se então para o Tejo, iniciando os primeiros aterros com ocupações da zona ribeirinha.

Em 1755, um violento terramoto, seguido de um grande incêndio, destruíram grande parte de Lisboa, com especial incidência no vale da Baixa. As obras de reconstrução foram entregues a Marquês de Pombal, na altura ministro do rei, que definiu uma nova centralidade na cidade e promoveu a relação da mesma com o rio. Nascia assim uma Lisboa Pombalina assente na estrutura reticulada e regular do traçado, na proporção dos quarteirões e na uniformidade das fachadas e dos edifícios.

Com o advento da electricidade a Revolução Industrial ganha novo alento, após a fase inicial dos finais do século XVIII com a máquina a vapor. As condições de vida são profundamente alteradas com uma forte movimentação da população rural para as cidades. Em Portugal, as reformas de Mouzinho da Silveira transformam as estruturas feudais e modernizam o país. Na segunda metade do século XIX, paralelamente a uma forte emigração para o Brasil e para os EUA, assiste-se ao desenvolvimento das infra-estruturas ferroviárias e da industrialização promovidas pelo liberalismo.

Situada entre o Aeroporto de Lisboa e o rio Tejo, Marvila apresenta actualmente grandes contrastes, com estreitas azinhagas e largas avenidas. Esta

zona de Lisboa concentrou durante décadas a actividade portuária e industrial. Contudo, esta proletarização é relativamente recente. Por detrás das fábricas escondem-se vestígios de outro tipo de ocupação, a da aristocracia que aqui habitou nos séculos XVII e XVIII conjuntamente com algumas ordens conventuais. O palácio do Marquês de Abrantes, na rua de Marvila, ou o da Mitra, na rua do Açúcar, são exemplos dos vários solares que ali foram edificadas, e que os senhores nobres e eclesiásticos irão usufruir até ao início do século XIX.

Naquele tempo, Marvila era uma freguesia onde proliferavam as quintas e as hortas. Mas de zona rural, Marvila transformou-se, com o passar dos anos, numa zona urbana de fisionomia bairrista e fabril. Um caminho que se iniciou em 1856 com a criação da linha de comboio do Leste e do Norte – vulgarmente designado “Caminho do Oriente”.

*“Como aconteceu noutras cidades, o desenho das vias sobre o território acaba por converter-se num primeiro factor de segregação espacial, reforçado principalmente no último período do século XIX com a linha de circunvalação Lisboa – Rêgo.” (Brandão e Remesar, 2004).*

Com a cidade a expandir-se para Norte e o processo de industrialização que vinha em crescendo com a ocupação da frente ribeirinha assistiu-se ao “divórcio” da cidade com o rio. Lisboa crescia agora de costas viradas para o rio. A antiga toponímia das quintas foi aproveitada para os novos bairros que foram surgindo (Fig.1 a Fig.3).



F1, F2 e F3. Vila operária da Quinta do Marquês de Marialva, Marvila | Vila operária da Rua do Açúcar, Beato | Vila operária da antiga Quinta do Baptista, Marvila. Fotografias de Pedro Paredes

Actualmente, Marvila tem atrás de si uma história cujos traços se podem considerar vestígios em superfície: amplos espaços bucólicos onde se destacam velhos conventos, palácios e quintas, memórias da industrialização do século XIX e aglomerados dispersos de habitação social densamente povoados.

## 1.3 O ORDENAMENTO E A DINÂMICA URBANA DO TERRITÓRIO DE LISBOA (1940-2001)

O Plano Director da Cidade de Lisboa (PDCL) foi apresentado em 1948 por Étienne de Gröer<sup>7</sup> e aplica pela primeira vez os princípios da limitação do desenvolvimento urbano e de zonamento<sup>8</sup> funcional da cidade. Com efeito, o principal instrumento de intervenção do PDCL foi o zonamento, que organizava a cidade em áreas com diferentes usos, prevendo a localização de bairros de habitação social na proximidade nas zonas industriais. Este plano de grande alcance, que durante os primeiros anos de realização (1943) se designou PGUEL (Plano Geral de Urbanização e Expansão de Lisboa), previa uma reaproximação da cidade em relação ao rio Tejo, contrariando o desenvolvimento urbano novecentista em direcção a norte e uma coordenação das realizações municipais quanto a trabalhos de urbanização, concentrando-os exclusivamente no domínio da CML. A indústria era proposta em ocupações periféricas, com forte concentração na zona oriental, organizando-se em torno do rio. Essa função era apoiada pelo caminho-de-ferro que articulava ainda com a actividade portuária. Os serviços e a administração eram propostos junto à Baixa, enquanto a habitação se consolidava em torno do centro, quer nos bairros históricos, quer em novas áreas. Nos anos 60, o crescimento explosivo de uma periferia dispersa em torno da cidade de Lisboa, associado à densificação dos eixos rodo e ferroviários marcou o território metropolitano até ao final da década de 90. Durante quase quarenta anos, as dinâmicas imobiliárias, políticas e sociais, instaladas no território metropolitano e marcadas pela especulação, levaram a reboque o planeamento e a gestão da cidade. Uma das raras excepções foi o Plano Director da Região de Lisboa (PDRL, 1962-64) que teve como objectivo o controlo e enquadramento da aceleração da dinâmica de ocupação do solo nesta área geográfica. Parafraseando Soares (2003)

*“(...) o PDRL projecta a estruturação alargada da Região de Lisboa definindo um conjunto de grandes infra-estruturas e equipamentos públicos de que se*

---

<sup>7</sup> Em 1938 a CML, sob a presidência de Duarte Pacheco, contratou o arquitecto – urbanista Étienne de Gröer, que definiu as grandes linhas de desenvolvimento da cidade. Em 1948 o plano estava concluído e foi aprovado pela CML, embora nunca tivesse tido aprovação governamental. Entre as principais linhas de força do plano para a zona oriental da cidade destacavam-se a criação de uma zona industrial associada ao porto e a intenção de construir uma ponte sobre o Tejo (Poço do Bispo – Montijo), articulando-a com uma das circulares.

<sup>8</sup> Também designado por *zoneamento*. É um conceito ligado à repartição racional das cidades. O termo é utilizado para a divisão de uma cidade em zonas reservadas a determinadas actividades.

*destacam, por um lado, o novo aeroporto internacional em Rio Frio e a expansão do Porto de Lisboa e, por outro lado, novas vias com condições para estruturar uma região urbana muito para além da cidade de Lisboa. (...) São definidos neste plano, a CRIL e a CREL, assim como as auto-estradas de Cascais e do Sul (A2), as radiais de Loures e de Belas, e o Anel de Coima, isto é, uma rede cuja concretização se veio a verificar recentemente.”*

O plano propôs uma estrutura urbana tipicamente funcionalista numa metodologia de zonamento das diferentes áreas temáticas da cidade, delimitadas por uma série de corredores verdes e espaços para infra-estruturas de tráfego. O valor do território muda radicalmente, onde se planeiam reestruturações da mobilidade transversal da área metropolitana, adquirindo uma nova dimensão.

Enquadrada nesta dinâmica de crescimento, Chelas foi também objecto de um Plano de Urbanização (PUC)<sup>9</sup>. Apesar da adequada implantação dos núcleos habitacionais, ocupando as cumeadas e as encostas e libertando as áreas adjacentes às linhas de água, o sistema de vales de Chelas separou os bairros entre si e contribuiu para o seu isolamento. O passar do tempo foi determinante para as imagens urbanas, que assistimos hoje em dia – *“um somatório de intervenções isoladas, que introduziram debilidades na coerência do desenho urbano, vazios urbanos, ausência de diversidade social e uma rede viária dilacerante.”* (CML, 2011). Foi a nível local, após o “25 de Abril”, que a Administração Pública se confrontou com a necessidade de planear e gerir globalmente os territórios, centrando o objecto de estudo fundamentalmente nas carências de habitação condigna, de infra-estruturas, de equipamentos colectivos e de transportes. O centro geográfico da cidade tornou-se mais denso, na sequência do preenchimento dos vazios existentes. As operações urbanísticas levadas a cabo durante os anos 80 conduziram à desertificação e a à terciarização da área central da cidade. A década de 90 foi rica na produção de planos municipais. Toda a área metropolitana de Lisboa ficou regulada por planos, à escala do concelho, que representaram uma visão fragmentada do espaço metropolitano e uma abordagem “bairrista” dos problemas urbanos. Em 1994, a prioridade do Plano Director Municipal (PDM) foi a de estabelecer regras para a ocupação, uso e transformação do território municipal. No entanto, e como citado por Soares (2003), *“a sua desadequação à situação actual de Lisboa, sobretudo numa época de grandes e aceleradas transformações que a Cidade e a Região atravessam é generalizadamente reconhecida.”*

---

<sup>9</sup> (PUC 1964).



## CAPÍTULO 02

### TRÊS VARIÁVEIS EM CAUSA

Como consequência da definição do objecto de estudo, e tendo em conta o âmbito científico do mesmo, torna-se necessário definir uma matriz de análise deste território, passível de ser utilizada, transversalmente a todos os capítulos e períodos temporais estudados.

Assim, após uma leitura e interpretação do território e da cartografia utilizada, definem-se as variáveis transversais ao espaço temporal e cuja presença é constante ao percorrer a região em estudo.

As três determinantes que servem de suporte metodológico ao desenvolvimento teórico são: o rio Tejo (*secção 2.1*), o desenvolvimento urbano industrial (*secção 2.2*) e a rede ferroviária (*secção 2.3*). Estes elementos impõem-se no território, mostrando-se bastante dinâmicos no seu contexto, repletos de oportunidades, na relação que mantêm entre si e com outros campos de investigação que vão além da área do planeamento urbano e territorial.



## 2.1 O RIO TEJO COMO PANO DE FUNDO DA PAISAGEM URBANA

*“O Tejo é mais belo que o rio que corre pela  
minha aldeia  
Mas o Tejo não é mais belo que o rio que corre  
pela minha aldeia  
Porque o Tejo não é o rio que corre pela minha  
aldeia...  
O Tejo desce de Espanha  
E o Tejo entra no mar em Portugal...  
Pelo Tejo vai-se para o Mundo...”(...)<sup>10</sup>*

### 2.1.1. Cidades de Água – Renovação urbana das frentes ribeirinhas

A água sempre fez parte da maioria das cidades, sendo muitas vezes a causa de origem e desenvolvimento da própria urbe. Desde os primórdios da humanidade, o ser humano teve a necessidade de se localizar perto dos rios, pois estes eram fonte de alimento e fornecimento de água às populações, de protecção e acessibilidade. Embora este contacto não tivesse sido sempre privilegiado ao longo da história, o historiador francês Alain Corbin<sup>11</sup> descreve numa das suas obras (Corbin, 2004) a admiração que deu lugar à ideia de insegurança do oceano no fim do século XVIII. Começa-se a olhar de maneira diferente para os espaços urbanos que se relacionam com a água, quer seja esta água de rio, estuário, mar, lago ou baía.

No final do século XIX, em terrenos que foram ganhos à água, em aterros igualmente extensos, surgiram os portos industriais, de grandes dimensões para poderem acolher cada vez mais tráfego marítimo e navios de maior porte. O seu crescimento e expansão limitaram o acesso directo às frentes de água, criando um sistema fechado, semelhante às muralhas medievais.

*“O estuário do Tejo, na sua escala imponente, configura-se como o Grande Vazio, onde, pela própria natureza, estão ausentes as pessoas e a vida urbana, ou então ausentou-se ele, da vida da cidade. E, ao mesmo tempo, caracteriza*

<sup>10</sup> *O Tejo é mais belo*, poema de Alberto Caeiro (heterónimo de Fernando Pessoa).

<sup>11</sup> Historiador francês, especialista do séc. 19 em França. Conhecido pelo “historiador do sensível”, devido às abordagens feitas nos temas históricos a partir dos sentidos e sensibilidades.

*a cidade de Lisboa de uma forma única, a sua vacuidade a tornar significativo o cheio, numa relação singular de complementaridade.” (Sisti, 2007).*

No mapa físico – e também mental – das cidades de água, o seu limite é associado à linha de demarcação entre a cidade e a água. As frentes de água são os espaços de contacto entre dois meios: terra e água. Enquanto as praias e as margens dos rios representam a expressão natural dessa relação, nas cidades assumem várias formas e morfologias urbanas – conjuntos edificados, instalações portuárias, espaços de recreio e lazer.

A autora Ochoa (2007) afirma que a definição de limite, como algo que separa duas realidades, poderá conduzir à contraposição entre terra e água, entre cidade e mar, entre cheio e vazio. Para Lynch, (2011), o limite é um dos elementos que compõem a cidade, sendo que a água pode muitas vezes funcionar, de forma desafortunada, como uma barreira, um obstáculo, ou pelo contrário, como um elo de ligação, que normalmente acontece em cidades com duas margens.

A relação da cidade com a água, como afirma Spiro Kostof, é visível no seu espaço público: este constitui o lugar de encontro entre estas duas realidades. Em “The City Assembled” (Kostof, 1999), o autor aborda a morfologia urbana das cidades, o seu crescimento e a particularidade das suas frentes com a água, que definem a sua forma e identidade. Para além da ocupação paralela à linha de água, onde ocorriam as actividades marítimas e fluviais, verifica-se igualmente a necessidade de ligação do interior das cidades com a frente de água – leituras verticais. A ligação entre a frente mar e o casco antigo de Barcelona, através do *Passeig Joan de Borbó* e da *Rambla del Mar*, constitui um exemplo onde essa integração é conseguida, estabelecendo percursos de continuidade com qualidade espacial. Em Paris, na renovação urbana do troço nascente do rio Sena, um conjunto de instalações industriais obsoletas deu lugar a um novo espaço verde na cidade – o *Parc de Bercy*.

*“Neste território, a água tem um papel incontornável – fonte de vida, de irrigação, de alimento a plantas e animais, bem-estar da Natureza, mas também ameaça permanente. (...) Mas também se constitui como elemento de composição arquitectónica, propiciando momentos de arquitectura através do seu uso e aproveitamento.”<sup>12</sup> (Lamas, 1993).*

---

<sup>12</sup> LAMAS, J. M. (1993). *Morfologia urbana e desenho da cidade*, Fundação Calouste Gulbenkian, p. 13.

Segundo o autor, a água surge como um elemento ameaçador, mas também indispensável, despertando um desafio aquando da sua utilização e controlo.

A redescoberta do valor paisagístico e ambiental das frentes ribeirinhas, associada à possibilidade de aproximação da população à água, tem-se convertido num novo modelo de urbanização contemporânea. Com a desindustrialização, esses espaços, entretanto absorvidos pela cidade em crescimento, transformam-se em extensas áreas obsoletas da cidade, vazios ou *não-lugares* hoje considerados como oportunidades de valorização da própria cidade.

### **2.1.2. Rio Tejo – Papel urbano na AML**

As condições de navegabilidade e segurança oferecidas pelo estuário do Tejo favoreceram, desde sempre, a presença humana e a ocupação do território. Lisboa é, desde há muitos séculos, uma “cidade de água”<sup>13</sup> que cresceu com uma forte ligação com o rio marcada pela encruzilhada das rotas entre mar e terra, estimulada, mais tarde, pelos Descobrimentos.

A cidade desenvolveu, ao longo dos anos, uma geometria que envolve os relevos e se articula com as margens e espaços ribeirinhos num sentido linear, através da criação de ligações físicas que articulavam a malha urbana com a linha de água. A frente ribeirinha lisboeta é pontuada, na sua extensão, por elementos de relevância histórica, cultural, patrimonial e urbana. Elementos que são resultantes de um crescimento da cidade com base no rio Tejo e que definem pontos de referência na relação da cidade com a água. Todo o plano pombalino de reconstrução da Baixa é paradigmático desta orientação “vertical” da cidade: as principais ruas a confluir no Terreiro do Paço, com o Tejo em frente a constituir uma das fachadas, em franca distinção com o que se passava antes do terramoto de 1755. No entanto, nem todas as gerações da renovação urbana da ribeira de Lisboa assumiram perspectivas e adoptaram valores em conformidade.

A partir da segunda metade do século XIX, sentem-se novas necessidades, com o advento da industrialização, que culminaram com a inauguração do Porto de Lisboa (Nabais e Ramos, 1987). Sujeitos a uma administração própria e autónoma,

---

<sup>13</sup>A própria história de Lisboa confunde-se e circula em torno da sua posição estratégica na foz do maior rio da Península Ibérica. Este facto foi de especial relevância e não escapou ao conhecimento de outras nações, como atesta a sua própria fundação pelos Fenícios em 1200 a.C. com o nome *Alis Ubbo*, que significa precisamente “porto seguro” ou “enseada amena”, mais uma vez em alusão às suas características “aquáticas”.

estes novos territórios portuários e industriais constituíram-se com identidade própria, desligada da envolvente (Fig.4).



F4. O Rio Tejo como pano de fundo da cidade lisboeta | Marvila. Fotografia de Pedro Paredes

Perpetuado o divórcio entre a cidade e as superfícies de água, a evolução urbana sofreu alterações nos processos de organização e crescimento que ainda hoje marcam a paisagem lisboeta. Porém, nos últimos quarenta anos, as mudanças que ocorreram nos modos de organização e funcionamento das instalações e actividades portuárias tornaram muitas dessas áreas obsoletas, criando novos problemas urbanos ao nível da degradação dos espaços e das infra-estruturas. Ao processo de terciarização, que se assistiu nas últimas décadas nas principais cidades ocidentais, correspondeu uma dinamização do emprego, um deslocamento da função residencial para a periferia e a um abandono gradual de diversos espaços, nos quais encontramos as frentes ribeirinhas.

Na cidade de Lisboa, a crescente densificação de construção residencial na periferia não foi acompanhada por quaisquer políticas de reconstrução e reabilitação dos espaços e edifícios abandonados. Rara excepção *“foi a realização do evento da Expo 98’ que permitiu a criação de larga extensão de cidade num território ribeirinho, fortemente apropriado pela população da cidade, onde era muito reduzida a rentabilidade do capital urbano e paisagístico.”* (Fadigas, 2008).

A água está efectivamente ligada a Lisboa. Dos municípios que constituem a AML, 16 têm frentes de água: 6 com frentes costeiras e 10 com os estuários dos rios Tejo ou Sado. Daqui se pode depreender a importância que a “água” deverá assumir nas políticas municipais e metropolitanas desta urbe. O imenso estuário que a protege supera os seus limites citadinos, criando frentes de água num território de

configuração metropolitana. A ambiguidade marítima e fluvial desta cidade caminha lado a lado com a sua dupla condição urbana e metropolitana.

Com isto não se pretende pôr de lado a importância da continuidade das instalações portuárias na questão da apropriação do território. Num quadro de globalização, as bases da economia do presente, nomeadamente o turismo e a inovação, não podem deixar de ser tidas em conta na abordagem urbanística das frentes de água. Este pressuposto que ultrapassa a dimensão física das cidades pode contribuir para novos entendimentos, uso e organização do espaço.

A importância das frentes de água no desenvolvimento urbanístico de cidades ribeirinhas é fundamental na compreensão do modo do pulsar da cidade e de estar dos seus habitantes, como é ressaltado em inúmeras publicações existentes sobre o assunto na literatura da especialidade. No que diz respeito à cidade de Lisboa, salienta-se o relatório-guião para a exposição Cidades e Frentes de Água apresentado na Gare Marítima de Alcântara entre Julho e Setembro de 1998 durante o decorrer da Expo'98, sob a coordenação do Professor Nuno Portas (Portas, 2008), onde se aborda um vasto número de cidades e projectos de todo o mundo sobre esta temática.

## 2.2 PATRIMÓNIO INDUSTRIAL

### 2.2.1. Introdução e o caso de Lisboa

A industrialização portuguesa foi tardia e principalmente concentrada nas cidades de Lisboa e do Porto. Os efeitos da industrialização sentiram-se a partir da segunda metade do século XIX, constituindo hoje em dia problemas que são comuns a outras cidades industriais ocidentais.

As dinâmicas de transformação da frente ribeirinha de Lisboa resultaram de um processo de formação associado ao fenómeno da industrialização da cidade. Este teve lugar em duas grandes fases:

- i. Em primeiro lugar na última década do século XIX, a campanha realizada com o Porto de Lisboa, com base no plano geral de João Joaquim de Matos e Adolfo Loureiro (1886) e executada na ribeira ocidental (Pedrouços – Alcântara) e na ribeira central (Alcântara – Santa Apolónia).
- ii. Seguidamente, com o crescimento da cidade de Lisboa motivado pela revolução industrial e pela localização geográfica favorável, foi necessária a construção de um porto comercial com armazéns associados, centrais de energia e cais para grandes barcos, que se articulavam com a rede ferroviária. Deste modo Lisboa conheceu uma mudança de paradigma relativamente à relação com o rio estabelecida até então.

*(...) “Verificou-se uma alteração na relação física entre a cidade e o rio, com a substituição de um contacto transversal por um corte longitudinal, fomentado pela nova infra-estrutura rodoviária, ferroviária e portuária.” (Costa, 2008).*

O primeiro momento de renovação das zonas industriais de Lisboa teve lugar nos pressupostos assumidos no PGUEL de 1938, que promovia a transformação destes espaços, reforçando a valorização física e a sua carga simbólica associada aos Descobrimientos Portugueses, que a política do Estado Novo procurava exaltar. Em contrapartida, foi definida como zona industrial da cidade a região constituída pela ribeira oriental e pelas áreas rústicas adjacentes, que permitiram a criação da Zona Industrial do Porto de Lisboa em 1942 nos terrenos ribeirinhos existentes e a ganhar ao rio a nascente do Braço de Prata. Esta dinâmica renovadora prolongou-se nas

décadas seguintes e ficou marcada pela proposta dos grandes projectos modernistas, tendo sido realizada em parcelas industriais por iniciativa de particulares e sob administração municipal.

A partir da segunda metade do século XX, as mudanças económicas associadas ao declínio da actividade portuária enfraqueceram a tradicional relação entre cidades e portos. Com a desactivação e realocação industrial, associadas à diminuição das actividades económicas e logísticas e o desenvolvimento de novas tecnologias, libertaram-se importantes áreas ribeirinhas, tendo muito destas estruturas dado origem a espaços obsoletos e inúteis e muitas vezes perigosos.

A década de 80 marcou em Lisboa o início de uma viragem na forma como era encarada a sua frente ribeirinha, promovendo a emergência de novos valores ligados à história, à cultura e ao património da cidade. A saída das indústrias das áreas portuárias e das suas envolventes libertou importantes áreas para outros usos e funções urbanas. Nomeadamente, para o recreio e o lazer, para a instalação de novas actividades económicas, para novas áreas residenciais e de serviços. O limite da cidade deixou de ser o porto e o seu complexo industrial, mas a água na sua extensão de costa, dando sentido e expressão a novas formas de identificação e vivência de espaços. Para este facto muito contribuiu o facto de Lisboa ter sido escolhida para acolher a realização da Expo 98.

### **2.2.2. Zona Ribeirinha Oriental de Lisboa – Degradação e futuro incerto**

É importante analisar os antigos espaços industriais desactivados na frente ribeirinha oriental de Lisboa que deram origem a extensas áreas abandonadas e obsoletas, muito comuns na paisagem das cidades pós-industriais, e compreender a dinâmica de reutilização destes locais.

Nas últimas décadas o estudo de áreas degradadas, também designadas por *entraves espaciais*<sup>14</sup> na literatura da especialidade em língua portuguesa, tem sido objecto de uma grande difusão, estando na origem de inúmeros projectos de recuperação ambiental e de readaptação desses espaços a novos objectivos. Em consequência conceitos como *recuperação*, *requalificação* e *refuncionalização* de áreas degradadas passaram a ser designações correntes em questões temáticas dominantes em livros, revistas, congressos e *workshops* da área de urbanismo. Em

---

<sup>14</sup> *Brownfields*, nos EUA, como contraposição aos *greenfields* como eram designadas as zonas agrícolas, florestais ou parques, *Friches* em França, *Derelict Land*, no Reino Unido, *Sttstandorte* ou *Attbastein* na Alemanha.

primeiro lugar, convém assinalar que a ocorrência destes espaços é um fenómeno natural dentro de um tecido urbano que evoluiu ao longo do tempo.

(...) *“Portões trancados, galpões vazios e chaminés de tijolo sem fumaça lembram um cemitério industrial. Ali ganha cores reais a ideia de que as fábricas não são mais a base da economia da cidade.”*<sup>15</sup>

Segundo Vasques (Nov. 2006), as áreas degradadas não são necessariamente antigas indústrias, podendo também ser empresas comerciais desactivadas, minas abandonadas, depósitos de resíduos ou todo o tipo de infra-estrutura de transporte como ferrovias, portos e aeroportos, além de barragens e fábricas desactivadas.

Países de industrialização antiga, como o Reino Unido, França, Alemanha e Bélgica, depararam-se com o aparecimento de áreas urbanas obsoletas, como consequência da mudança da estrutura económica e do declínio das indústrias tradicionais. Segundo Grimski e Ferber (2001) os projectos europeus apresentam estratégias diferentes no que diz respeito à recuperação destas áreas. Assim, enquanto no nordeste da França a prioridade foi remover terrenos degradados ao invés de restaurá-los, na zona alemã do Ruhr teve prioridade a reabilitação ecológica e no Reino Unido optou-se pela promoção para investimentos diversificados tais como negócios, parques industriais, residências e actividades que gerassem emprego. Segundo Kivell (1992) são destacadas, para o caso britânico, as mudanças económicas e sociais, que provocam adaptações dentro da estrutura de utilização de espaços, como um dos factores para o aparecimento destas áreas. O encerramento das fábricas gera desemprego, terrenos e edifícios que se vão deteriorando e espaços abandonados que se convertem em depósitos e abrigos clandestinos. Tudo isto conduz à estagnação da economia local. Nos Estados Unidos da América (EUA), onde as estimativas apontam para cerca de 600.000 *brownfields* (McKeehan, 2000), a formação de *brownfields* está associada à realocação da produção industrial e permite entender uma certa transferência de importância do chamado “cinturão de ferrugem”<sup>16</sup> para o “cinturão solar”<sup>17</sup> (Anexo A), resultando no declínio populacional (desemprego e migrações) e económico (abandono das fábricas) das cidades

<sup>15</sup> JORNAL ISTO É (2004) “O Futuro de São Paulo - Ao completar 450 anos, a locomotiva do País busca novas vocações sem abandonar o DNA industrial”. *Caderno Economia*, São Paulo, 28 de Janeiro de 2004.

<sup>16</sup> *Rust belt*, na designação anglo-saxónica.

<sup>17</sup> *Sun belt*, na designação anglo-saxónica.

afectadas. Neste domínio são de realçar os trabalhos de Vasques (Abr. 2006) e (Nov. 2006) pela apresentação de uma síntese sobre as estratégias seguidas sobre a requalificação das áreas degradadas em diversos países europeus (Áustria, Bélgica, Dinamarca, França, Alemanha, Grécia, Hungria, Itália, Suécia, Reino Unido), nos EUA e no Brasil, assim como pela extensa bibliografia sobre o assunto.

No que toca a Lisboa, a realidade que se vive na frente ribeirinha compreendida entre Xabregas e Braço de Prata/Matinha reflecte o reconhecimento tardio no planeamento da cidade. De facto, nos últimos cinquenta anos, a ribeira oriental manteve o seu carácter de espaço industrial, resistindo vezes sem conta às investidas imobiliárias que poderiam reduzir a zero os vestígios patrimoniais, como aconteceu noutras partes da cidade (Alcântara). Na zona oriental convivem edifícios industriais de várias épocas, alguns mais conhecidos e valorizados, outros negligenciados e praticamente esquecidos (Fig.5 e Fig.6). Construções emblemáticas, como os Gasómetros da Matinha ou os armazéns do Abel Pereira da Fonseca, há muito perderam a sua função original, mantendo-se apenas como elementos da paisagem citadina (Fig.7). Outras ainda, como a Fábrica da Nacional ou a estação ferroviária de Santa Apolónia, continuam a cumprir os fins para que foram criadas. Entre as edificações que mantém a sua utilização e as que foram recuperadas e aproveitadas para novos fins, sobram as construções que se degradam lentamente, abandonadas à incúria e ao desleixo (Fig.8). Os grandes conjuntos de edifícios industriais e das habitações operárias que correspondem ao período de industrialização no país, dificilmente retratam hoje a vitalidade desses tempos.



F5, F6, F7 e F8. Cemitério Industrial | Marvila.

O autor José Lopes Cordeiro, especialista em património industrial, defende a ideia de que em alguns casos, a recuperação seja a opção mais acertada, passando

por uma adequação das estruturas a novos usos, embora noutros casos, a demolição acabe por ser inevitável, uma vez que se encontram descontextualizados das necessidades do novo século.

*(...) “Se se destruir tudo, ficam sem vestígios materiais que ilustrem como decorreu o processo de industrialização em Portugal. Ficam amputadas de memórias marcantes do século XIX e XX”<sup>18</sup>.*

---

<sup>18</sup> (2008) *Cidadania Lx, blogue do Movimento Forum Cidade de Lisboa, Zona Oriental: Património Industrial ameaçado pela degradação e futuro incerto*, acessível em <http://cidadaniaLx.blogspot.com/2008/05/zona-oriental-patrimnio-industrial.html>.

## 2.3 A VIA-FÉRREA - PLATAFORMAS EM REDE

### 2.3.1 As Redes como Sistemas Urbanos

A cidade, com a sua organização interna, e o conjunto de cidades, com as suas relações de interdependência e complementariedade, constituem, em escalas diferentes, exemplos de sistemas em rede. Deste modo, os aglomerados urbanos são entendidos, actualmente, como uma sobreposição de camadas: a malha urbana, a rede de transportes, a rede de energia, a rede de água, etc., todas elas igualmente importantes no processo evolutivo do sistema urbano.

Num contexto histórico das redes como sistemas urbanos pode referir-se o conjunto das ruas de uma cidade como a rede de comunicação mais primária do tecido urbano. Já a ideia de redes de comunicação e de estruturação integrada, ligando entre si as partes fragmentadas do tecido urbano disperso, aparece apenas na segunda metade do século XIX com os planos directores das cidades e torna-se um paradigma da infra-estruturação urbana moderna. O exemplo mais marcante dessa tendência foi a reforma de Paris realizada no segundo império pelo barão George Haussmann e que se traduziu na transformação da cidade medieval num traçado moderno da cidade, rasgada por grandes avenidas num projecto urbano radiocêntrico.

Com o final do século XIX e ao longo das primeiras décadas do século XX assiste-se a um rápido crescimento das cidades e à implementação de novos sistemas em rede que são fruto de uma sociedade industrial cada vez mais exigente. Aparecem assim novos sistemas de redes baseados na distribuição de serviços (gás, água, electricidade, telégrafo, telefone) e nos transportes, quer no meio urbano (eléctricos, metro), quer num contexto mais alargado (vias ferroviárias e mais tarde, com o aparecimento do automóvel, as vias rodoviárias).

A apropriação dos espaços por diferentes usos e por diferentes sujeitos sociais criou, ao longo dos anos, um organismo complexo, resultado de várias revoluções no tecido urbano que a moldaram de acordo com as suas necessidades. A população tem-se estabelecido no território de forma continuada, deixando “traços”, no espaço físico que habita, que são um indicador da sua evolução e do seu modo de vida.

*“A cidade é o elemento físico da organização do espaço, e por excelência, lugar de concentração e efervescência da vida social, económica, política e cultural.”*<sup>19</sup> (Sposito, 2008).

Esta multiplicidade de relações referida pelo autor tem sido amplamente discutida e revela que as redes se configuram como elementos mutáveis, que a todo o momento se readaptam a uma nova configuração para atender às novas e constantes mudanças da sociedade. Nos trabalhos de Santos (1997) e (2008) este conceito é dividido em duas matrizes:

- i. A rede como sendo a infra-estrutura que permite o transporte de matéria, energia ou informação;
- ii. e a rede referida às pessoas<sup>20</sup>, a partir de uma perspectiva social.

A nível urbano, e como já atrás referido, foi a partir do século XX, com as mudanças radicais a nível de intensidade, velocidade e abrangência das novas redes infra-estruturais, que a sociedade deu origem a um território contínuo, metropolitano, com as fronteiras cada vez mais diluídas e a perderem a sua importância.

A rede com maior impacto no território é a dos transportes - rodoviário, ferroviário, marítimo ou aéreo. Com efeito, uma vez que os transportes se desenvolvem segundo diferentes formas e sistemas, as redes de circulação provocam diferentes noções do espaço físico. Por sua vez, de todas as redes de transportes, são os sistemas terrestres (rodoviários ou ferroviários) os que têm mais influência no território em termos ambientais uma vez que necessitam da construção de canais por onde se desenvolvem. Efectivamente, as diversas interfaces criadas no contexto onde se inserem criam marcas nas condições ambientais e na vida das populações.

### **2.3.2 As Redes de Transportes: a via-férrea como elemento estruturante**

Contrariamente à rede rodoviária, a rede ferroviária cria uma noção de espaço estruturado, ou seja, um espaço onde apenas os pontos ligados às infra-estruturas da rede são servidos.

*(...) “Por definição, o sistema ferroviário é um sistema fechado que não permite conflitos nem qualquer interferência por parte de outros meios de transporte ou sistemas urbanos. Esta condição rígida e inflexível exige por isso uma infra-estrutura própria, implementada sobre um espaço canal sem permeabilidade (no mundo desenvolvido) que cria um território de ninguém, massacrado por exigências técnicas. Consequência directa desta situação é a ruptura*

<sup>19</sup> SPOSITO, E. S. (2008). *Redes e Cidades*, Coleção Paradidáticos, UNESP, p. 12.

<sup>20</sup> SANTOS, M. (1997). *A Natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção*, São Paulo: Hucitec

*provocada no meio envolvente, que se parte em duas margens sem uma relação além da própria linha que a divide.” (Silva, 1998).*

A rede ferroviária é basicamente formada por dois tipos de infra-estruturas: as vias-férreas e as estações. Estas constituem os pontos de acesso ao exterior, sendo as interfaces entre as linhas ferroviárias e o espaço público envolvente. Pelo contrário, as vias-férreas apesar de muito simples na sua constituição, representam verdadeiras barreiras entre as duas margens, com ligações muito localizadas através de túneis ou viadutos. Em cada uma das “margens”, as vias desenvolvem-se em regra paralelamente às vias-férreas ou terminam em becos, quando ortogonais às vias.

O caso apresentado neste trabalho diz respeito à freguesia de Marvila na zona ribeirinha oriental de Lisboa, situada num troço da linha ferroviária do Norte entre Xabregas e o limite ocidental da zona do Parque das Nações.



F9, F10 e F11. Troço da Linha Ferroviária do Norte | St<sup>a</sup>. Ápolónia – Poço do Bispo. Fotografias de Pedro Paredes.

As acessibilidades entre as duas margens são muito deficientes, materializadas por umas caricatas e ineficazes passagens áreas e/ou subterrâneas. A ligação viária entre os dois lados da via ferroviária na zona proposta é formada por apenas cinco troços. São eles, quando se caminha de sul para norte:

1. A rua do Bispo de Cochim, por túnel,
2. A calçada do Grilo (nascente) / estrada de Marvila (poente), por viaduto,
3. A calçada do Duque dos Lafões, por viaduto,
4. A passagem superior pela rua Pátio de Marialva (Fig.9 e Fig. 10),
5. A rua Direita de Marvila (nascente) / estrada de Marvila (poente), por viaduto, e a avenida Infante Dom Henrique, por túnel, junto à estação de Braço de Prata (Fig.11).

Trata-se de uma região de Lisboa onde convivem edifícios industriais, em funcionamento e desactivados, com habitações operárias, com zonas restauradas e

requalificadas e com zonas abandonadas e obsoletas. Espaço onde lugares e não-lugares<sup>21</sup> convivem paredes meias.

*“Marvila apresenta-se ao breve olhar como um território inóspito, desconexo, descontínuo. Ao olhar semi-cerrado, revela-se fluida, cheia de altos e baixos, descoloridos e contrastes. (...) Marvila é um desses lugares que carregam o peso de serem periferia dentro de cidade. (...)”* (Caeiro, 2007).

---

<sup>21</sup> Marc AUGÉ, – “Não Lugares: Introdução a uma Antropologia da Sobremodernidade”, 2005 p. 32 e 33.

## CAPÍTULO 03

**TRANSVERSALIDADES – PROPOSTA DE INTERVENÇÃO**

*Urbanismo* significa etimologicamente a acção sobre a urbe. O engenheiro catalão Ildefonso Cerdà, responsável pelo projecto de ampliação de Barcelona em finais do século XIX, utilizou o termo urbe para designar genericamente os diferentes tipos de estabelecimento humano no território.

Em urbanismo a estanquidade é um conceito a evitar, tendo em conta que qualquer acção local de uma intervenção se repercute como ondas em todo o tecido envolvente: interage com ele de forma biunívoca, influenciando e sendo influenciada numa dinâmica urbana que, longe de ser unidireccional, aponta em várias direcções. E nesse processo existem vários imponderáveis em jogo.

Usando linguagem metafórica pode dizer-se que contextualizar a intervenção é perceber como actuar na rede urbana de modo a que o traçado cosido não rompa ou esgace. O plano estratégico a adoptar deverá ser assim suficientemente maleável para que se adapte com facilidade *a outros tempos e outras vontades....*



## CAPÍTULO 3 | TRANSVERSALIDADES. PROPOSTA DE INTERVENÇÃO

**3.1 DEFINIÇÃO E CONCEITO**

*“Construímos muros demais e pontes de menos”*  
Isaac Newton (1643-1727)

A transversalidade é intrínseca à arquitectura, embora, por vezes, a ligação não seja óbvia. Entendendo-se por transversalidade a capacidade de ligar espaços e identidades, essa evidência é realçada pelo facto de hoje em dia a formação de cidades resultar da ligação entre as diferentes áreas que a compõem. A relação constante entre sistemas permite criar dinâmicas de funcionamento contínuo e diversificado do espaço, manifestando-se a necessidade urgente deste princípio materializada através de plataformas, que mais não são do que as “pontes” que unem duas realidades num ponto do espaço.

A proposta incide num troço da linha férrea do Norte e nos terrenos a si afectos e contíguos, que se espriam longitudinalmente na parte oriental da cidade de Lisboa. A zona intervencionada localiza-se num território fragmentado e com uma forte herança industrial, entre o Bairro Madre de Deus (margem norte) e a Avenida Infante Dom Henrique, correspondendo a um ponto emergente da cidade, pleno de oportunidades. Insere-se num eixo ecológico de Lisboa proveniente da Rotunda do Relógio, e que segundo a revisão de 2010 do PDM de Lisboa prevê um grande desenvolvimento para sul até ao vale de Chelas, precisamente na faixa ocupada entre as linhas ferroviárias, nos terrenos outrora ocupados pela Fábrica de Sabão.

As sucessivas plataformas criadas neste trabalho propõem tornar a via-férrea numa linha de costura entre margens, através de uma morfologia dispersa de volumes de programas variados. Apesar das potencialidades da linha férrea como dinamizadora do espaço envolvente, o seu efeito com o passar dos anos denuncia resultados bastante negativos. Por isso, no estudo aqui efectuado a via-férrea é abordada como uma oportunidade e como o elemento chave onde intervir de forma a dar outro sentido ao local. A intervenção procura resolver problemas urbanos de fragmentação e descaracterização, resultantes de um processo industrial, cujas consequências foram herdadas e continuam em debate. O programa pretende integrar a via-férrea na cidade como uma infra-estrutura de canal especializado na qual se associam vários pólos dinamizadores de fluxos, num sítio desafecto de vivências e dos seus habitantes.

## CAPÍTULO 3 | TRANSVERSALIDADES. PROPOSTA DE INTERVENÇÃO

**3.2 CONTEXTO**

Dada a sua natureza programática, o presente projecto urbano insere-se numa realidade que vai muito para além do local, tendo várias dimensões a diferentes escalas. Fará parte do tecido urbano em Marvila, mas será também um ponto notável na área metropolitana de Lisboa e no contexto nacional, partindo de uma estratégia que evidencie, a nível de intervenção funcional e morfológica, uma interface entre urbanização e os novos processos de transformação da margem do estuário do Tejo. A nível formal, a ideia enquadra-se no PU da Zona Ribeirinha Oriental, que pretende reaproximar o centro histórico à zona oriental da cidade emergente na última década, com a criação de um corredor estratégico agregado a uma infra-estrutura já existente.

O contexto local é caracterizado pela sua diversidade e mantém intactos os vestígios da sua história, onde de certo modo permanecem uma certa estagnação demográfica, social e espacial. A freguesia de Marvila é variada nas suas realidades urbanas, tendo zonas nitidamente distintas que se organizam entre si por oposição ou sobreposição. A paisagem urbana é uma consequência directa do seu legado histórico: caracteriza-se por um território fragmentado e indefinido, onde convivem as estruturas industriais, muitas delas obsoletas e desactivadas, com as habitações sociais, também elas em condições precárias. A diminuição de população em Lisboa verificada nos últimos anos é resultado da especulação no sector imobiliário, que tem vindo a privilegiar na oferta de habitação sobretudo as classes sociais mais favorecidas. Este é um facto que deve ser corrigido: a proximidade do rio deve funcionar não como valor estratégico, mas sim como um factor estruturante e de valor paisagístico, assumindo um carácter de interesse público. Admitindo como natural que o factor habitacional ganhe uma maior importância nesta área, deve existir um particular cuidado na análise dos problemas a ele associados, optando-se pela revitalização dos bairros operários degradados, em detrimento das novas urbanizações. A criação de meios que visem a articulação com os habitantes e a história local será um seguro garante do rejuvenescimento e da diversificação social da população aí residente.

### **3.3 PLANO ESTRATÉGICO: A VIA-FÉRREA COMO CENTRALIDADE AXIAL**

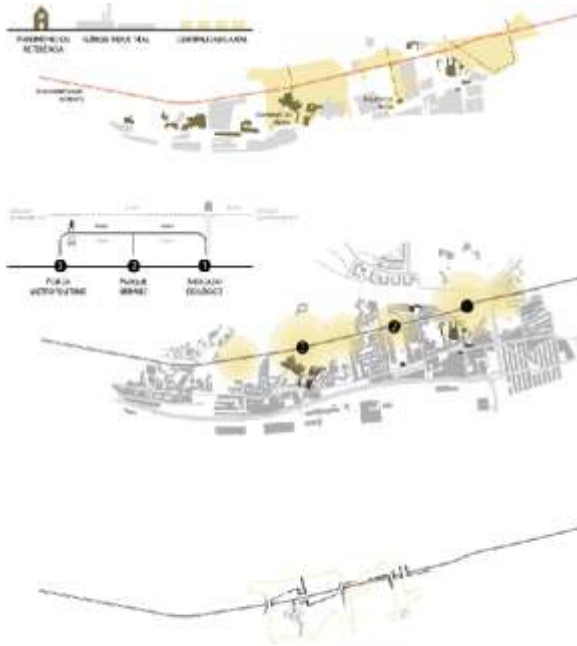
O conceito associado ao plano estratégico desenvolvido emerge da necessidade de criar um corredor marcado por um princípio morfológico de axialidade, que surge como resposta à existência dos eixos dominantes da zona em estudo. Pretende-se que a relação de causa a efeito presente nesta retroacção longitudinal/transversal conduza a uma situação estável, ou seja, auto-correctiva. Desta forma, a descontinuidade criada pela via-férrea será ela própria uma fonte de inspiração para novas soluções que reverterão as dificuldades e desvantagens actualmente existentes em benefícios futuros para a cidade.

A integração da infra-estrutura férrea na malha da cidade será assim a base sobre a qual se desenvolve o projecto urbano aqui apresentado. A intervenção proposta pretende ultrapassar o efeito de barreira criado pela via-férrea, aproveitando esta ruptura, tomada como facto consumado, e transformando-a numa linha de costura entre as partes do contexto. Desta maneira, diluindo a barreira e aproveitando a diferenciação existente para usos diferentes, é devolvida a frente ribeirinha da cidade aos moradores das zonas periféricas.

Apesar da fraca interacção do tecido urbano e morfológico da zona de intervenção com a envolvente, tanto com o centro da cidade como, sobretudo, com a recente zona do Parque das Nações, Marvila rege-se exageradamente segundo uma malha assente em eixos que se desenvolvem paralelamente ao rio Tejo. É esta tendência que se pretende corrigir, criando eixos transversais de permeabilidade que aproximem a zona de Chelas do rio, ao invés de menosprezar a periferia da cidade em detrimento da frente ribeirinha, obviamente mais apelativa. A criação de soluções viáveis entre as diversas zonas e destas com o rio Tejo irá fortalecer variados aspectos que vão para além do desenho urbano, nomeadamente: a coesão social, as relações culturais e a metrópole global.

Assumindo a linha ferroviária como uma nova centralidade axial, o modelo adoptado desenvolve-se em núcleos que se determinam pela concentração de equipamentos e edifícios patrimoniais e pela disposição da estrutura do espaço público. São espaços caracterizados por uma diversidade de usos e de programas. O eixo longitudinal funciona como elemento de referência do espaço urbano que

atravessa, proporcionando uma articulação intensa em termos de usos de diferentes pontos do tecido urbano (Fig.12).



A proposta actual surge como elemento de ligação nuclear e baseia-se num conjunto de volumes que seguem a orientação poente-nascente, resultante da composição das linhas ferroviárias e do tecido urbano envolvente.

A criação de sucessivos atravessamentos sobre a linha ferroviária, com programas e funções variados, vão no sentido de combater a falta de relação entre as margens.

F12. Esquema demonstrativo do plano estratégico proposto | A via-ferrea como centralidade axial

Os nós que pontuam o eixo funcionam como importantes “rótulas” no percurso, constituindo os espaços de maior presença e vitalidade, e reforçam a leitura da via-ferrea no contexto da frente ribeirinha oriental da cidade de Lisboa. Os mesmos atravessamentos, que definem os pontos marcantes na estrutura urbana da proposta, são o ponto de partida para tornar a zona de intervenção permeável, criando vários níveis transversais entre a cidade pouco consolidada a poente (Vale de Chelas) e a margem ribeirinha a nascente (Xabregas-Matinha). Procura-se desta forma transformar uma zona velha e degradada, conduzindo-se à sua reabilitação no âmbito das infra-estruturas de transporte, equipamentos sociais, culturais, de lazer e turismo. Na apresentação que se segue, divide-se o plano estratégico em três zonas distintas, sendo descritas detalhadamente as funções e intenções propostas para cada uma.

Nos terrenos adjacentes à Avenida Infante Dom Henrique e à estação ferroviária do Braço de Prata (1) há a necessidade de conceber equipamentos que sirvam a população residente e incentivem o convívio e as actividades comerciais. A estratégia passa por criar um mercado aberto como elemento dinamizador e de

coesão social, aproveitando as boas acessibilidades e os planos propostos para a zona (requalificação do bairro histórico e a intervenção urbanística privada, projectada pelo arquitecto italiano Renzo Piano). A ideia surge da necessidade de criar um equipamento público onde se concilie a tradição do mercado de produtos frescos e o novo modo de vida da sociedade. Relativamente ao conteúdo programático, o equipamento proposto visa estabelecer uma experiência de compra consciente, num ambiente onde o processo de criação interaja simultaneamente com o visitante. Em contraste com o antigo mercado, o novo desenvolvimento é concebido como uma espécie de praça da cidade coberta que está indissolúvelmente ligada com o espaço urbano envolvente. Integrado no Plano Geral de Intervenções da Frente Ribeirinha de Lisboa, que visa a reestruturação da Avenida Infante Dom Henrique como uma nova transversalidade, pretende-se que a nova estrutura incorpore espaços verdes, zonas criativas e de lazer que permitam o contacto da população com o rio.

Nos terrenos ocupados pelo DHURS<sup>22</sup> da CML, que outrora pertenciam aos jardins do Palácio da Mitra **(2)**, cria-se outro nó de articulação entre as duas margens do eixo ferroviário, valorizando o lazer, o entretenimento e o turismo. Com esse objectivo e integrado no percurso pedonal e ciclável que percorre o eixo axial principal, opta-se pela requalificação dos jardins do palácio tirando partido do valor patrimonial do edifício, com a criação de zonas de restauração e de espaços verdes que permitam a contemplação do rio e da própria cidade.

Por último, nos terrenos contíguos à linha ferroviária, junto ao Convento do Beato e outrora ocupados pelas instalações da Sociedade do Sabão **(3)**, desenvolveu-se um conceito de edifício que constitui o próprio atravessamento, num exemplo feliz de espaço multi-funções, e que pretende a interacção entre as duas margens da linha. Com efeito, as plataformas de ligação propostas que se desenvolvem de duas formas distintas, sobre e sob a linha de circulação ferroviária, pretendem tirar partido do conjunto de boas acessibilidades propostas a poente da linha e do valor patrimonial dos edifícios e dos espaços públicos, embora actualmente degradados, existentes a nascente da via-férrea. Uma descrição mais pormenorizada do edifício é apresentada em 3.4.

---

<sup>22</sup> *Departamento de Higiene Urbana e Resíduos Sólidos (DHURS)* é uma estrutura integrada na Direcção Municipal de Ambiente Urbano.

## CAPÍTULO 3 | TRANSVERSALIDADES. PROPOSTA DE INTERVENÇÃO

**3.4 O EDIFÍCIO**

O projecto de arquitectura proposto para o edifício reflecte em larga medida as opções tomadas no plano estratégico. Efectivamente, tendo em vista a incorporação integral e real da infra-estrutura férrea na cidade, o edifício permite atravessar a mesma, tornando-se num elemento de excepção numa zona descaracterizada e permitindo uma adequada articulação com a dimensão histórica do património envolvente. Importa realçar que o fulcro da questão é saber equacionar e definir os critérios propostos para cada situação, associados a intervenções adequadas do ponto de vista arquitectónico, que preservem a identidade, sem perder, no entanto, uma fabulação e uma poética que as dinamizem e as qualifiquem.

A característica inovadora da proposta de recuperação e alargamento do Museu San Telmo, na cidade basca de San Sebastián, materializa-se na construção de um muro verde, definido pela topografia existente e diluído na paisagem natural, e que esconde no seu interior os novos programas adoptados (Fig.13).



F13. Ampliação do Museu San Telmo, San Sebastián, Espanha. Nieto Sobejano Arquitectos



F14, F15 e F16. Maquetas relativas ao projecto de ampliação do Museu San Telmo, San Sebastián, Espanha. Nieto Sobejano Arquitectos

A sua localização junto da margem, onde a estrutura do edificado respeita o património existente e encastra na morfologia do Monte Urgull é o reflexo de um problema urbano característico da cidade e cuja solução pretende resolver o limite entre paisagem artificial e natural, respondendo às necessidades de ambos (Fig. 14 a Fig. 16).

O projecto premiado do concurso internacional de paisagismo do Parque de Valdebebas, em Madrid, pretende resolver as conexões entre a nova cidade e o parque urbano florestal, assim como adequar o seu uso à escala do parque, além de aproveitar o seu grande potencial paisagístico, urbanístico, ambiental e social. Partindo do lago existente e adoptando as suas margens como espaço de mediação entre os tecidos envolvidos, equipara-se a um filtro que relaciona a urbanização de um lado com o parque urbano do outro. Desta maneira cria-se um corredor de espaços verdes virado para os edifícios existentes e que actua como catalisador e elemento de referência territorial de um espaço que oferecerá uma grande quantidade de equipamentos e actividades. Surge assim um objecto arquitectónico e monumental, de dimensões assinaláveis, que é materializado num muro habitado e equipado que, percorrendo toda a superfície de água, assume um carácter de espaço público, ao criar as bases para o exercício da cidadania e da socialização. Este muro expressivo e habitado na sua extensão assume uma grande plasticidade a articula os materiais autóctones utilizados, promovendo uma *arquitectura de subtracção*, onde os espaços surgem como o negativo de uma estrutura que envolve todo o corredor e permite controlar os pontos de vista da paisagem (Fig. 17 a Fig.19).



F17, F18 e F19 Projecto vencedor do concurso para o parque urbano de Valdebebas, Madrid, Espanha. João Ferreira Nunes (PROAP), Carlos Infantes (Id-OPERA), Bet Figueras – Portugal.

Escolheu-se o Fórum como paradigma da filosofia subjacente ao projecto apresentado. Numa linha de acção semelhante à desenvolvida nos casos precedentes, este elemento da proposta aqui apresentada é seguramente o que melhor exemplifica o aproveitamento funcional de um atravessamento para além da mera ligação entre as duas margens de uma barreira.

A descontinuidade criada pela via-férrea é aqui diluída com um equipamento que, ao invés de eliminar as diferenças criadas pela barreira nos dois lados, toma partido delas, revertendo essa diferenciação em vantagens associadas a uma utilização das zonas intervencionadas para usos distintos. Assim o que actualmente constitui uma descontinuidade urbanística, com todas as desvantagens associadas, não é eliminada mas reconvertida.

O edifício sugere visualmente um muro, não entrando em conflito com o facto consumado que a via-férrea constitui, num processo aparentemente paradoxal de homogeneização da heterogeneidade existente. Ao longo da sua extensão esta plataforma de ligação desenvolve-se segundo linhas horizontais, que acompanham a morfologia do terreno existente, exceptuando uma das pontas, onde termina num elemento vertical: o muro deixa de ser cobertura e passa a ser elemento de estrutura e suporte. A utilização, quase na sua totalidade, do betão ao longo da sua extensão, foi a solução adoptada para materializar o conceito de muro esculpido na paisagem, atribuindo ao edifício a expressão de parte integrante do cenário envolvente (Fig.20).



F20. Perspectiva do Fórum Metropolitano | Marvila-Beato

A organização programática do projecto, de carácter híbrido, reflecte a forma como ele se implanta no território e como as suas partes se organizam entre si. A diferenciação existente entre as duas margens frequentemente citada como negativa, porque de uma barreira efectiva se trata, é agora aproveitada para se definirem usos diferentes em cada um dos lados. Do lado nascente da via-férrea, aproveitando as melhores acessibilidades oferecidas pela estrada de Marvila e uma densidade habitacional maior, cria-se a *zona social* formada por escritórios, refeitório social e a sede AML/Loja do Cidadão. Do lado poente, aproveitando a proximidade do rio e as

vantagens estéticas e paisagísticas daí resultantes, cria-se o *sector cultural* formado por uma biblioteca, por um auditório e por um espaço para exposições. Uma vez que, na sua maior parte, o edifício se desenvolve horizontalmente, paralelo e simétrico em relação ao eixo ferroviário, optou-se por criar os acessos principais sob o mesmo, no seguimento do atravessamento que termina no claustro do Convento do Beato.

Existem, contudo, outros acessos nas extremidades do edifício, de cotas superiores, que permitem uma maior fluidez e aproximação entre as zonas adjacentes. Associado as estas entradas existem átrios de dimensões relativamente extensas, com um pé direito não muito elevado devido à circulação ferroviária que lhes é superior, compostos por uma recepção, com bilheteiras e balcão de informações, e uma zona de experimentação e informática ligada em rede com o resto do complexo. Pelo contrário, a circulação interior do edifício desenvolve-se com pé direito duplo, adoptando uma estratégia de iluminação zenital de presença que percorre toda a sua extensão. Este eixo, para além de permitir aceder aos diferentes conteúdos programáticos propostos, é regulado por uma métrica vertical de vãos interiores que mantêm contacto com os diferentes ambientes e experiências que se sucedem. Como referido, a extensão do museu contém galerias desenvolvidas em mezanino para exposições permanentes e grandes áreas *open-space*, cuja estrutura móvel das paredes permite uma grande flexibilidade do espaço no que diz respeito à sua utilização. Consegue-se deste modo uma fácil e rápida conversão deste espaço em salas de exposição temporária, de reunião ou em grandes áreas para realização de eventos sociais. A estrutura da biblioteca, também ela com dois pisos, sendo o piso superior recuado, é orientada segundo a cobertura do muro, permitindo criar zonas mais isoladas. Sendo definidas pelos pilares estruturais, estas tornam-se especialmente adequadas a um espaço de trabalho e de pesquisa.

Continuando a *leitura* sul-norte do edifício, deparamo-nos finalmente com a zona do auditório, que preenche os requisitos necessários para sala de espectáculos ou para conferências. Desenvolve-se numa cota superior com acesso no piso térreo pelo átrio secundário ou pela zona do *foyer*. É constituído por uma cafetaria, zonas de circulação e zonas de descanso com vista, através de grandes vãos, para a paisagem e a cidade.

As pequenas mudanças de direcção das paredes do edifício/muro, que acompanham a topografia existente, são suficientes para fornecer uma solução natural de acesso pedestre ao mirante da Quinta do Marquês de Marialva, por intermédio da cobertura do edifício proposto. A elevação alternada do muro e a subtracção do mesmo em pontos específicos, ao longo de toda a cobertura, permite controlar os

pontos de vista da paisagem e configurar zonas de estar, com esplanadas nos espaços vazios.

## CONCLUSÃO

Nesta tese de dissertação foi feita apresentada uma proposta de intervenção em Marvila na zona ribeirinha oriental de Lisboa. O tema versado insere-se no contexto das *frentes de água* e da *revitalização de áreas degradadas*, vulgarmente conhecidas na literatura americana da especialidade pela designação de *brownfields*, e é de grande actualidade, como se pode inferir dos elevados números de publicações e congressos a ele dedicados.

No trabalho pretendeu-se tirar partido da localização muito particular da zona intervencionada, uma espécie de interface entre uma zona industrial decadente, desactivada ou desadaptada aos tempos modernos, e uma frente ribeirinha, com todos os aliciantes que a proximidade da água oferece. Outra das mais valias do local escolhido foi sem dúvida a presença de inúmeros vestígios marcantes da sua evolução histórica, pleno de construções emblemáticas, como os armazéns Abel Pereira da Fonseca, que há muito deixou a função para que foi criado, ou a Fábrica Nacional, que ainda a cumpre. Esta “manta de retalhos” apresentou-se como um desafio e foi um dos grandes atractivos do trabalho.

Foi propósito maior da proposta apresentada inverter ou atenuar a tendência marcante no território: a malha de Marvila, que se rege exageradamente segundo um eixo paralelo ao Tejo. Criando *transversalidades* que aproximaram Chelas do rio, usou-se o Tejo como factor estruturante e de valor paisagístico. Será assim possível a revitalização dos bairros operários degradados que aí proliferam: a articulação com os habitantes e a história local será uma garantia do rejuvenescimento e da diversificação social da população residente. Nesse sentido, a abordagem seguida correspondeu a uma tentativa de reverter algumas dificuldades e desvantagens associadas a factos consumados em benefícios para a zona. Em termos sumários, a intervenção apresentada evitou a eliminação de algumas barreiras existentes, que foram diluídas por uso diferenciado ou ajustadas esteticamente aos equipamentos ou plataformas propostos.

Finalmente, de referir que a filosofia subjacente à proposta é na sua essência caracterizada por uma abertura a novas soluções que poderão ser sujeitas a adaptações ou constituir propostas de futuras investigações.



## BIBLIOGRAFIA

### LIVROS

Brandão, P., Remesar, A. (2004), "Design Urbano Inclusivo: Uma experiência de projecto em Marvila. Fragmentos e Nexos", Lisboa, *Centro Português de Design*, ISBN: 972-9445-28-1

Caeiro, M.J. (2007), "Lisboa capital do nada – Marvila, 2001- criar, debater, intervir no espaço público", *Almedina*, ISBN: 9789729565649

Corbin, A. (2004), "La mer. Terreur et fascination", *Editions du Seuil*, Paris, ISBN 972-98655-7-4

Kostof, S. (1999), "The City Assembled", *Bulfinch Press*, ISBN-13: 978-0821225998

Lamas, J.M. (1993), "Morfologia Urbana e Desenho da Cidade", *Fundação Calouste Gulbenkian*

Linch, K. (2011), "A Imagem da Cidade", *Edições 70*, ISBN 9789724414119

Marshall, R. (2007), "Waterfronts in Post-Industrial Cities", *Kindle Edition*, ISBN:978-0415255165

Portas, N. (1998), "Cidades e Frentes de Água: Cities and Waterfronts", *FAUP Publicações*, ISBN: 978-972-9483-33-2

Santos, M. (1997), "A Natureza do Espaço: técnica e tempo, razão e emoção", (2ª ed.), *Hucitec*, S. Paulo

Santos, M. (2008), "A Natureza do Espaço", (4ª ed.), 4ª reimpressão, *EDUSP*, S. Paulo

Sposito, E.S. (2008), "Redes e Cidades", *UNESP*, São Paulo, (Paradidáticos, Ed. UNESP, "Sociedade, espaço e tempo")

### ARTIGOS EM REVISTA

Costa, J.P. (2008), "Cinco gerações de renovação urbana na ribeira de Lisboa", *Estuarium*-1º semestre, 12-17

EVASO, A.S. (1999) "A Refuncionalização do Espaço". *Revista Experimental*, ano 3, Nº 6, São Paulo, 33-54

Fadigas, L. (2008), "Waterfront: Landscapes of double reading, Frentes de águas: paisagens de dupla leitura", *Portus 16- Cidade Portuária y Waterfront Urbano*, 27-31

George, P., Morgado, S. (2005), "Dinâmicas do uso e ocupação do solo no território metropolitano de Lisboa 1940-2001", *Pós. Rev Programa Pós-Grad Arquit Urban. FAUUSP* [online], ISSN 1518-9554, Nº18, 94-115

Grimski, D., Ferber, U. (2001), "Urban Brownfields in Europe", *Land Contamination & Reclamation*, Vol.9, No.1, Germany, 143-148

Kivell, P.T. (1992) "Les friches et le déclin industriel dans les villes britanniques », *Révue Belge de Géographie*, 116<sup>ème</sup> année (1-4), 117-128

Nabais, A.J., Ramos, P. (1987), "100 Anos do Porto de Lisboa", *Administração do Porto de Lisboa*, Edição Comemorativa

Vasques, A. (2006), "Considerações sobre Estudos de Casos de Brownfields: Exemplos no Brasil e no Mundo", *Revista Bibliográfica de Geografia Y Ciências Sociales*, Universidade de Barcelona, Vol. XI, nº 648, Abril

## **COMUNICAÇÃO EM ACTAS DE CONGRESSOS**

Leite, T.M.C., Cortez, A.T.C. (2009), "A refuncionalização de áreas degradadas", Seminário de Pós-Graduação em Geografia da UNESP: *Teorias e Metodologias da Geografia: tendências e perspectivas*, 3 -5 Novembro de 2009

Ochoa, R. (2007), "Espaço Público e Frente de Água [Repensar o limite]", *Actas SEU2007*, 19-21 de Julho de 2007

Sisti, C. (2007), "Superfície Activa", *Actas SEU2007*, 19-21 Julho de 2007

## **DISSERTAÇÃO DE MESTRADO**

Silva, J.A.A. (1998), "Os transportes e o espaço urbano", *Tese de mestrado*, FAUTL, Lisboa (Portugal)

## **DOCUMENTO ELECTRÓNICO DISPONÍVEL NA INTERNET**

Câmara Municipal de Lisboa (2011), "Plano de Pormenor do Parque Hospitalar Oriental", *Proposta 373/2011*, DPRU, pp. 1-31:

Em [http://www.cm-lisboa.pt/archive/doc/P\\_373-2011.pdf](http://www.cm-lisboa.pt/archive/doc/P_373-2011.pdf)

Gaspar, J. (2003) "Inserção da área Metropolitana de Lisboa no País, na Península Ibérica e na Europa", *Atlas da Área Metropolitana de Lisboa*, Coordenada por José António Tenedório, Capítulo II: pp. 31-43, ISBN 972-98655-7-4:

Em [http://www.aml.pt/webstatic/actividades/smig/atlas/\\_docs/atlas\\_03.pdf](http://www.aml.pt/webstatic/actividades/smig/atlas/_docs/atlas_03.pdf)

MCKEEHAN, P. (2000), "Brownfields: The Financial, Legislative and Social Aspects of the Redevelopment of Contaminated Commercial and Industrial Properties", *Cambridge Scientific Abstracts*, 2000:

Em <http://www.csa.com/hottopics/brown/overview.html>

Soares, L.J.B. (2003), "Ordenamento e Planeamento do Território no Contexto Metropolitano", *Atlas da Área Metropolitana de Lisboa, Coordenada por José António Tenedório, Capítulo XII: pp. 247-291, ISBN 972-98655-7-4:*

Em [http://www.aml.pt/webstatic/actividades/smig/atlas/\\_docs/atlas\\_03.pdf](http://www.aml.pt/webstatic/actividades/smig/atlas/_docs/atlas_03.pdf)

Vasques, A. (2006), "O Processo de Formação e Refuncionalização de Brownfields nas Cidades Pós-industriais: o Caso do Brasil", *II Jornadas de Geografia Económica, Salamanca*, de 23-24 Novembro:

Em <http://age.ieg.csic.es/geconomica/IIJornadasGGESalamanca/>



## **ANEXOS**

### **PAINEL 1**

**Planta de Localização** - Definição e interpretação do objecto de estudo na Área Metropolitana de Lisboa

**Plano Estratégico Conceptual (1/5000)**

**Esquema de Análise (1/25000)** – Evolução da expansão urbana da freguesia de Marvila, com especial interesse no edificado de génese industrial

### **PAINEL 2**

**Plano Estratégico da proposta (1/2000)**

**Perfis de rua demonstrativos (1/1000)**

**Esquema de Análise** – Conceito e directrizes da proposta de intervenção – Três variáveis em causa.

**Índices urbanísticos / Esquemas**

### **PAINEL 3**

**Planta da proposta de intervenção (1/500)**

**Alçado AA' (1/500)**

### **PAINEL 4**

**Alçado BB'**

**Alçado CC'**

**Alçado DD'**

**Desmontagem axonométrica (1/1000)**

**Perspectiva geral da proposta inserida no terreno**

**Desenhos esquemáticos**

**Perfil de rua (1/100)** – Alameda do Beato

### **PAINEL 5**

**Planta Piso 0 (1/200)** – Planta do interior do edifício – Fórum Metropolitano

**Corte AA' (1/200)**

**Corte BB' (1/200)**

**PAINEL 6**

**Planta Piso 1 (1/200) – Planta do interior do edifício – Fórum Metropolitano**

**Corte CC' (1/200)**

**Corte DD' (1/200)**

**Axonometria do edifício** – Perspectiva interior do edifício proposto, acompanhado de esquemas de circulação e programa



# 1 MARVILA LISBOA

## TRANSVERSALIDADES RIBEIRINHAS

PROJECTO FINAL DE MESTRADO | FACULDADE DE ARQUITECTURA DA UNIVERSIDADE TÉCNICA DE LISBOA

PEDRO FERNANDES PAREDES #5756 | MI APUT 5  
ORIENTADORA: PROF. DR. SOFIA MORGADO



FRENTE RIBEIRINHA ORIENTAL DA CIDADE DE LISBOA



### LEGENDA:

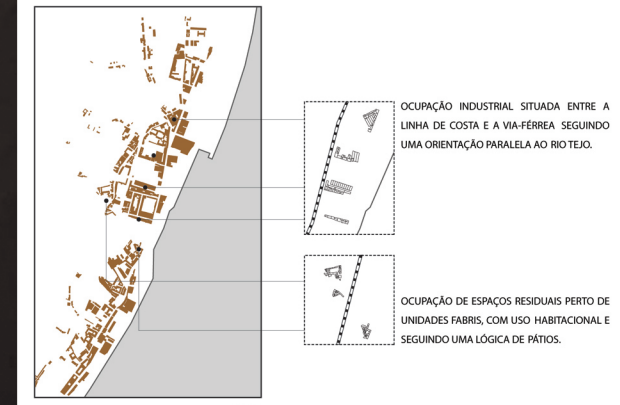
- ITINERÁRIO PRINCIPAL**
  - A1 AUTO-ESTRADA DO NORTE
  - A2 AUTO-ESTRADA DO SUDESTE
  - A5 AUTO-ESTRADA DA COSTA DO ESTORIL
  - A8 AUTO-ESTRADA DO OESTE
  - A9 CERS
  - A12 AUTO-ESTRADA SETÚBAL-MONTIJO
- ITINERÁRIO COMPLEMENTAR**
- REDE FERROVIÁRIA**
- TRAVESSIAS FLUVIAIS**
- AEROPORTO**
  - AEROPORTO DE LISBOA
  - AERODROMO
- ZONA PORTUÁRIA**
  - PORTO DE LISBOA
  - PORTO DE SETÚBAL
- ZONA EM ESTUDO**
  - ZONA RIBEIRINHA ORIENTAL DE LISBOA

PRINCIPAIS INFRA-ESTRUTURAS DA ÁREA METROPOLITANA DE LISBOA

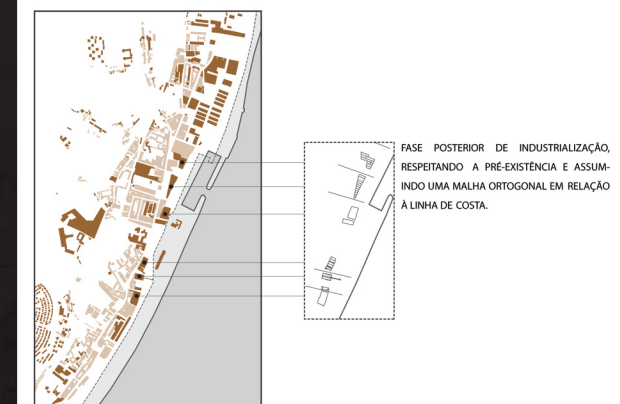
O ESPAÇO URBANO COMPREENDIDO ENTRE SANTA APOLÓNIA E O PARQUE DAS NAÇÕES É UM TERRITÓRIO PARTICULAR EM TERMOS DE VIVÊNCIA E DE RECONHECIMENTO. É UMA REALIDADE URBANA RICA QUE, PORÉM, SE APRESENTA MUITO DIFUSA E DE IMAGEM PROBLEMÁTICA.

COM ESTREITAS AZINHAGAS E LARGAS AVENIDAS. ESTA ZONA DE LISBOA CONCENTROU DURANTE DÉCADAS A ACTIVIDADE PORTUÁRIA E INDUSTRIAL. CONTUDO, ESTA PROLETARIZAÇÃO É RELATIVAMENTE RECENTE. POR DETRÁS DAS FÁBRICAS ESCONDEM-SE VESTÍGIOS DE OUTRO TIPO DE OCUPAÇÃO, A DA ARISTOCRACIA QUE AQUI HABITOU NOS SÉCULOS XVII E XVIII CONJUNTAMENTE COM ALGUMAS ORDENS CONVENTUAIS. O PALÁCIO DO MARQUÊS DE ABRANTES, NA RUA DE MARVILA, OU O DA MITRA, NA RUA DO AÇÚCAR, SÃO EXEMPLOS DOS VÁRIOS SOLARES QUE ALI FORAM EDIFICADOS, E QUE OS SENHORES NOBRES E ECLESIASTICOS IRÃO USUFRUIR ATÉ AO INÍCIO DO SÉCULO XIX. NAQUELE TEMPO, MARVILA ERA UMA FREGUESIA ONDE PROLIFERAVAM AS QUINTAS E AS HORTAS. MAS DE ZONA RURAL, MARVILA TRANSFORMOU-SE, COM O PASSAR DOS ANOS, NUMA ZONA URBANA DE FISIONOMIA BAIRRISTA E FABRIL.

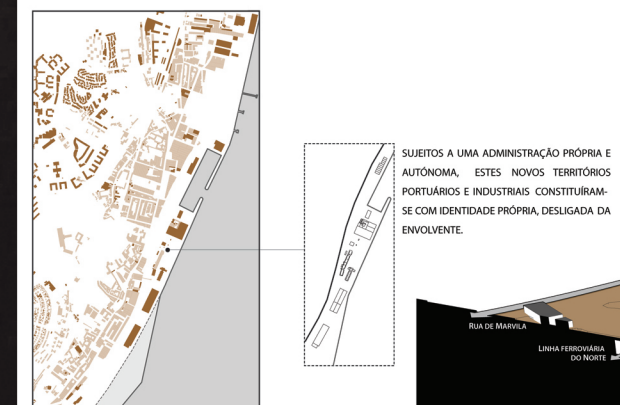
ACTUALMENTE, MARVILA TEM ATRÁS DE SI UMA HISTÓRIA CUJOS TRAÇOS SE PODEM CONSIDERAR VESTÍGIOS EM SUPERFÍCIE: AMPLOS ESPAÇOS BUCÓLICOS ONDE SE DESTACAM VELHOS CONVENTOS, PALÁCIOS E QUINTAS, MEMÓRIAS DA INDUSTRIALIZAÇÃO DO SÉCULO XIX E AGLOMERADOS DISPERSOS DE HABITAÇÃO SOCIAL DENSAMENTE POVOADOS.



1925

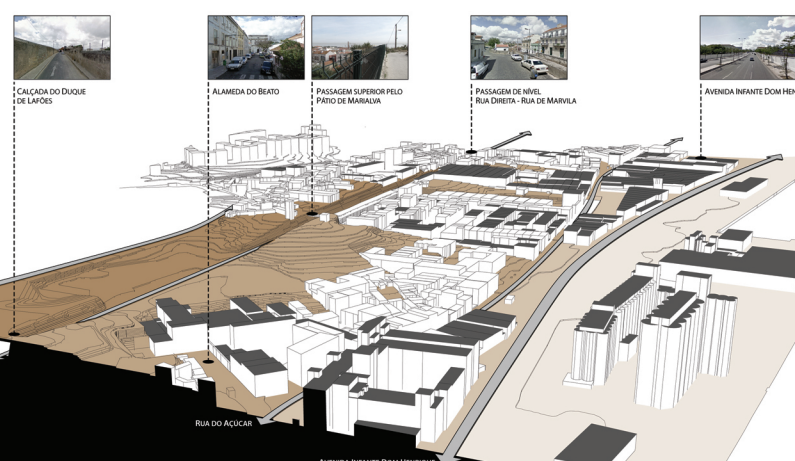
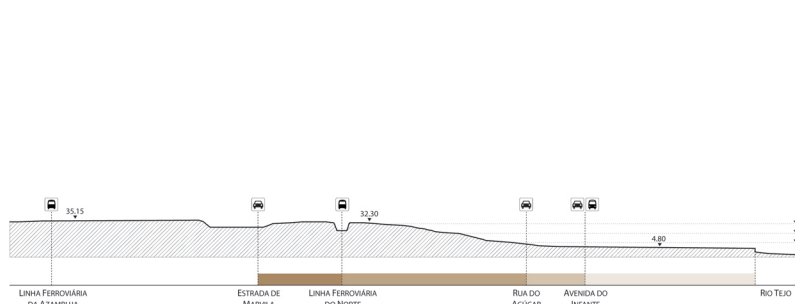


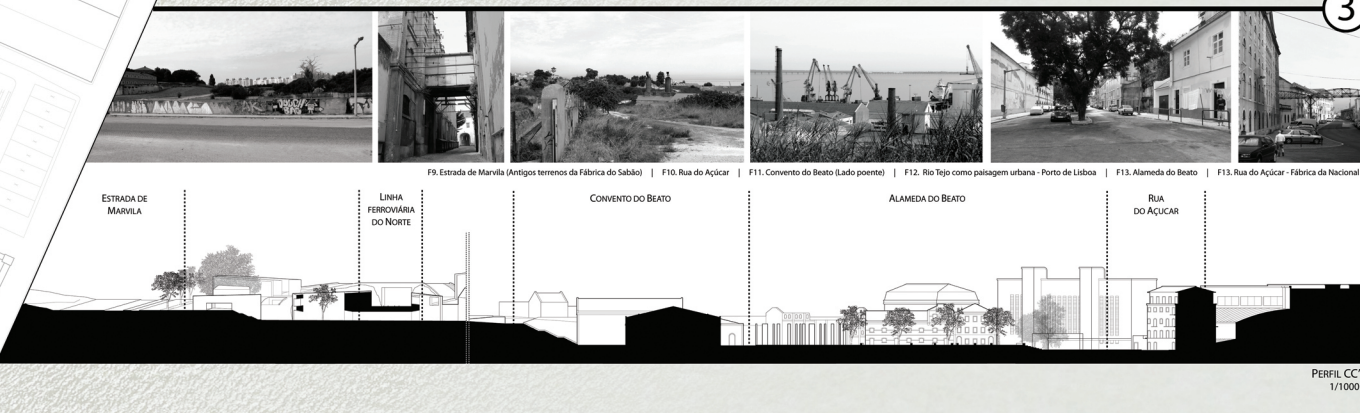
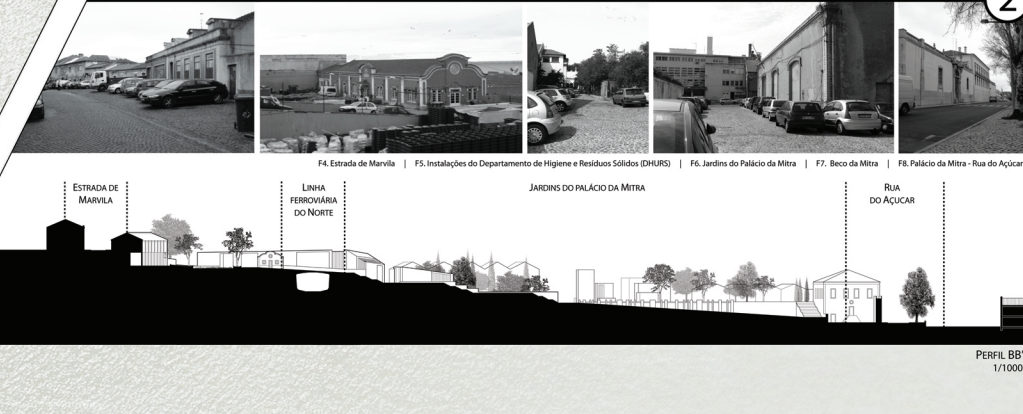
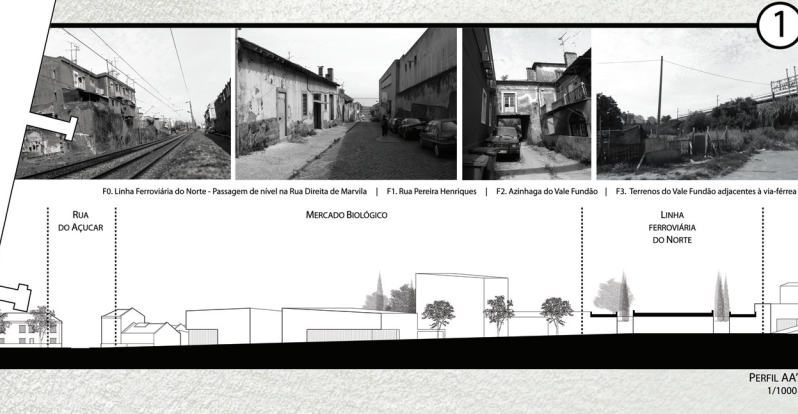
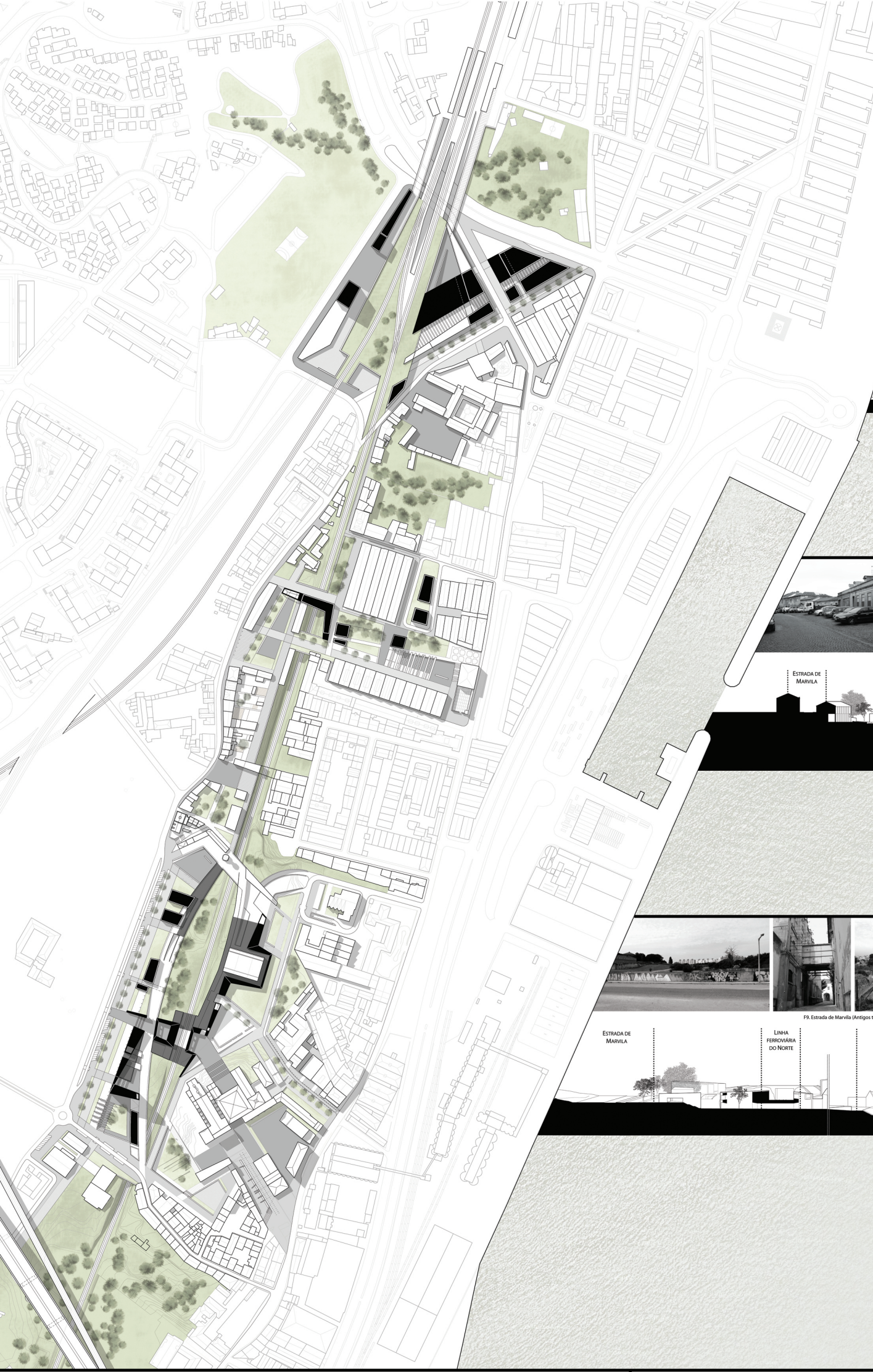
1950



1991

PONTOS FORTES	PONTOS FRACOS	OPORTUNIDADES	AMEAÇAS
<b>POPULAÇÃO E RECURSOS NATURAIS</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>GRANDE DENSIDADE POPULACIONAL;</li> <li>MORFOLOGIA ACENTUADA;</li> <li>MULTICULTURALIDADE E DIVERSIDADE SOCIAL.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>POPULAÇÃO ENVELHECIDA;</li> <li>ELEVADA TAXA DE DESEMPREGO;</li> <li>ELEVADA PORCENTAGEM DA POPULAÇÃO COM BAIXO GRAU DE ESCOLARIDADE;</li> <li>CAPACIDADE PARA CAPTAR E FIXAR RECURSOS HUMANOS QUALIFICADOS.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ÍNDICE DE REJUVENESCIMENTO DA POPULAÇÃO NA ÚLTIMA DÉCADA;</li> <li>ABERTURA DOS AGENTES INTERVENIENTES À CAPACIDADE DE REABILITAÇÃO E DESENVOLVIMENTO DA ZONA.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>MANUTENÇÃO DO RISCO DE REDUÇÃO DA POPULAÇÃO;</li> <li>CONTINUAÇÃO DA DESERTIFICAÇÃO DO MEIO URBANO.</li> </ul>
<b>MODELO TERRITORIAL E COESÃO SOCIAL</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>EXISTÊNCIA DE PATRIMÓNIO HISTÓRICO, COM FORTES ATRACÇÕES TURÍSTICAS;</li> <li>DINAMIZAÇÃO ECONÓMICA LOCAL;</li> <li>BOM ACESSIBILIDADE RODOVIÁRIA E FERROVIÁRIA NO CONTEXTO DA AML;</li> <li>ESTRUTURA URBANA CONSOLIDADA;</li> <li>FORTES RAÍZES TRADICIONAIS DE OCUPAÇÃO HUMANA - APARECIMENTO DAS VIAS OPERÁRIAS.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>NECESSIDADE DE RECUPERAÇÃO DE ESPAÇOS URBANOS PÚBLICOS;</li> <li>INEFICIENTE REDE DE EQUIPAMENTOS DE INCLUSÃO SOCIAL;</li> <li>INESTABILIDADE DE UM SISTEMA DE FRUIÇÃO PATRIMÓNIAL;</li> <li>FRACA ARTICULAÇÃO DOS MODOS E MEIOS DE TRANSPORTE PÚBLICO COM O CENTRO DA CIDADE;</li> <li>GRANDE DETERIORAÇÃO DOS EDIFÍCIOS DE GÊNESE INDUSTRIAL ABANDONADOS;</li> <li>FRACA RELAÇÃO DA PERIFERIA COM A LINHA DE COSTA (TRANSVERSALIDADE EM DETERMINADOS EIXOS LONGITUDINAIS PREDOMINANTES).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>LOCALIZAÇÃO CHARNEIRA ENTRE O CENTRO HISTÓRICO DA CIDADE E O POLO ECONÓMICO DO PARQUE DAS NAÇÕES;</li> <li>DINAMIZAR E REQUALIFICAR O PATRIMÓNIO ARQUITETÓNICO INDUSTRIAL COMO ATRACÇÃO CULTURAL E TURÍSTICA;</li> <li>CRIAÇÃO DE UMA NOVA TRAVESSIA RODO-FERROVIÁRIA SOBRE O TEJO (TFT);</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ELEVADOS CUSTOS DAS INTERVENÇÕES URBANÍSTICAS DE RECUPERAÇÃO DOS MOVES PATRIMÓNIAIS;</li> <li>CONFLITO DE TIPOLOGIAS DISPARES QUE RESULTAM NA PERDA DE IDENTIDADE;</li> </ul>
<b>AMBIENTE E QUALIDADE DE VIDA</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>DISPONIBILIDADE ESPACIAL;</li> <li>PREVISÃO DE INVESTIMENTO PÚBLICO PARA A ZONA EM ESTUDO;</li> <li>ACESSO CONDICIONADO AO TRÁFEGO NAS ZONAS HISTÓRICAS CONTRIBUÍRAM A MELHORIA DA QUALIDADE DE VIDA URBANA.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>NECESSIDADE DE INTEGRAR NO SUDO DA POPULAÇÃO UMA REDE ALARGADA DE INFRA-ESTRUTURAS, EQUIPAMENTOS E SERVIÇOS;</li> <li>SANAMENTO BÁSICO DEFICIENTE;</li> <li>FOCOS DE EXCLUSÃO SOCIAL E MARGINALIDADE.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>REABILITAÇÃO DE ÁREAS OBSOLETAS E DESAĞUARDAS DO SISTEMA INDUSTRIAL URBANO-PORTUÁRIO DA FRENTE RIBEIRINHA DA CIDADE;</li> <li>CIAR UMA ROTA DE PONTOS DE INTERESSE COM A INTERVENÇÃO NO TERRITÓRIO DE UM ELEMENTO DE DESTAQUE;</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>FRACA RESPOSTA ÀS NECESSIDADES DE SERVIÇOS DE APOIO À POPULAÇÃO (ESCALA LOCAL E METROPOLITANA);</li> <li>DEGRADAÇÃO DA ESTRUTURA COMERCIAL.</li> </ul>

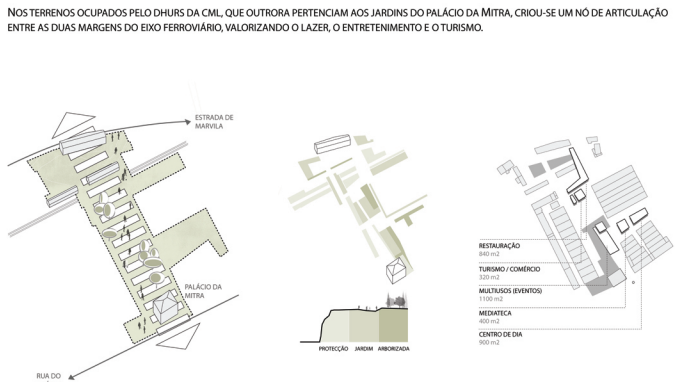
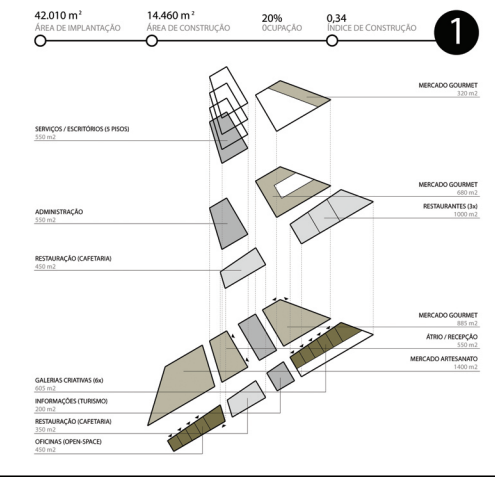
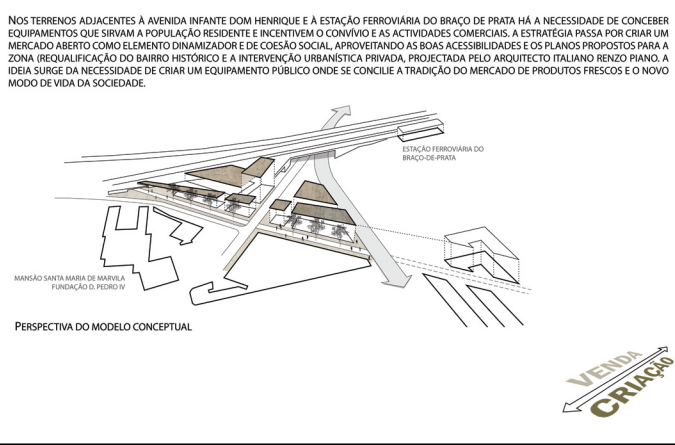
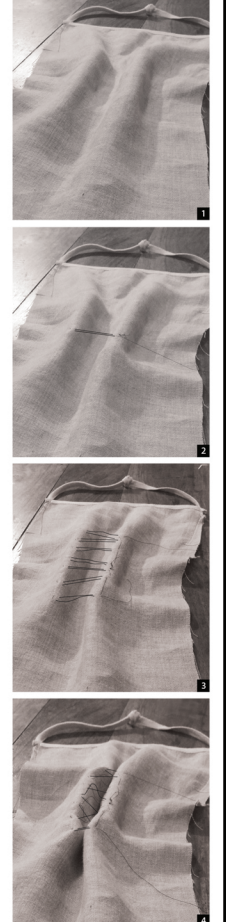
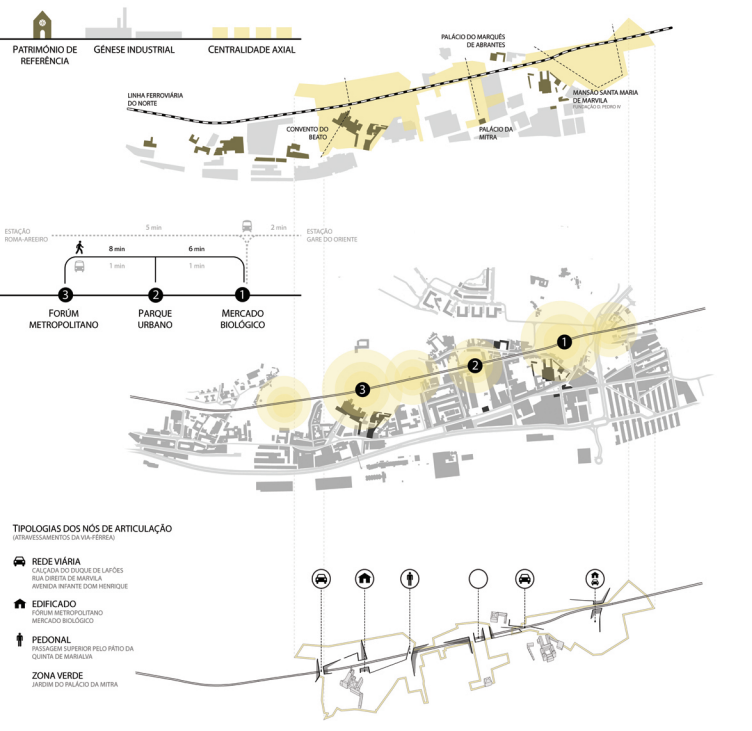




PLANO ESTRATÉGICO DA PROPOSTA DE INTERVENÇÃO  
 A VIA FERREA COMO CENTRALIDADE AXIAL  
 1/2000

LEGENDA:

- EDIFICIO PROPOSTO
- ESPAÇO PÚBLICO TIPOLOGIA 1 - CIRCULAÇÃO
- ESPAÇO PÚBLICO TIPOLOGIA 2 - ZONA DE ESTAR
- ESPAÇO PÚBLICO TIPOLOGIA 3 - MISTO
- ZONAS VERDES - PROTEÇÃO / DECLIVOSOS
- ZONAS VERDES - AJARDINADAS



ASSUMINDO A LINHA FERROVIÁRIA COMO UMA NOVA CENTRALIDADE AXIAL, O MODELO ADOPTADO DESENVOLVE-SE EM NÚCLEOS QUE SE DETERMINAM PELA CONCENTRAÇÃO DE EQUIPAMENTOS E EDIFÍCIOS PATRIMONIAIS E PELA DISPOSIÇÃO DA ESTRUTURA DO ESPAÇO PÚBLICO. SÃO ESPAÇOS CARACTERIZADOS POR UMA DIVERSIDADE DE USOS E DE PROGRAMAS, O EIXO LONGITUDINAL FUNCIONA COMO PARTIDA PARA TORNAR A ZONA DE INTERVENÇÃO PERMEÁVEL, CRIANDO VÁRIOS NÍVEIS TRANSVERSAIS ENTRE A CIDADE POUCO CONSOLIDADA A POENTE (VALE DE CHELAS) E A MARGEM RIBEIRINHA A NASCENTE (XABREGAS-MATINHÃ). PROCURA-SE A ESTA FORMA TRANSFORMAR UMA ZONA VELHA E DEGRADADA, CONDUZINDO-SE À SUA REABILITAÇÃO NO ÂMBITO DAS INFRA-ESTRUTURAS DE TRANSPORTE, EQUIPAMENTOS SOCIAIS, CULTURAIS, DE LAZER E TURISMO.

# 3 MARVILA LISBOA

## TRANSVERSALIDADES RIBEIRINHAS



PROJECTO FINAL DE MESTRADO | FACULDADE DE ARQUITECTURA DA UNIVERSIDADE TÉCNICA DE LISBOA

PEDRO FERNANDES PAREDES #5756 | MI APUT 5  
| ORIENTADORA: PROF. DR. SÓFIA MORGADO |

NOS TERRENOS CONTÍGUOS À LINHA FERROVIÁRIA, JUNTO AO CONVENTO DO BEATO E OUTRORA OCUPADOS PELAS INSTALAÇÕES DA SOCIEDADE DO SABAÓ, DESENVOLVEU-SE UM CONCEPTO DE EDIFÍCIO QUE CONSTITUI O PRÓPRIO ATRAVESSAMENTO, NUM EXEMPLO FELIZ DE ESPAÇO MULTIFUNÇÕES, E QUE PRETENDE A INTERACÇÃO ENTRE AS DUAS MARGENS DA LINHA. COM EFEITO, AS PLATAFORMAS DE LIGAÇÃO PROPOSTAS QUE SE DESENVOLVEM DE DUAS FORMAS DISTINTAS, SOBRE E SOB A LINHA DE CIRCULAÇÃO FERROVIÁRIA, PRETENDEM TIRAR PARTIDO DO CONJUNTO DE BONS ACESSIBILIDADES PROPOSTAS A POENTE DA LINHA E DO VALOR PATRIMONIAL DOS EDIFÍCIOS E DOS ESPAÇOS PÚBLICOS, EMBORA ACTUALMENTE DEGRADADOS, EXISTENTES A NASCENTE DA VIA-FÉRREA.

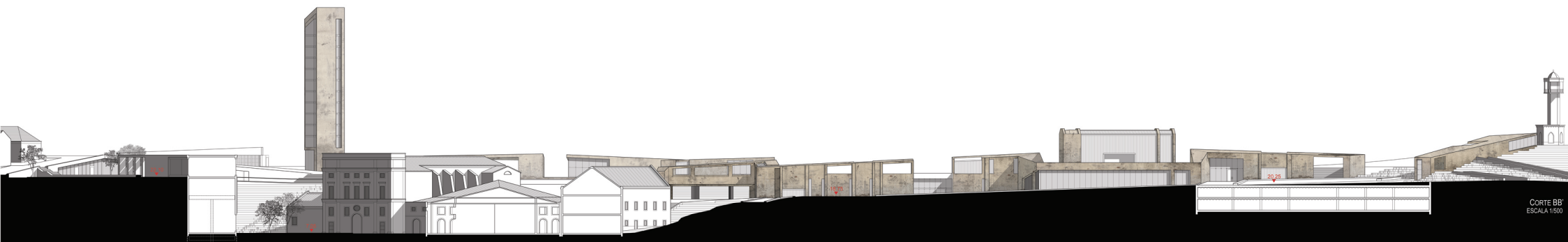
O PROJECTO DE ARQUITECTURA PROPOSTO PARA O EDIFÍCIO REFLECTE EM LARGA MEDIDA AS OPÇÕES TOMADAS NO PLANO ESTRATÉGICO. EFECTIVAMENTE, TENDO EM VISTA A INCORPORAÇÃO INTEGRAL E REAL DA INFRA-ESTRUTURA FÉRREA NA CIDADE, O EDIFÍCIO PERMITE ATRAVESSAR A MESMA, TORNANDO-SE NUM ELEMENTO DE EXCEÇÃO NUMA ZONA DESCARACTERIZADA E PERMITINDO UMA ADEQUADA ARTICULAÇÃO COM A DIMENSÃO HISTÓRICA DO PATRIMÓNIO ENVOLVENTE. IMPORTA REALÇAR QUE O FULCRO DA QUESTÃO É SABER EQUACIONAR E DEFINIR OS CRITÉRIOS PROPOSTOS PARA CADA SITUAÇÃO, ASSOCIADA A INTERVENÇÕES ADEQUADAS DO PONTO DE VISTA ARQUITECTÓNICO, QUE PRESERVEM A IDENTIDADE, SEM PERDER, NO ENTANTO, UMA FABRILAÇÃO E UMA POÉTICA QUE AS DINAMIZEM E AS QUALIFIQUEM.



PLANTA DE IMPLANTAÇÃO DA PROPOSTA  
ESCALA 1/500



CORTE AA  
ESCALA 1/500



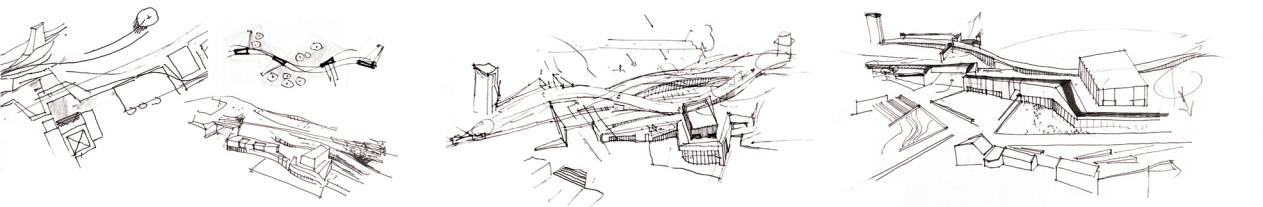
CORTE BB  
ESCALA 1/500

ESCOLHEU-SE O FÓRUM COMO PARADIGMA DA FILOSOFIA SUBJACENTE AO PROJECTO APRESENTADO. NUMA LINHA DE ACÇÃO SEMELHANTE À DESENVOLVIDA NOS CASOS PRECEDENTES, ESTE ELEMENTO DA PROPOSTA AQUI APRESENTADA É SEGURAMENTE O QUE MELHOR EXEMPLIFICA O APROVEITAMENTO FUNCIONAL DE UM ATRAVESSAMENTO PARA ALÉM DA MERA LIGAÇÃO ENTRE AS DUAS MARGENS DE UMA BARREIRA.

A DESCONTINUIDADE CRIADA PELA VIA-FÉRREA É AQUI DILUÍDA COM UM EQUIPAMENTO QUE, AO INVÉS DE ELIMINAR AS DIFERENÇAS CRIADAS PELA BARREIRA, NOS DOIS LADOS, TOMA PARTIDO DELAS, REVERTENDO ESSA DIFERENÇA EM VANTAGENS ASSOCIADAS A UMA UTILIZAÇÃO DAS ZONAS INTERVENIÊNCIAS PARA USOS DISTINTOS. ASSIM O QUE ACTUALMENTE CONSTITUI UMA DESCONTINUIDADE URBANÍSTICA, COM TODAS AS DESVANTAGENS ASSOCIADAS, NÃO É ELIMINADA MAS RECONVERTIDA.

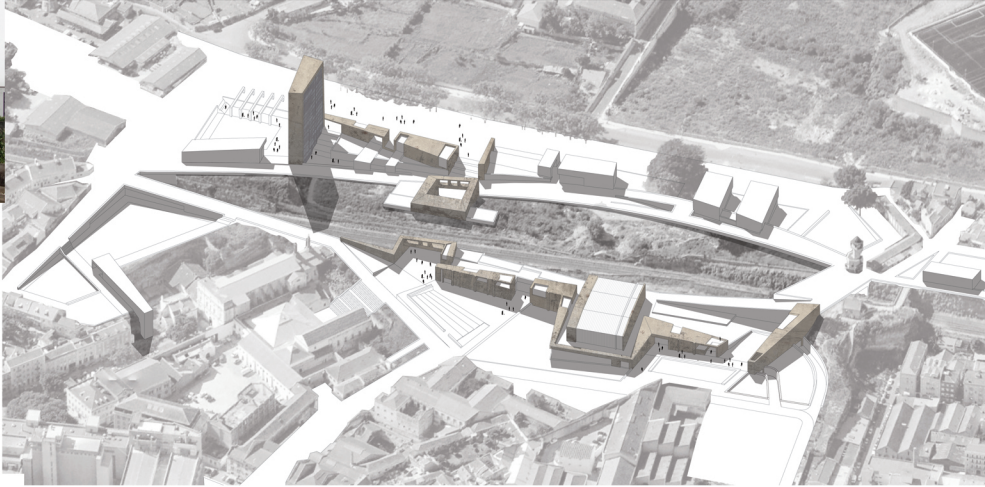


FOTOGRAFIA PANORÁMICA DA ZONA DE INTERVENÇÃO



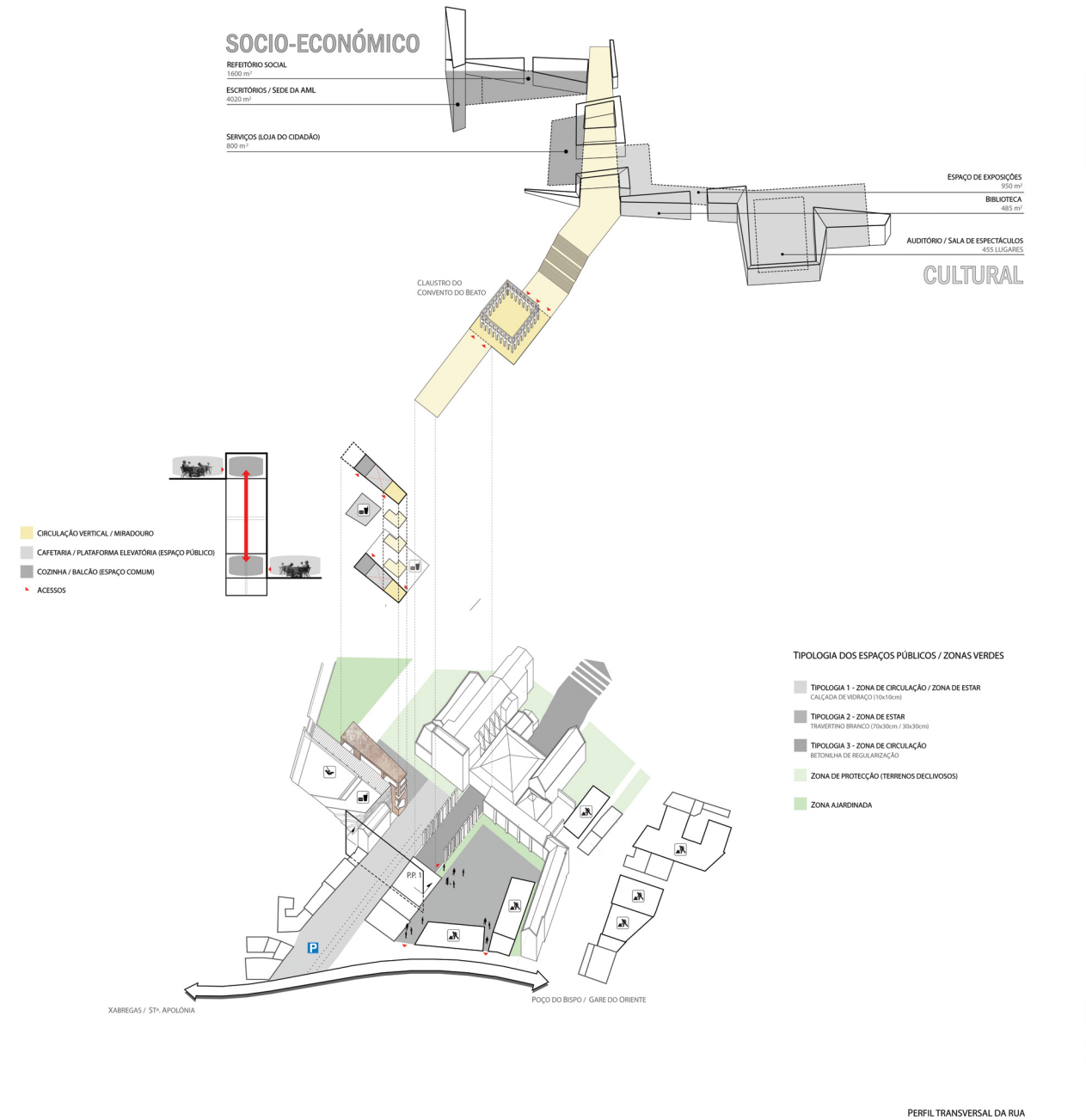
ESBOÇOS DE EVOLUÇÃO DA PROPOSTA - O EDIFÍCIO COMO ELEMENTO DE ATRAVESSAMENTO DA VIA-FÉRREA

NOS TERRENOS CONTÍGUOS À LINHA FERROVIÁRIA, JUNTO AO CONVENTO DO BEATO E OUTRORA OCUPADOS PELAS INSTALAÇÕES DA SOCIEDADE DO SABÃO, DESENVOLVEU-SE UM CONCEPTO DE EDIFÍCIO QUE CONSTITUI O PRÓPRIO ATRAVESSAMENTO, NUM EXEMPLO FELIZ DE ESPAÇO MULTI-FUNÇÕES, E QUE PRETENDE A INTERACÇÃO ENTRE AS DUAS MARGENS DA LINHA, COM EFEITO, AS PLATAFORMAS DE LIGAÇÃO PROPOSTAS QUE SE DESENVOLVEM DE DUAS FORMAS DISTINTAS, SOBRE E SOB A LINHA DE CIRCULAÇÃO FERROVIÁRIA, PRETENDENDO TIRAR PARTIDO DO CONJUNTO DE BOAS ACESSIBILIDADES PROPOSTAS A POENTE DA LINHA E DO VALOR PATRIMONIAL DOS EDIFÍCIOS E DOS ESPAÇOS PÚBLICOS, EMBORA ACTUALMENTE DEGRADADOS, EXISTENTES A NASCENTE DA VIA-FÉRREA.

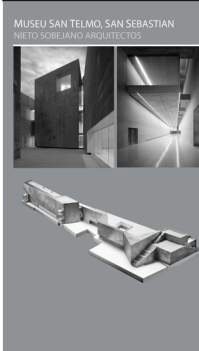


PERSPECTIVA ESQUEMÁTICA DA PROPOSTA DE INTERVENÇÃO - FÓRUM METROPOLITANO

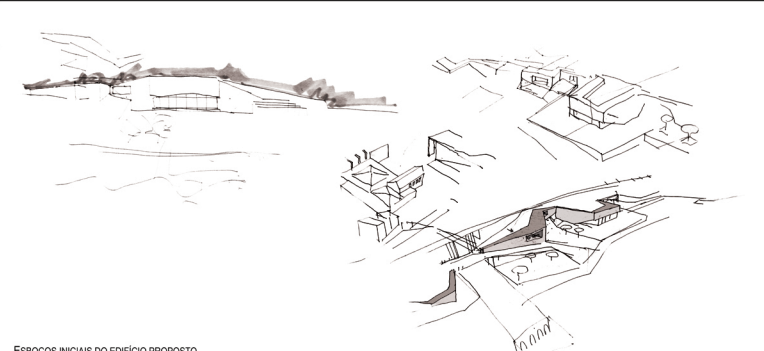
"CONSTRUÍMOS MUROS DEMAIS E PONTES DE MENOS."  
ISAAC NEWTON



CORTE CC  
ESCALA 1/500



MUSEU SAN TELMO, SAN SEBASTIAN  
RÉTO SOBRIANO ARCHITECTS



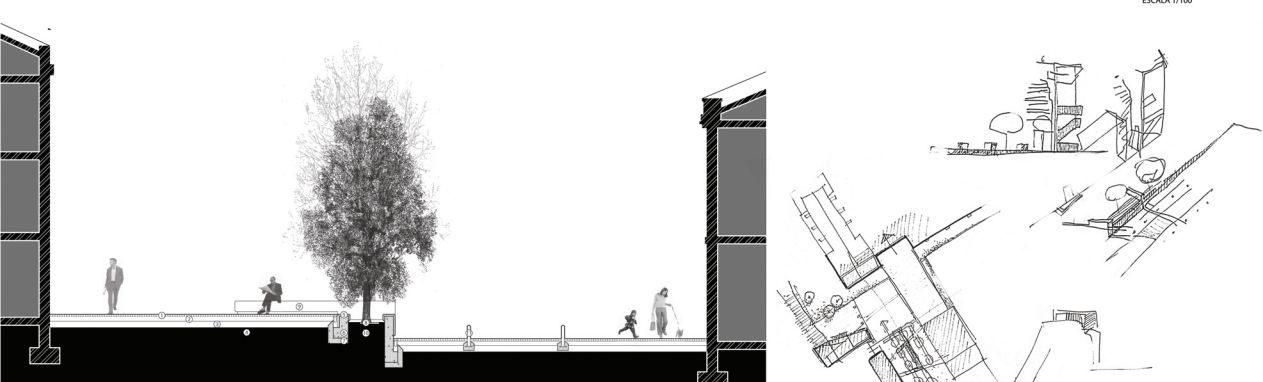
ESBOÇOS INICIAIS DO EDIFÍCIO PROPOSTO



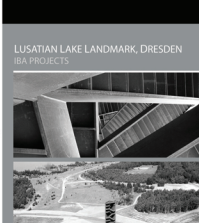
PARQUE URBANO DE VALDEBEBAS, MADRID  
PROMAT

O EDIFÍCIO SUGERE VISUALMENTE UM MURO, NÃO ENTRANDO EM CONFLITO COM O FACTO CONSUMADO QUE A VIA-FÉRREA CONSTITUI, NUM PROCESSO APARENTEMENTE PARADOXAL DE HOMOGENEIZAÇÃO DA HETEROGENEIDADE EXISTENTE. AO LONGO DA SUA EXTENSÃO ESTA PLATAFORMA DE LIGAÇÃO DESENVOLVE-SE SEGUNDO LINHAS HORIZONTAIS, QUE ACOMPANHAM A MORFOLOGIA DO TERRENO EXISTENTE, EXCEPTUANDO UMA DAS PONTAS, ONDE TERMI-

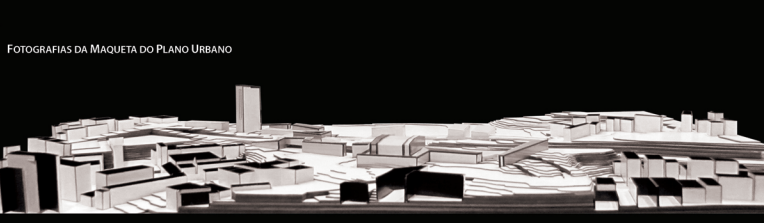
NA NUM ELEMENTO VERTICAL. O MURO DEIXA DE SER COBERTURA E PASSA A SER ELEMENTO DE ESTRUTURA E SUPORTE. A UTILIZAÇÃO, QUASE NA SUA TOTALIDADE, DO BETÃO AO LONGO DA SUA EXTENSÃO, FOI A SOLUÇÃO ADOPTADA PARA MATERIALIZAR O CONCEPTO DE MURO ESCULPIDO NA PAISAGEM, ATRIBUINDO AO EDIFÍCIO A EXPRESSÃO DE PARTE INTEGRANTE DO CENÁRIO ENVOLVENTE.



1. CALÇADA DE GRANITO 10x10 cm
2. AREIA
3. CAMADA TOUT-VENANT
4. TERRA COMPACTADA
5. REVESTIMENTO PEDRA LIOZ Espessura 3,5 cm
6. SAPATA DE BETÃO
7. BETÃO DE LIMPEZA
8. GRELHA METÁLICA ESCOAMENTO ÁGUA
9. BANCO DE BETÃO
10. CASCALHO
11. BALIZADOR METÁLICO Espessura 2 cm



LUSITAN LAKE LANDMARK, DRESDEN  
BIA PROJECTS



FOTOGRAFIAS DA MAQUETA DO PLANO URBANO

CORTE DD  
ESCALA 1/500



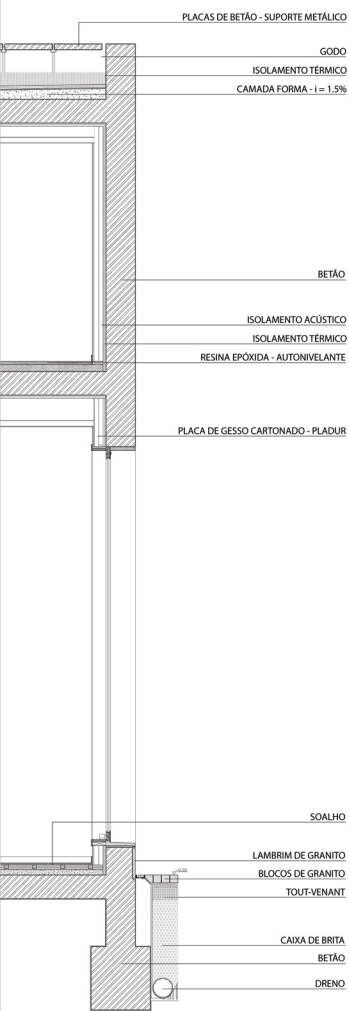
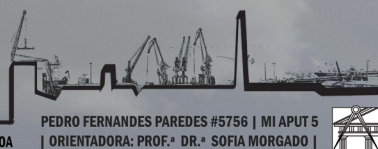


# 7 MARVILA LISBOA

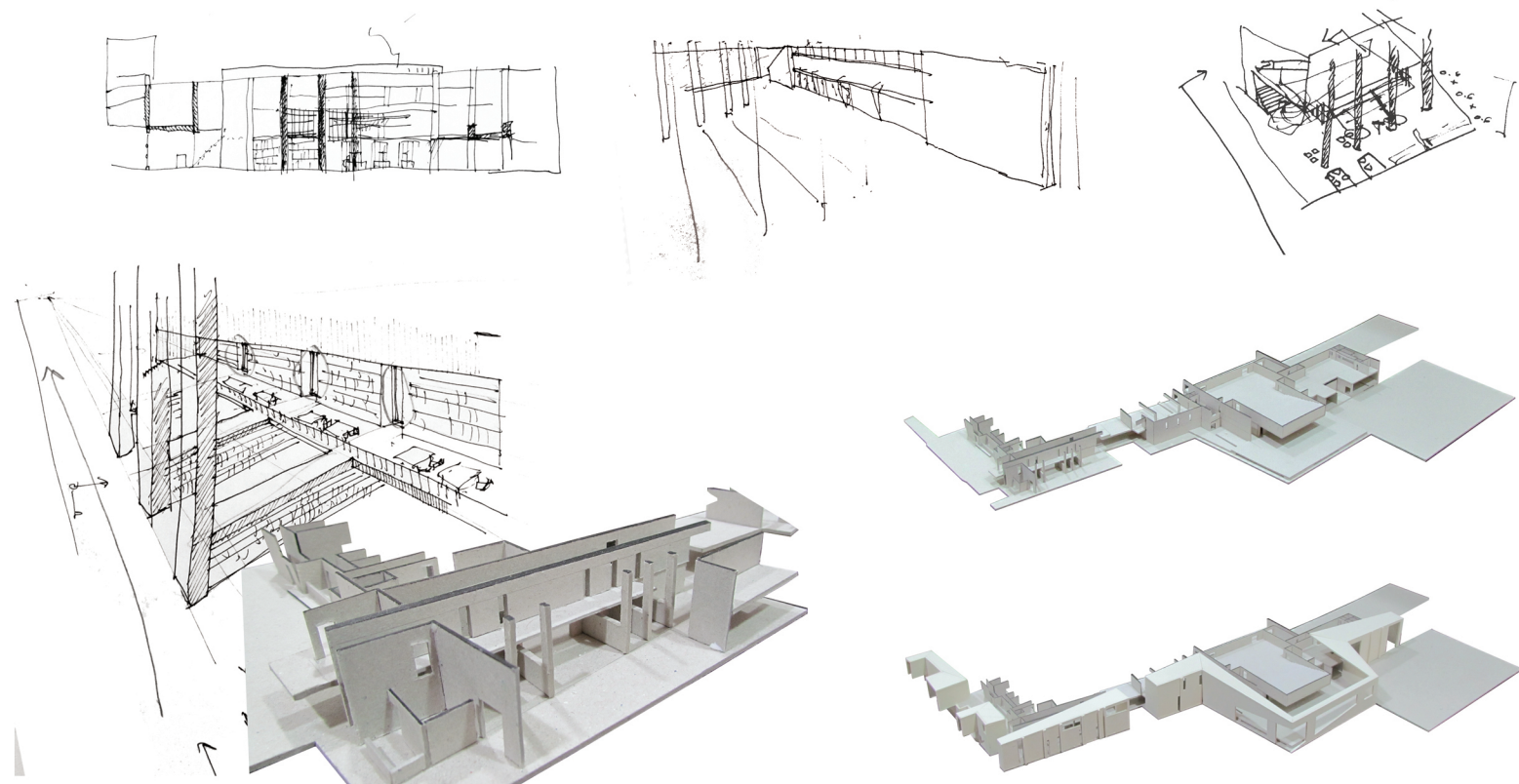
## TRANSVERSALIDADES RIBEIRINHAS

PROJECTO FINAL DE MESTRADO | FACULDADE DE ARQUITECTURA DA UNIVERSIDADE TÉCNICA DE LISBOA

PEDRO FERNANDES PAREDES #5756 | MI APUT 5  
 | ORIENTADORA: PROF.ª DR.ª SOFIA MORGADO |



DETALHE CONSTRUTIVO DA FACHADA  
 ESCALA 1/50



FOTOGRAFIAS DA MAQUETA EXPERIMENTAL E DESENOS ESQUEMÁTICOS DOS ESPAÇOS INTERIORES

A CIRCULAÇÃO INTERIOR DO EDIFÍCIO DESENVOLVE-SE COM PÉ DIREITO DUPLO, ADOPTANDO UMA ESTRATÉGIA DE ILUMINAÇÃO ZENITAL DE PRESENÇA QUE PERCORRE TODA A SUA EXTENSÃO. ESTE EIXO, PARA ALÉM DE PERMITIR ACEDER AOS DIFERENTES CONTEÚDOS PROGRAMÁTICOS PROPOSTOS, É REGULADO POR UMA MÉTRICA VERTICAL DE VÃOS INTERIORES QUE MANTÉM CONTACTO COM OS DIFERENTES AMBIENTES E EXPERIÊNCIAS QUE SE SUCEDEM. A EXTENSÃO DO MUSEU CONTÉM GALERIAS DESENVOLVIDAS EM MEZANINO PARA EXPOSIÇÕES PERMANENTES E GRANDES ÁREAS OPEN-SPACE, CUJA ESTRUTURA MÓVEL DAS PAREDES PERMITE UMA GRANDE FLEXIBILIDADE DO ESPAÇO NO QUE DIZ RESPEITO À SUA UTILIZAÇÃO. CONSEGUE-SE DESTE MODO UMA FÁCIL E RÁPIDA CONVERSÃO DESTE ESPAÇO EM SALAS DE EXPOSIÇÃO TEMPORÁRIA, DE REUNIÃO OU EM GRANDES ÁREAS PARA REALIZAÇÃO DE EVENTOS SOCIAIS. A ESTRUTURA DA BIBLIOTECA, TAMBÉM ELA COM DOIS PISOS, SENDO O PISO SUPERIOR RECUADO, É ORIENTADA SEGUNDO A COBERTURA DO MURO, PERMITINDO CRIAR ZONAS MAIS ISOLADAS. SENDO DEFINIDAS PELOS PILARES ESTRUTURAIS, ESTAS TORNAM-SE ESPECIALMENTE ADEQUADAS A UM ESPAÇO DE TRABALHO E DE PESQUISA.

CONTINUANDO A LEITURA SUL-NORTE DO EDIFÍCIO, DEPARAMO-NOS FINALMENTE COM A ZONA DO AUDITÓRIO, QUE PREENCHE OS REQUISITOS NECESSÁRIOS PARA SALA DE ESPECTÁCULOS OU PARA CONFERÊNCIAS. DESENVOLVE-SE NUMA COTA SUPERIOR COM ACESSO NO PISO TERREO PELO ÁTRIO SECUNDÁRIO OU PELA ZONA DO FOYER. É CONSTITUÍDO POR UMA CAFETARIA, ZONAS DE CIRCULAÇÃO E ZONAS DE DESCANSO COM VISTA, ATRAVÉS DE GRANDES VÃOS, PARA A PAISAGEM E A CIDADE.

A ORGANIZAÇÃO PROGRAMÁTICA DO PROJECTO, DE CARÁCTER HÍBRIDO, REFLECTE A FORMA COMO ELE SE IMPLANTA NO TERRITÓRIO E COMO AS SUAS PARTES SE ORGANIZAM ENTRE SI. A DIFERENCIAÇÃO EXISTENTE ENTRE AS DUAS MARGENS FREQUENTEMENTE CITADA COMO NEGATIVA, PORQUE DE UMA BARREIRA EFECTIVA SE TRATA, É AGORA APROVEITADA PARA SE DEFINIREM USOS DIFERENTES EM CADA UM DOS LADOS. DO LADO NASCENTE DA VIA-FÉRREA, APROVEITANDO AS MELHORES ACESSIBILIDADES OFERECIDAS PELA ESTRADA DE MARVILA E UMA DENSIDADE HABITACIONAL MAIOR, CRIA-SE A ZONA SOCIAL FORMADA POR ESCRITÓRIOS, REFEITÓRIO SOCIAL E A SEDE AML/LOJA DO CIDADÃO. DO LADO POENTE, APROVEITANDO A PROXIMIDADE DO RIO E AS VANTAGENS ESTÉTICAS E PAISAGÍSTICAS DAÍ RESULTANTES, CRIA-SE O SECTOR CULTURAL FORMADO POR UMA BIBLIOTECA, POR UM AUDITÓRIO E POR UM ESPAÇO PARA EXPOSIÇÕES.

AS PEQUENAS MUDANÇAS DE DIRECÇÃO DAS PAREDES DO EDIFÍCIO/MURO, QUE ACOMPANHAM A TOPOGRAFIA EXISTENTE, SÃO SUFICIENTES PARA FORNECER UMA SOLUÇÃO NATURAL DE ACESSO PEDESTRE AO MIRANTE DA QUINTA DO MARQUÊS DE MARIALVA, POR INTERMÉDIO DA COBERTURA DO EDIFÍCIO PROPOSTO. A ELEVAÇÃO ALTERNADA DO MURO E A SUBTRACÇÃO DO MESMO EM PONTOS ESPECÍFICOS, AO LONGO DE TODA A COBERTURA, PERMITE CONTROLAR OS PONTOS DE VISTA DA PAISAGEM E CONFIGURAR ZONAS DE ESTAR, COM ESPLANADAS NOS ESPAÇOS VAZIOS.



PERSPECTIVA INTERIOR DO FOYER E DA CAFETARIA