Faculdade de Arquitetura de Lisboa
Universidade de Lisboa

# CONSTRUIR NO (E COM O) CONSTRUÍDO DO RIO A MARVILA

## REVITALIZAÇÃO DA DOCA DO POÇO DO BISPO COMO ELEMENTO CULTURAL E DE LAZER DE TRANSIÇÃO ENTRE A FRENTE RIBEIRINHA E O CENTRO HISTÓRICO

José Calisto Monteiro Cantante
Licenciado

Projecto Final de Mestrado
para obtenção do Grau de Mestre em Arquitetura

Orientação Científica:
Professor Doutor José Aguiar
Professor Doutor Pedro Pacheco

Juri:
Presidente: Doutor Miguel Calado Baptista Bastos
Vogal: Doutora Ana Marta Feliciano

Lisboa, FA ULisboa, Março, 2019

# TEMA | CONSTRUIR NO (E COM O) CONSTRUÍDO DO RIO A MARVILA

REVITALIZAÇÃO DA DOCA DO POÇO DO BISPO COMO
ELEMENTO CULTURAL E DE LAZER DE TRANSIÇÃO ENTRE A FRENTE
RIBEIRINHA E O CENTRO HISTÓRICO

ALUNO | José Calisto Monteiro Cantante

ORIENTAÇÃO CIENTÍFICA | Professor Doutor José Aguiar
Professor Doutor Pedro Pacheco

Projecto Final de Mestrado para obtenção do Grau de Mestre em Arquitetura

Lisboa | Faculdade de Arquitetura | Março 2019

# RESUMO

O processo de desindustrialização na zona Oriental de Lisboa, deixou este território - “Caminho do Oriente” - em esquecimento, repleto de edifícios com valor patrimonial e inúmeras infra-estruturas viárias e ferroviárias em desuso, que formam barreiras físicas e visuais, que impedem o relacionamento entre o habitante e a água. Ao mesmo tempo, estas zonas industriais e portuárias devolutas, tornam este território num fragmento esquecido e desconectado do restante.

O presente trabalho tem como temas principais, a evolução da relação entre a cidade e a frente de água, a evolução do conceito de Património e Património Industrial, bem como, a revitalização urbana destas áreas industriais e portuárias, fragmentadas e desconectadas do restante território.

O trabalho aqui apresentado, está dividido em duas partes, uma parte de fundamentação teórica, onde é feita uma análise dos temas anteriormente referidos e a outra parte de carácter mais prático, onde se desenvolve uma estratégia, um plano e um edifício. Este trabalho pretende criar novamente a relação outrora existente entre o habitante e a água, e contribuir para a reintegração deste território no contexto da cidade de Lisboa, através da criação de uma nova centralidade.

## ABSTRACT

The process of deindustrialization in the Eastern zone of Lisbon, left this territory - “Caminho do Oriente" - in oblivion, full of heritage-worthy buildings and numerous disused railway and road infrastructures, which form physical and visual barriers that prevent the relationship between the inhabitant and the water. At the same time, these industrial and port areas make this territory a forgotten fragment and disconnected from the rest.

The main themes of this work are the evolution of the relationship between the city and the water front, the evolution of the concept of Heritage and Industrial Heritage, as well as the urban revitalization of these industrial and port areas, fragmented and disconnected from the rest of the territory.

The work presented here is divided into two parts, a part of theoretical foundation, where it is made an analysis of the mentioned themes above and another part of practical nature, where a strategy, a plan and a building are developed. This work intends to create once again the existing relation between the inhabitant and the water and to contribute to the reintegration of this territory in the context of the city of Lisbon, through the creation of a new centrality.

ÍNDICE

RESUMO .....V
ABSTRACT .....VII
ÍNDICE .....IX
ÍNDICE DE FIGURAS .....XI
LISTA DE ACRÓNIMOS .....XIX
INTRODUÇÃO.....1
OBJETIVOS .....3
ESTRUTURA DO TRABALHO .....3
2 - CIDADES PORTUÁRIAS - RELAÇÃO ENTRE O PORTO E A CIDADE .....7
2.1 - BREVE HISTÓRIA DAS CIDADES PORTUÁRIAS .....9
2.2 - ANÁLISE DA EVOLUÇÃO PORTUÁRIA EM LISBOA .....13
2.3 - O ATERRO INDUSTRIAL - EFEITO BARREIRA .....21
2.4 - PORTOS E FRENTES DE ÁGUA COMO OPORTUNIDADE PARA A CRIAÇÃO DE NOVOS USOS E NOVAS CENTRALIDADES .....25
3 - PATRIMÓNIO INDUSTRIAL NA ZONA ORIENTAL DE LISBOA ...29
3.1 - CONCEITO DE PATRIMÓNIO E PATRIMÓNIO INDUSTRIAL.....31
3.2 - CAMINHO DO ORIENTE.....39
3.3 - CAMINHO DO ORIENTE - COMO OPORTUNIDADE PARA A CRIAÇÃO DE NOVOS USOS E NOVAS CENTRALIDADES .....45
4 - REVITALIZAÇÃO URBANA.....49
4.1 - CONCEITO DE REVITALIZAÇÃO URBANA .....51
4.2 - CRESCIMENTO EM EXPANSÃO DA CIDADE .....57
4.3 - REVITALIZAÇÃO COMO OPORTUNIDADE.....63
5 - CARACTERIZAÇÃO DA ZONA DE INTERVENÇÃO .....67
5.1 - EVOLUÇÃO HISTÓRICA DE MARVILA.....69
5.2 - CARACTERIZAÇÃO DE MARVILA - POÇO DO BISPO .....77
5.3 - OBJECTIVOS PARA LISBOA SEGUNDO O PLANO DIRETOR MUNICIPAL .....84
6 - INTERVEÇÃO NA DOCA DO POÇO DO BISPO.....89
6.1 - ESTRATÉGIA URBANA .....91
6.2 - PROPOSTA URBANA .....95
6.3 - PROPOSTA ARQUITETÓNICA .....103
CONSIDERAÇÕES FINAIS .....113

BIBLIOGRAFIA.....115
PAINÉS DE APRESENTAÇÃO .....119
MAQUETES.....123
RENDERS FINAIS .....143
ANEXOS.....151

# ÍNDICE DE FIGURAS

FIG 1. - Lisboa, séc. XVII , Fonte: Guimarães, 2007;.....1
FIG. 2 - Cais do Sodré no final do séc XIX. Fonte: Nabais, 1987;.....6
FIG. 3 - Relação entre a Cidade de Veneza com a laguna veneziana, 1500. Fonte: Guimarães, 2007;.....8
FIG. 4 - Barcelona, Muralha del mar, 1865, Pintura de Isidore 14 e L Deroy. Fonte: Guimarães, 2007;.....8
FIG. 5 - Gravura da Torre de Londres em 1737 feita por Samuel e Nathaniele Buck. Fonte: The British Museum Collection ;.....8
FIG. 6 - Marselha, as novas docas e armazéns da Juliette séc XIX. Fonte: Guimarães, 2007;.....9
FIG. 7 - Crescimento do porto de Marselha de 1844 a 1990. - Fonte: Guimarães, 2007;.....9
FIG. 8 - O Porto Vechio em Génova na década de 80, Fonte: Guimarães, 2007…10
FIG. 9 - Londres, Canary Wharf 1967. Fonte: Guimarães, 2007;.....10
FIG. 10 - Ampliação do porto Marselha. Fonte: Guimarães, 2007;.....11
FIG. 11 - Panorama de Lisboa Finais séc. XVI Civitates Orbis Terrarum. Fonte: Nabais, 1987;.....12
FIG. 12 - Tapete de arraiolos que mostra Lisboa como centro das principais rotas comerciais a nível mundial. Fonte: Nabais, 1987; .....13
FIG. 13 - Carta Portuguesa de Fernando Álvaro Seco de 1560. Fonte: Nabais, 1987;.....14
FIG. 14 - Carta Holandesa da barra do Tejo e Península de Setúbal de 1583. Fonte: Nabais, 1987;.....14
FIG. 15 - Plano de Eugénio dos Santos e Carlos Mardel, 1758. Fonte: Museu de Lisboa - http://www.museudelisboa.pt/pecas/detalhe/news/planta-topografica-da-cidade-de-lisboa-arruinada-tambem-segundo-o-novo-alinhamento-dos-architectos-eugenio-dos-santos-carvalho-e-carlos-mardel.html.....15
FIG. 16 - Obras de Melhoramento do Porto de Lisboa - Cais de Alfândega em 1877. Fonte: Nabais, 1987;.....17
FIG. 17 - Obras do Porto de Lisboa em 1890; Cliché Seixas, AFCML. Fonte: Nabais, 1987;.....17
FIG. 18 -Obras do Porto de Lisboa em 1890; Cliché Seixas, AFCML. Fonte: Nabais, 1987;.....17

FIG. 19 - Obras do Porto de Lisboa em 1890; Cliché Seixas, AFCML. Fonte: Nabais, 1987; .....17
FIG. 20 - Carta Portuguesa de Fernando Álvaro Seco de 1560. Fonte: Nabais, 1987;.....18
FIG. 21 - Estaleiro Naval da Rocha de Conde de Óbidos . Fonte: Nabais, 1987;...18
FIG. 22 - Zona Industrial do Cabo Ruivo 1958. Fonte: Nabais, 1987;.....18
FIG. 23 - Obras do Porto de Lisboa. Fonte: Nabais, 1987;.....18
FIG. 24 - Antuérpia, o comboio como elemento de transição de carga. Fonte: Guimarães, 2007;.....20
FIG. 25 - Barcelona, grandes vias entre a cidade e o porto. Fonte: Guimarães, 2007; .....20
FIG. 26 - Roterdão, crescimento da cidade e do porto entre os séculos XV e XX. Fonte: Guimarães, 2007;.....21
FIG. 27 -Terminal Contentores Santa Apolónia. Fonte: Guimarães, 2007;.....23
FIG. 28 - Paquete Atracado Entreposto de Alcântara. Fonte: Nabais, 1987;.....23
FIG. 29 - Belém, estrutura viária e ferroviária entre a cidade e o Rio Tejo. Fonte: Guimarães, 2007;.....23
FIG. 30 -Instalações petrolíferas , Génova. Fonte: Guimarães, 2007;.....23
FIG. 31 - Rio Tejo com a Ponte 25 de Abril ao fundo, fotografia do tirada pelo autor, 2014.....24
FIG. 32 - Boston, substituição do viaduto por um corredor verde. Fonte: Guimarães, 2007;.....26
FIG. 33 - Duisburg-Nord Industrial Landscape Park. Fonte: http:// www.landezine.com/index.php/2011/08/post-industrial-landscape-architecture/.....26
FIG. 34 - Duisburg-Nord Industrial Landscape Park. Fonte: http:// www.landezine.com/index.php/2011/08/post-industrial-landscape-architecture/.....26
FIG. 35 - Museu da Electricidade. Fonte: rhttp://ruralea.com/wp-content/uploads/ 2015/08/electri4.jpg.....26
FIG. 36 - Requalificação do espaço público em Berges Right Bank, Paris - https:// www.paris.fr/actualites/10-raisons-pour-lesquelles-il-ne-faut-surtout-pas-pietonniser-les-berges-rive-droite-3982.....27
FIG. 37 - Requalificação do espaço público em Berges Right Bank, Paris - https:// www.paris.fr/actualites/10-raisons-pour-lesquelles-il-ne-faut-surtout-pas-pietonniser-les-berges-rive-droite-3982.....27
FIG. 38 - Museu MAAT - https://www.archdaily.com/796913/maat-al-a.....27
FIG. 39 - Vista de um plano superior do Museu MAAT. Fonte: https:// www.visitcascais.com/media/1235/foto-capa.jpg?crop=0,0.36866359447004604,0,0.31662051671197911&cropmode=percentage&width=1834&height=501&rnd=131535981560000000.....27

FIG. 40 - Fotografia do Edifício José Domingos Barreiro, autor desconhecido. Fonte: http://www.diarioimobiliario.pt/Actualidade/Lisboa-Fundacao-da-Opus-Dei-vende-quarteirao-mitico-em-Marvila……..28
FIG. 41 - FIG. 41 - Paris, Arco do Triunfo em 1920. Fonte: https://pt.wikipedia.org/wiki/Arco_do_Triunfo_(Fran%C3%A7a)#/media/File:Paris._Arc_de_Triomphe._Postcard,_c.1920.jpg……30
FIG. 42 - Coliseu de Roma. Fonte: Il Colosseo - https://www.il-colosseo.it/images/Roma_in_Bianco_e_Nero/Roma-Bianco-e-Nero_28.jpg……...30
FIG. 43 - Gasómetro da Fábrica de Gás da Matinha, fotografia da autoria de Susana Anágua. Fonte: https://anagua.wordpress.com/video/galp-project/……37
FIG. 44 - “Lembrança dos Paços Denxobregas e Parque” , desenho de Francisco de Holanda - in Da Fábrica Que Falece à Cidade de Lisboa (1571). Fonte: Matos, 1999;……..38
FIG. 45 - Desenho do Convento de S. Francisco de Xabregas em 1833 de Gonzaga Pereira. Fonte: Matos, 1999;……40
FIG. 46 - Fábrica de Tabacos de Xabregas no séc. XIX - Museu da cidade - Pintura de J. Pedroso. Fonte: Matos, 1999;……..40
FIG. 47 - Desenho da Estação de Santa Apolónia vista do rio em 1872 - in Diário Ilustrado, Ano I, n 62, 31 de Agosto, 1872. Fonte: Folgado, 1998;……..41
FIG. 48 - Estação de Santa Apolónia - Foto de A. S. Fonseca. Fonte: Folgado, 1998; ……41
FIG. 49 - Obras em Belém para a Exposição do Mundo Português em 1940 - http://restosdecoleccao.blogspot.com/2012/06/exposicao-do-mundo-portugues-em-1940.html……41
FIG. 50 -Belém durante a Exposição do Mundo Português - http://restosdecoleccao.blogspot.com/2012/06/exposicao-do-mundo-portugues-em-1940.html……41
FIG. 51 - Doca do Poço do Bispo - obras - Arquivo APL……..43
FIG. 52 - Reparação do Paquete Infante D. Henrique na Doca do Poço do Bispo em 1986, autor desconhecido……..43
FIG. 53 - Execução do Plano da EXPO 98’ . Fonte: Guimarães, 2007;……43
FIG. 54 - Gasómetros da Fábrica de Gás da Matinha, fotografia da autoria de Susana Anágua. Fonte: https://anagua.wordpress.com/video/galp-project/……..44
FIG. 55 - Edifício Abel Pereira da Fonseca 1932 - Autor desconhecido - in Arquivo do Jornal o Século……..47
FIG. 56 - Projeto Superkilen dos Arquitetos Topotek 1, BIG Architects, Superflex. Fonte: Archdaily……48

FIG. 57 - Praça do Comércio, autor desconhecido. Fonte: http://www.presstur.com/mercados/portugal/lisboa-e-quase-unanime-no-apoio-ao-turismo--conclui-estudo-encomendado-pela-associacao-de-turismo-e-lisboa……..50
FIG. 58 - Cais do Sodré - Requalificação urbana - Arquiteto Bruno Soares -Fonte: www.1825.pt……..50
FIG. 59 - Parque das Nações - Regeneração Urbana. Fonte: http://memoriaexpo98.com/historia-expo-98/……..50
FIG. 60 - Vista aérea da Cidade de Chicago, autor desconhecido. Fonte: https://pt.wikipedia.org/wiki/Planejamento_urbano#/media/File:Chicago_Downtown_Aerial_View.jpg……56
FIG. 61 - Esquema de peças soltas que não encaixam. Fonte: Portas, 2012; ……58
FIG. 62 - Esquema de peças soltas que não encaixam. Fonte: Portas, 2012;……..58
FIG. 63 - Esquema de peças soltas que não encaixam. Fonte: Portas, 2012;……..58
FIG. 64 - Nó rodoviário em Birmingham, Reino Unido - https://unsplash.com/photos/ZxQE-mbf9_s……59
FIG. 65 - Fragmentos da Cidade de Washinton em 1965 -Autoria de Edward J. Kaiser e David R. Godschalk - Twentieth Century Land Use Planning, APA Journal, Summer 1995;……..61
FIG. 66 - Vista aérea de Nova Iorque - autor desconhecido. Fonte: https://www.pinterest.cl/pin/303922674844340181/?lp=true……62
FIG. 67 - Concrete Plant Park, Nova Iorque - Fotografias Christopher Payne. Fonte: https://archpaper.com/2008/09/concrete-plant-park/……..65
FIG. 68 - Doca do Poço do Bispo - Fotografia tirada pelo Autor - 2017……..66
FIG. 69 - A Quinta de Marvila - Publicada no Álbum das Gravuras em Madeira de J. Pedroso, Lisboa, 1867. Fonte: Matos, 1999;……..68
FIG. 70 - Planta de Marvila - Carta das Linhas de Fortificação de Lisboa 1835 . Fonte: Matos, 1999;……70
FIG. 71 - Planta de divisão dos foros de Marvila ,1752 . Fonte: Matos, 1999;……..71
FIG. 72 - Fotografia do Palácio da Mitra e da Rua do Açúcar, onde é possível observar o antigo cais e a relação outrora existente entre este edifício e a Água. - Foto tirada pelos Estúdios Mário Novais em 194. Fonte: AML……..73
FIG. 73 - Fotografia da Sociedade Abel Pereira da Fonseca onde é possível observar o pequeno cais acostável existente antes das obras da Doca do Poço do Bispo - Foto tirada por Mário Novais em 1910, Arquivo de Arte da Fundação Calouste Gulbenkian. Fonte: Folgado, 1998;……..73
FIG. 74 - Antiga Fábrica de Material de Guerra de Braço de Prata nos Anos 50- Arquivo Fotográfico da CML. Fonte: Folgado, 1998;……73

FIG. 75 - Transporte de pipas de vida da Sociedade Abel Pereira da Fonseca na Doca do Poço do Bispo nos Anos 50 - Acervo da Abel Pereira da Fonseca, SARL pp. 13……..73
FIG. 76 - Descarga areia no inicio do aterro da praia da Matinha em 1938 - Foto de Eduardo Portugal - in Lisboa Ribeirinha, 1894. Fonte: Folgado, 1998;……..73
FIG. 77 - Obras da Doca do Poço do Bispo - Arquivo Histórico Fábrica Maceira-Liz-autor Secil - Foto da Companhia Geral de Cal e Cimento, SA.……..73
FIG. 78 - Zona Industrial da Matinha em 1959. Fonte: Nabais, 1987;……..75
FIG. 79 - Fábrica de Gás da Matinha - 2011 Arquivo AML. Fonte: Hemeroteca Digital……..75
FIG. 80 - Sociedade Abel Pereira da Fonseca - foto CML. Fonte: http://www.cm-lisboa.pt/equipamentos/equipamento/info/abel-pereira-da-fonseca-armazem-vinicola……75
FIG. 81 - Fábrica A Tabaqueira - fotos de Carlos Caria 2011. Fonte: http:// www.lugaresesquecidos.com/forum/viewtopic.php?t=934……..…75
FIG. 82 - Fábrica A Tabaqueira - fotos de Carlos Caria 2011. Fonte: http:// www.lugaresesquecidos.com/forum/viewtopic.php?t=934……75
FIG. 83 - Planta de análise do Património Industrial em Marvila, Planta produzida pelo autor……..76
FIG.84 - Planta de análise do Património Histórico-Cultural em Marvila, Planta produzida pelo autor……76
FIG. 85 - Planta de análise da evolução da Linha de Costa em Marvila, Planta produzida pelo autor ……78
FIG. 86 - Planta de análise às barreiras existentes Marvila, Planta produzida pelo autor……78
FIG. 87 - Planta de análise das vias principais e secundárias em Marvila, Planta produzida pelo autor……78
FIG. 88 - Planta de análise dos transportes em Marvila - Planta produzida pelo autor ……80
FIG. 89 - Planta de análise dos Usos existentes em Marvila - Planta produzida pelo autor……80
FIG. 90 -Planta de análise dos espaços verdes e dos espaços públicos qualificados existentes no território de Marvila - Planta produzida pelo autor……..80
FIG. 91 - Plano de Pormenor da Matinha, Projeto de Plano - Planta da Divisão Cadastral Existente e de Demolições. Fonte: CML;……..81
FIG. 92 - Plano de Pormenor da Matinha, Projeto de Plano - Planimetria Geral. Fonte: CML;……..81
FIG. 93 - Maquete de estudo do Projecto Jardins do Braço de Prata do Arquiteto Renzo Piano . Fonte: Dossier do Projecto;……..81

FIG. 94 - Corte dos conjuntos edificados propostos pelo Arquiteto Renzo Piano. Fonte: Dossier do Projecto;……81
FIG. 95 - Planta das Centralidades existentes no território de Lisboa- Planta produzida pelo autor;……83
FIG. 96 - Ortofotomapa da área da intervenção. Fonte: Google Earth;……..90
FIG. 97 - Exemplos de atravessamentos ou passadeiras elevadas ao nível do passeio. Fonte: Livro Urban Street Design;……91
FIG. 98 -Exemplos de atravessamentos ou passadeiras elevadas ao nível do passeio. Fonte: Livro Urban Street Design;……91
FIG. 99 - Exemplos de atravessamentos ou passadeiras elevadas ao nível do passeio. Fonte: Livro Urban Street Design;……91
FIG. 100 -Exemplo de estratégias para a redução da velocidade automóvel. Fonte: Livro Urban Street Design;……92
FIG. 101 - Exemplo de estratégias para a redução da velocidade automóvel. Fonte: Livro Urban Street Design;……92
FIG. 102 - Exemplo de estratégias para a redução da velocidade automóvel. Fonte: Livro Urban Street Design;……92
FIG. 103 - Exemplo de estratégias para a redução da velocidade automóvel. Fonte: Livro Urban Street Design;……92
FIG. 104 - Foto da requalificação do espaço público em Berges Right Bank, Paris como exemplo de vivência do espaço público. Fonte: https://www.paris.fr/actualites/10-raisons-pour-lesquelles-il-ne-faut-surtout-pas-pietonniser-les-berges-rive-droite-3982……93
FIG. 105 - Planta do Plano Urbano……94
FIG. 106 - Corte Transversal que demonstra a demolição do edifício à frente da Mitra;……94
FIG. 107 - Cortes Longitudinais que demostram a demolição do edifício à frente da Mitra;……..94
FIG. 108 - Esquisso da rotunda proposta na parte Sul da área de intervenção……95
FIG. 109 - Planta do Plano Urbano……96
FIG. 110 - Corte Transversal que demonstra a demolição do edifício à frente da Mitra;……96
FIG. 111 - Cortes Longitudinais que demostram a demolição do edifício à frente da Mitra;……96
FIG. 112 - Esquisso dos montes de verde propostos para a frente ribeirinha……97
FIG. 113 - Esquisso do café proposto na Praça à Frente do Palácio da Mitra……..98
FIG. 114 - Esquisso do café proposto na Praça à Frente do Palácio da Mitra - Corte perpendicular à Mitra……100

FIG. 115 - FIG. 115 - Esquisso do café proposto na Praça à Frente do Palácio da Mitra - Corte paralelo à Mitra……100
FIG. 116 - Esquisso do Clube Naval proposto - vista do Jardim do lado Norte…..102
FIG. 117 - Clube Naval - Planta do Piso Térreo;……..104
FIG. 118 - Clube Naval - Planta do Piso 1;……106
FIG. 119 -Clube Naval - Planta do Piso Térreo;……108-109
FIG. 122 - Esquisso do Clube Naval proposto - vista do lado da doca;……110
FIG. 123 - Esquisso do Clube Naval proposto - vista do Jardim do lado Norte;….110
FIG. 124 - Esquisso do Clube Naval proposto;……..111
FIG. 125 - Esquisso do Clube Naval proposto;……..111

# LISTA DE ACRÓNIMOS

APL - Administração do Porto de Lisboa;
CML - Câmara Municipal de Lisboa
GTRH - Guia Técnico de Reabilitação Habitacional
PDM - Plano Director Municipal
UOPG - Unidade de Operativa de Planeamento e Gestão




FIG. 1 - Lisboa, séc. XVII

# INTRODUÇÃO

*"A escolha do sitio era fundamental, devia localizar-se em lugares facilmente defensáveis e no caminho de rotas comerciais importantes, o acesso terrestre devia ser fácil, de preferência existir por perto um rio ou um porto marítimo."* [1]

As cidades desde sempre se relacionaram com a água, até muitas delas criadas a partir da mesma. Lisboa foi uma cidade onde isso aconteceu. Foi desenvolvida a partir do rio, este era uma fonte de alimento, de transporte e estrategicamente um lugar de fácil defesa. Sempre houve uma relação estreita com o rio mas no séc. XIX, com a revolução industrial, houve um grande crescimento das cidades e em muitos casos nas frentes de água, onde as fábricas se instalavam devido à facilidade de transporte e de comunicação, o que permitia o escoamento das produções, afastando cada vez mais o rio dos habitantes da cidade. A instalação da indústria e dos portos nas frentes de água, trouxe consigo uma complexa rede de infra-estruturas rodoviárias e ferroviárias que juntamente com os conjuntos edificados industriais e portuários, criaram o efeito barreira, originando assim, uma quebra na relação outrora existente entre a cidade e a água, distanciando cada vez mais o habitante da margem do rio.

Mais tarde, com a desindustrialização, várias indústrias foram forçadas a procurar novos territórios, levando à desativação de várias unidades industriais e portuárias. Esta desativação fez com que diversas áreas, repletas de equipamentos e conjuntos edificados industriais e portuários, ficassem esquecidos, ao abandono e em acentuado estado de degradação, caracterizando assim estas áreas industriais desativadas como "*não lugares*" [2] conceito oposto ao de "*lugares antropológicos*" que, segundo o autor, correspondem a lugares marcados por fortes relações entre os espaços e o social, por não terem relações sociais e serem espaços fechados para a sociedade.

A desativação destas áreas industriais, criaram também zonas fragmentadas no tecido urbano da cidade, desconectando os diferentes territórios. Estas áreas ao estarem localizadas nas frentes ribeirinhas, impedem que haja uma lógica de continuidade do tecido urbano, impossibilitando assim um percurso continuo entre os diferentes territórios à escala humana. Este acontecimento

---

[1] Isabel, ROSA - El Diseñõ de la Ciudad Medieval Portuguesa;

[2] Marc, AUGÉ - Não Lugares, Introdução a uma Antropologia da Sobremodernidade. Lisboa. Editora Letra Livre, 2012 (1992);

contribui para o aumento das problemáticas da cidade principalmente os referentes ao fenómeno do "crescimento em expansão fragmentada das cidades".
Estes territórios industriais desativados, embora contenham inúmeros equipamentos e conjuntos edificados, obsoletos e em acentuado estado de degradação, são "objectos" com um valor histórico-cultural insubstituível. São registos presentes de um passado histórico, que englobam valores de memória e de saber de determinada época, e por isso tão importantes para as cidades contemporâneas.

Marvila era inicialmente um território rural, que se foi compondo ao longo de um caminho ribeirinho que acompanhava a orografia do terreno, o "Caminho do Oriente", com diversas quintas, palácios, conventos e mais tarde unidades industriais, inicialmente manufatureiras.

Até à data Marvila mantinha uma relação estreita com o rio, mas no séc. XIX, com a instalação de várias unidades industriais e com a inauguração da linha do caminho-de-ferro, este território sofreu inúmeras alterações e sobreposições no tecido urbano, começando assim o efeito barreira, distanciando cada vez mais o contacto entre o habitante e água.

Esta relação foi quebrada posteriormente com os grandes aterros provenientes das obras de melhoramento do Porto de Lisboa, com a construção de uma complexa rede de infra-estruturas viárias de comunicação rápida e com a construção e instalação das grandes unidades industriais e novas docas, como a doca do Poço do Bispo e a Fábrica de Gás da Matinha, alterando por completo o caracter rural e de lazer deste território, onde as praias e os pequenos cais acostáveis deram lugar às grandes indústrias e a novos portos, impossibilitando assim, o contacto entre o habitante e a água por privatização destas frentes ribeirinhas.

Mais tarde, nos finais do séc. XX, com a desindustrialização ocorrida em Marvila, várias áreas industriais ficaram ao abandono, contendo inúmeros equipamentos e edifícios de valor patrimonial cultural e industrial, obsoletos e em acentuado estado de degradação, como "A Tabaqueira", a Sociedade Abel Pereira da Fonseca e muitos outros.

Estas áreas industriais e portuárias, desativadas em Marvila, criaram também fragmentos no tecido urbano da cidade, que impedem, como foi dito anteriormente, a comunicação contínua e um percurso à escala humana entre os diferentes territórios, contribuindo assim, para o aumento das problemáticas provenientes do fenómeno "crescimento em expansão fragmentada das cidades".

Contendo Marvila uma complexa rede infra-estrutural viária, permitindo a fácil acessibilidade a este território, um grande número de equipamentos e de conjuntos de edificado industriais e portuários de valor Patrimonial Industrial ou

Cultural, apresentando uma proximidade com o rio e uma excelente posição no tecido urbano da Cidade (entre os dois grandes centros urbanos), estes aspectos geram várias oportunidades para voltar a integrar Marvila no contexto da Cidade de Lisboa, colmatando e atenuando o crescimento em expansão fragmentada da cidade, salvaguardando o edificado com valor Patrimonial enriquecendo assim, a nível histórico-cultural, social, económico, ambiental e de sustentabilidade, a cidade e acima de tudo devolver a relação outrora existente entre Marvila e o rio.

## OBJETIVOS

Este trabalho aborda as temáticas anteriormente referidas, bem como as consequentes problemáticas. Tem como objetivos principais, devolver a frente ribeirinha aos habitantes da cidade de Lisboa, a criação de uma nova centralidade, salvaguardar o património industrial, atenuar e colmatar o crescimento extensivo e fragmentado da cidade, sem esquecer a memória do lugar. Pretende-se com esta proposta urbana**,** a revitalização da doca do poço do bispo, através da reabilitação e requalificação urbana deste território e de toda a sua envolvente; a criação de uma nova praça e de um novo percurso à escala humana que faça a ligação entre a frente ribeirinha e o centro histórico, com a intenção de a partir de um certo ponto, atrair os transeuntes, afastando-os da frente de água industrial do poço do bispo; e a criação de um equipamento cultural e de lazer - clube naval - que sirva de elemento catalisador e potenciador de novas dinâmicas urbanas, de modo a revitalizar este território fragmentado integrando-o novamente no contexto da cidade de Lisboa.

## ESTRUTURA DO TRABALHO

No capítulo CIDADES PORTUÁRIAS - RELAÇÃO ENTRE O PORTO E A CIDADE, começamos por descrever a breve história das cidades portuárias, assinalando as principais alterações da relação porto-cidade num contexto geral. Seguidamente estudámos e investigámos as diversas transformações da faixa litoral do estuário do Tejo e a evolução do porto de Lisboa, sendo crucial o seu entendimento para o desenvolvimento desta proposta. Posteriormente explicamos o efeito barreira, o que causou e as suas consequências, sendo este um dos pontos principais das problemáticas das cidades portuárias pós-industrial e por fim enumeramos as oportunidades dos portos e das frentes de água, para a criação de uma nova centralidade.

No capítulo PATRIMÓNIO INDUSTRIAL NA ZONA ORIENTAL DE LISBOA, pretendemos estudar e perceber a evolução do conceito de Monumento,

Monumento Histórico, Património e Património Industrial e a sua importância para a cidade contemporânea. Posteriormente estudámos e analisámos o Caminho do Oriente (frente ribeirinha oriental de Lisboa), a partir da sua evolução territorial bem como, a inventariação e a evolução de todo o Património Industrial existente nesta zona de Lisboa. Por último, pretendemos também, dar continuidade à investigação da potencialidade do Caminho do Oriente, como oportunidade para a criação de novos usos e de novas centralidades.

No capítulo REVITALIZAÇÃO URBANA, pretendemos analisar e perceber o que se entende por Revitalização urbana, bem como os seus vários conceitos, Reabilitação, Requalificação e Regeneração. Posteriormente estudámos e analisámos as causas e as consequências do Crescimento em Expansão Fragmentada das Cidades e por último, como a Revitalização Urbana pode atenuar ou colmatar esse crescimento, em expansão fragmentada.

No capítulo CARACTERIZAÇÃO DA ZONA, pretendemos continuar a fazer uma análise profunda do lugar, com base em cartografias antigas, mapas e documentos escritos, de modo a compreender a evolução histórica de Marvila e o que caracteriza este território. Iremos também analisar neste capítulo as intenções do Plano Director Municipal de Lisboa para esta zona oriental da cidade.

Por último, no capítulo PROPOSTA DE INTERVENÇÃO, tencionamos executar uma Estratégia Urbana, seguido de uma Proposta Urbana e por fim o Projecto de um edifício, de modo a resolver as problemáticas e questões apresentadas nos capítulos anteriores.



FIG. 2 - Cais do Sodré no final do séc XIX

# 2 - CIDADES PORTUÁRIAS - RELAÇÃO ENTRE O PORTO E A CIDADE




FIG. 3 - Relação entre a Cidade de Veneza com  a laguna veneziana, 1500



FIG. 4 - Barcelona, Muralha del mar, 1865,  Pintura de Isidore 14 e L Deroy



FIG. 5 - Gravura da Torre de Londres em 1737 feita por Samuel e Nathaniele Buck

## 2.1 - BREVE HISTÓRIA DAS CIDADES PORTUÁRIAS

De acordo com o livro “Cidade Portuária, o Porto e as Suas Constantes Mutações” (F. João Guimarães), o porto e a cidade sempre tiveram uma relação de proximidade e de trocas, o porto era aberto para a cidade, havia o contacto directo entre o porto e o habitante, sendo este o elemento de transição entre a cidade e a água. O porto simboliza as partidas e as chegadas. “ *A memória de cidades portuárias reporta a tempos em que dos principais elos de ligação entre cidades era a água através da qual se fomentam as trocas comerciais, movimento de população e partida para novos territórios.*” [3]

No séc. XIX com a revolução industrial e inovação tecnológica, os portos são obrigados a uma transformação, para se adaptarem às novas exigências tecnológicas e novas condições de negócios, tendo sido ampliados pela necessidade de ter uma maior capacidade de armazenamento e de espaço para novas máquinas, tendo-se assim acabado com o porto tradicional.

Todas as alterações portuárias estavam diretamente relacionadas com o aumento de carga. A Industria ao aumentar a sua produtividade instala-se junto das áreas portuárias, apoderando-se destas por completo, privando os portos do contacto com os habitantes, por dependência direta dos mesmos para receber matéria-prima e enviar a sua produção. Deu-se inicio a uma privatização do porto para a cidade, criando-se uma barreira industrial que impossibilitou a relação entre os habitantes e o rio. *”Inicia-se uma ruptura entre cidade e porto. Este deixa de ser elemento de transição entre a cidade e a água, transformando-se em elemento barreira que se vira completamente para as actividades portuárias. Excluindo o habitante da cidade”.* [4]

Na década de 60, o método de carga altera-se, começando-se a usar contentores, o que implicou a necessidade de maiores áreas para o seu armazenamento e um método de transporte mais eficiente. Os antigos armazéns, bem como as docas, barcos, gruas e as vias de comunicação deixam de conseguir armazenar e transportar o volume das cargas. Muitos portos deixaram de ter capacidade territorial, por falta de espaço e capacidade aquática, por não terem profundidade ou capacidade de atracar barcos de grande porte, ou mesmo tecnologia, para garantir uma maior rapidez nas cargas e descargas, o que leva a

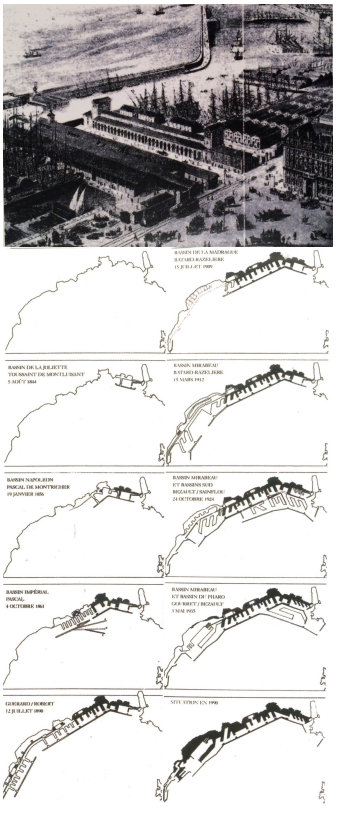


FIG. 6 - Marselha, as novas docas e armazéns da Juliette séc XIX.

FIG. 7 - Crescimento do porto de Marselha de 1844 a 1990 .

[3] F. João Guimarães - [Colecção Exponentes] Cidade Portuária, o Porto e as suas Constantes Mutações. Lisboa. Parque EXPO’ 98, 2007;

[4] F. João Guimarães - [Colecção Exponentes] Cidade Portuária, o Porto e as suas Constantes Mutações. Lisboa. Parque EXPO’ 98, 2007;

que sejam os “barcos” a escolher os portos onde vão atracar consoante a sua capacidade, eficiência (tempo desperdiçado nas cargas e descargas) e consoante o percurso mais curto, de modo a garantir uma maior eficiência e rentabilidade económica.

Como consequência assistiu-se ao progressivo abandono dos pequenos portos tradicionais, que não tinham capacidade para garantir a eficiência anteriormente mencionada, levando a indústria a deslocar-se para outros locais, para junto dos grandes portos com maior capacidade de cargas e descargas fruto das novas tecnologias trazidas pela revolução industrial, deixando para trás as instalações industriais e armazéns abandonados que rapidamente se transformaram em desertos de edificados industriais, originando a atual imagem de degradação destes portos tradicionais abandonados devido à falta de atividade.



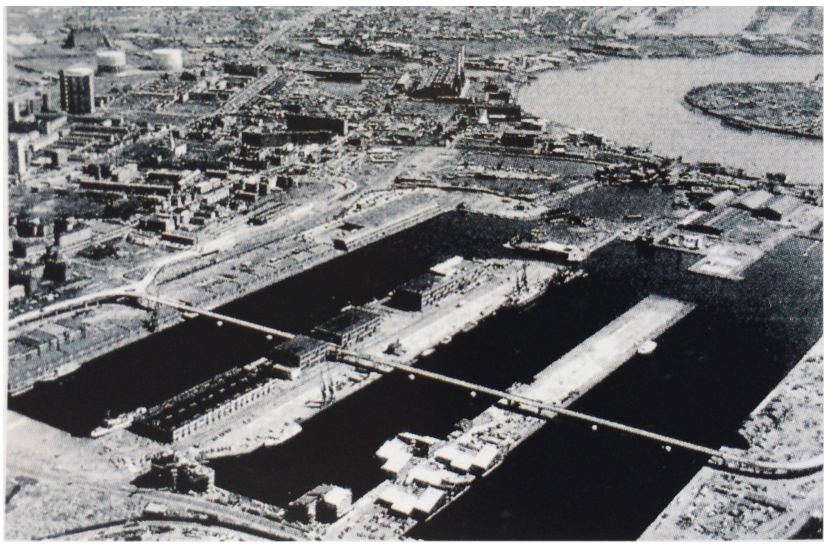


FIG. 8 - O Porto Vechio em Génova na década de 80.
FIG. 9 - Londres, Canary Wharf 1967.



FIG. 10 - Ampliação do porto Marselha.

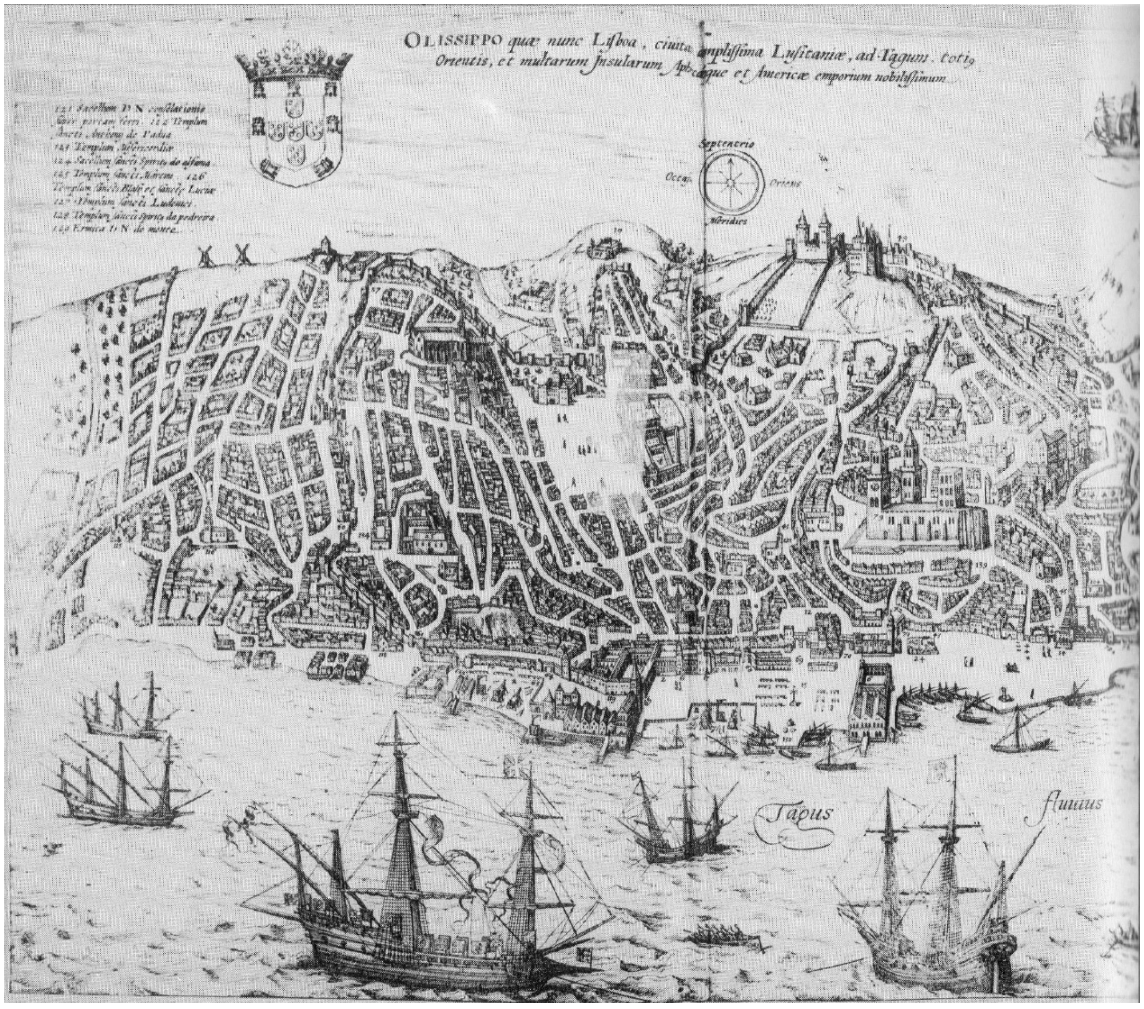



FIG. 11 - Panorama de Lisboa Finais séc. XVI Civitates Orbis Terrarum

## 2.2 - ANÁLISE DA EVOLUÇÃO PORTUÁRIA EM LISBOA

*"A escolha do sitio era fundamental, devia localizar-se em lugares facilmente defensáveis e no caminho de rotas comerciais importantes, o acesso terrestre devia ser fácil, de preferência existir por perto um rio ou um porto marítimo."* [5]

As cidades desde sempre se relacionaram com a água, até muitas delas criadas a partir da mesma. Lisboa foi uma das cidades onde isso aconteceu. Foi desenvolvida a partir do rio, o qual era uma fonte de alimento, de transporte e estrategicamente um lugar de fácil defesa. O Rio Tejo, é o maior rio da Península Ibérica, a superfície do estuário é de cerca de 32.500 ha e a área terrestre de aproximadamente 1.100 ha.

A excelente posição geográfica do Rio Tejo, em relação aos outros continentes, e as suas condições naturais, como a sua beleza, a fraca ondulação, a facilidade de atracagem nos seus esteiros e a proteção aos ventos predominantes, fez com que o porto de Lisboa fosse um polo atrativo para vários povos, de civilizações e culturas diferentes e permitiu que os Portugueses a partir do séc. XV, fossem os pioneiros no processo de expansão. Sendo assim, Lisboa ao longo dos tempos foi a fronteira entre a Europa e o Mediterrâneo ou o norte de África, posteriormente África, Índia, América e o Brasil.

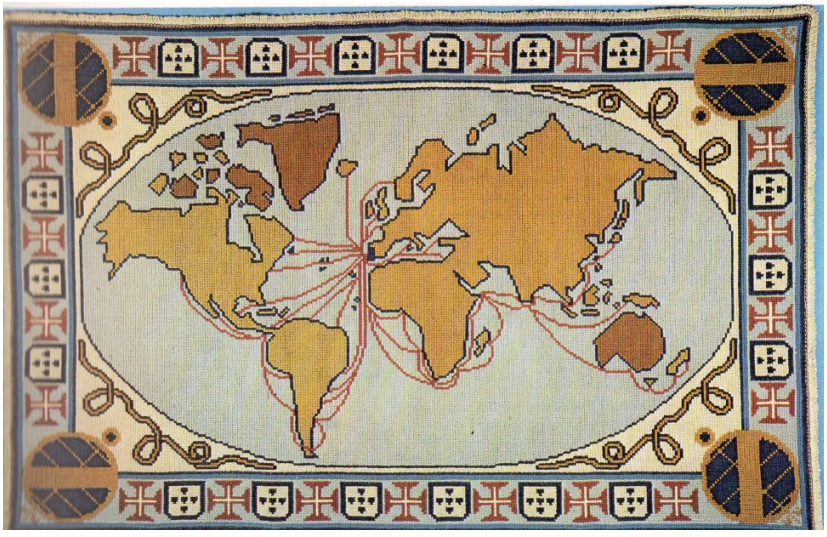
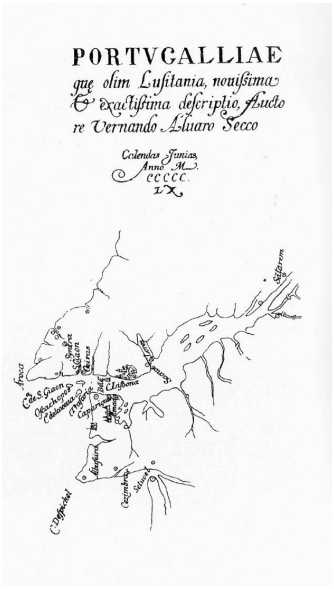


FIG. 12 - Tapete de arraiolos que mostra Lisboa como centro das principais rotas comerciais a nível mundial

[5] Isabel Rosa, "El Diseñõ de la Ciudad Medieval Portuguesa"

A crescente atividade Portuária exigiu à cidade um conjunto de várias transformações territoriais e diferentes usos do solo, que deixaram vestígios espalhados ao longo do estuário do Tejo, não só a nível de transportes de mercadorias, como também, da exploração de salinas naturais, da indústria de conserva de peixe, da agricultura, vinhos e outros produtos mediterrâneos. *"Os seus terrenos bem como os campos adjacentes, podem comparar-se aos melhores, e a nenhuns são inferiores, pela abundância do solo fértil, quer se atenda à produtividade das árvores, quer à das vinhas. É abundante em todas as mercadorias, ou sejam de elevado preço ou de uso corrente; tem ouro e prata. Não faltam ferreiros. Prospera ali a oliveira. Não há nela inculto ou estéril; antes, os seus campos são bons para tôda a cultura. Não fabricavam o sal: escavavam-no. É de tal modo abundante em figos, que nós a custo pudemos consumir uma parte dêles."* [6]



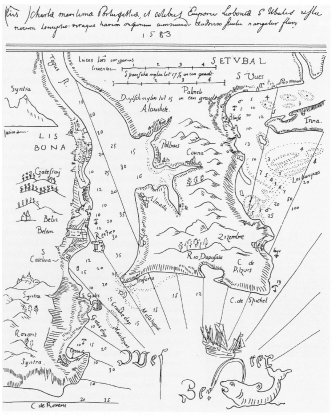




FIG. 13 -Carta Portuguesa de Fernando Álvaro Seco de 1560.
FIG. 14 - Carta Holandesa da barra do Tejo e Península de Setúbal de 1583.

O estuário do Tejo ao longo dos anos sofreu diversas alterações, quer pela ação do homem (docas, cais, aterros, monumentos e fabricas) quer pela ação da natureza, registadas através de estudos geológicos, planos hidrográficos, cartas, roteiros e estudos do porto. As primeiras cartas com bastante detalhe, relevantes para o estudo do porto, são da época dos descobrimentos, a Carta Portuguesa de Fernando Álvaro Seco de 1560 e a Carta Holandesa de 1583. Voltando outra vez, às alterações naturais do estuário, crê-se que a cerca de 1,8 milhões de anos atrás (no período quaternário), o Tejo e o Sado eram ligados fazendo com que a Serra da Arrábida fosse uma ilha. (Nabais, pág.10). Posteriormente, na idade média, no inicio da ocupação de Lisboa, o castelo era o limite de costa, era rodeado por um braço do rio que formava um cais natural na confluência de dois ribeiros, o da Av. Almirante Reis com o da Av. da Liberdade. Foi aqui, durante o período romano, que surgiu o primeiro espaço público ribeirinho, o hipódromo do areal do Rossio.

Ainda durante a ocupação Romana em Lisboa, o braço do Rio Tejo que entrava pela zona da baixa foi sendo assoreado e entulhado de terra e de areia, tendo sido esse braço transformado num pequeno ribeiro envolvido por terrenos alagadiços, fazendo com que a cidade fosse crescendo para poente. *"Nos tempos pré-históricos, na Baixa da cidade de Lisboa, existia um esteiro sujeito a marés, que chegava ao Rossio e à Praça da Figueira. Os assoreamentos e entulhos foram transformando toda esta área do Tejo de modo que na época romana era já quase inexistente, como testemunham os vestígios arqueológicos."* [7]

[6] António José Nabais e Paulo Ramos - 100 Anos do Porto de Lisboa, Lisboa. Lisboa. APL Publicações, 1987; pp. 21 - cita José Agusto de Oliveira, "Lisboa e o Tejo durante a conquista aos Mouros". Lisboa. CML, 1936; pp. 57-59 - Narração pelos cruzados Osbernos e Arnulfo, testemunhas do cerco de Lisboa.

[7] António José Nabais e Paulo Ramos - 100 Anos do Porto de Lisboa. Lisboa. APL Publicações, 1987; pp. 10

É também possível afirmar, através das descrições feitas pelos Árabes Ahmed Arrazi e Edrici, que a cidade de Lisboa cresceu também para Sul. *" A Sul encontra-se a outra porta, a porta do mar, na qual penetram as ondas pela maré cheia, e vêm, numa altura de três braça, bater contra a muralha contígua."* [8] Desde a Idade Média, a faixa litoral do estuário do Tejo foi crescendo, através da criação de ruas estreitas, paralelas e perpendiculares ao rio, como era típico nessa época, que levavam às propriedades dos reis, príncipes e nobreza. Estas propriedades para além de quintas, espaços rurais e instalações industriais, como marinhas de sal e moinhos de maré, continham pequenos cais ou pequenos portos privados que serviam para o transporte da produção. (*António José Nabais, 1987, p. 26)*

O crescimento portuário de Lisboa transformou a frente ribeirinha do Rio Tejo, numa zona de grande tráfego comercial, típico da época medieval, fazendo com que Lisboa se alastrasse desde Alfama e o Paço da Ribeira até ao sitio de Belém.

Lisboa  após o terramoto de 1 de Novembro de 1755, tem a necessidade de se reorganizar. Segundo a planta de Lisboa Proposta por Eugénio dos Santos e completada por Carlos Mardel em 1756, Lisboa reconstrói a Praça do Comercio por ser uma das Praças mais grandiosas da Europa e de modo a reconstruir a sua relação com o rio. Segundo o plano pombalino de Marquês de Pombal, Lisboa tende a organizar-se e a crescer para Norte.

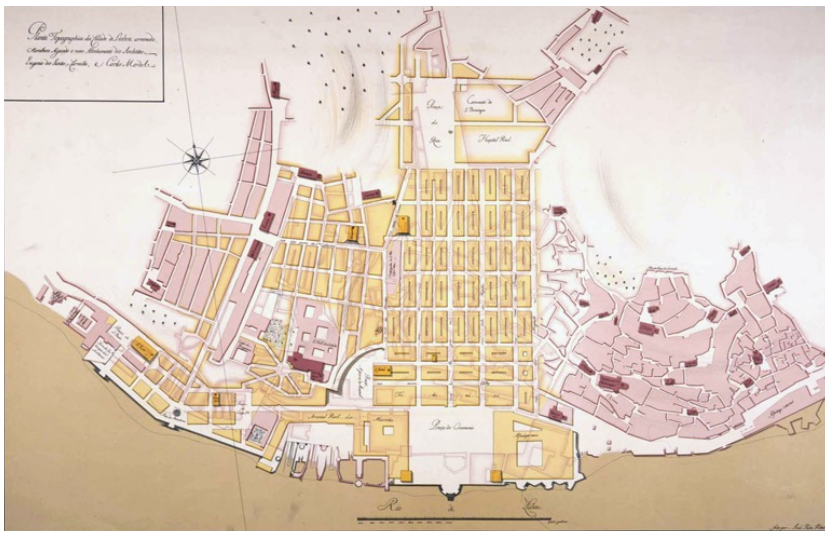


FIG. 15 - Plano de Eugénio dos Santos e Carlos Mardel, 1758

[8] António José Nabais e Paulo Ramos - 100 Anos do Porto de Lisboa. Lisboa. APL Publicações, 1987; pp. 18

Na segunda metade do séc. XIX, na zona Oeste da cidade de Lisboa, onde existiam, grandes areais, pequenos cais e portos privados, começaram os primeiros aterros, como o Aterro da Boavista ou o "Grande Aterro", que teve inicio 1855, e surgiu essencialmente devido à insalubridade existente no local, devido aos terrenos lamacentos e alagadiços geradores de epidemias.

*"Desde 1887 os melhoramentos do porto nunca mais pararam, procurando-se num esforço constante de modernização e de conveniente adaptação às novas tecnologias portuárias, garantir eficazmente o seu grande movimento comercial e melhorar o serviço de acostagem de grandes paquetes e o movimento dos respectivos passageiros, criando-se, ainda condições para o desenvolvimento do turismo e do desporto náutico."* [9]

No dia 31 de Outubro de 1887, foram inauguradas as obras de modernização do porto, com o lançamento das primeiras pedras do enrocamento, pelo Rei D. Luis I. Mais tarde com a construção do caminho de ferro, alastraram-se grande polos industriais na faixa litoral do Rio Tejo. Devido ao tráfego resultante deste crescimento industrial, a Rua 24 de Julho passa a chamar-se Avenida 24 de Julho, começando assim, Lisboa a ficar cada vez mais distante do rio. *"No anno do nascimento de Nosso Senhor Jesus Christo, de mil oitocentos e oitenta e sete, quadragesimo nono anniversario de sua Magestade El-Rei o Senhor Dom Luis Primeiro, em uma segunda feira, trinta e um de outubro, pelas quatro horas da tarde na rua Vinte e Quatro de julho, proximo a Alcantara, na presença de Sua Magestade e Altezas, e de outras pessoas abaixo assignadas, se inauguraram os trabalhos de construcção do porto de Lisboa, procedendo Sua Magestade El-Rei ao lançamento das primeiras pedras do enrocamento."* [10]

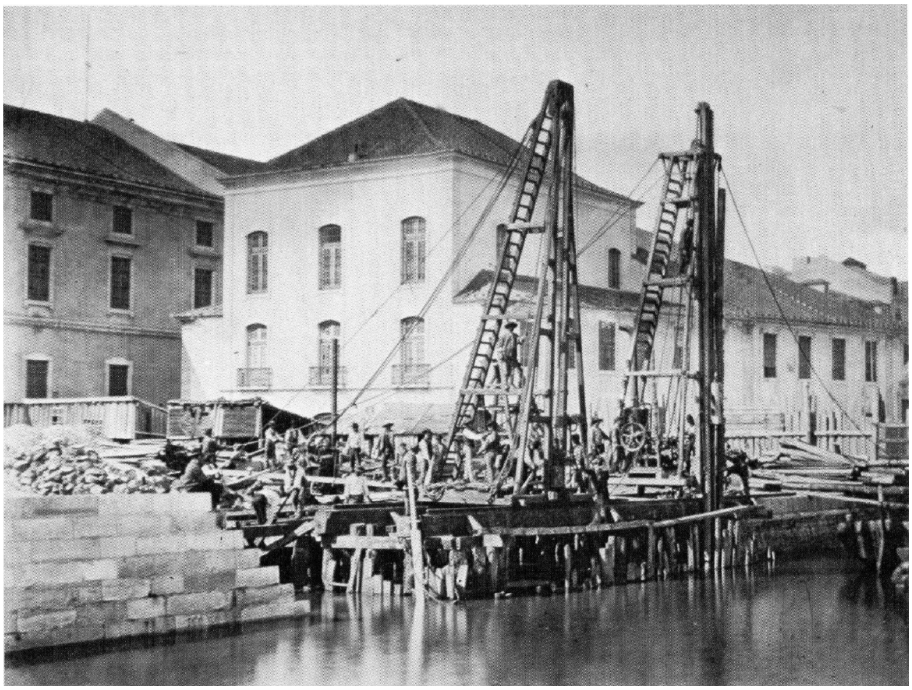
Desde 1891, que a construção do porto de Lisboa foi conflituosa, surgindo alguns "embaraços" e "dificuldades" entre o empreiteiro Hersent e o governo português a que, por portaria de 26 de Julho de 1892, o governo tomou posse administrativa de todas as obras, materiais, ferramentas, utensílios e maquinas pertencentes à empreitada da 1ª secção das obras do porto de Lisboa. (*Nabais, 1987, pp. 120)*

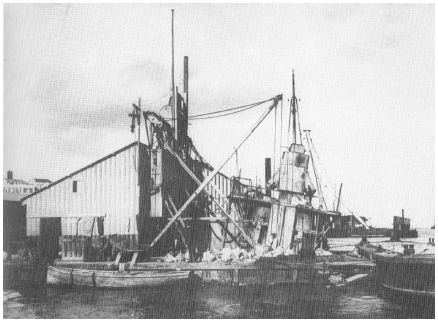
Em 1894, depois de várias negociações entre ambas as partes, entre o governo e o empreiteiro Hersent, é assinado um novo contracto revendo o contracto de 20 de Abril de 1887. Mais tarde torna-se público através da Carta de lei de 11 de Março de 1907, que é autorizado ao governo explorar o porto de Lisboa a partir do dia 8 de Maio de 1907.

---

[9] António José Nabais e Paulo Ramos - 100 Anos do Porto de Lisboa. Lisboa. APL Publicações, 1987; pp. 6

[10] António José Nabais e Paulo Ramos - 100 Anos do Porto de Lisboa. Lisboa. APL Publicações, 1987; pp. 96 e 97







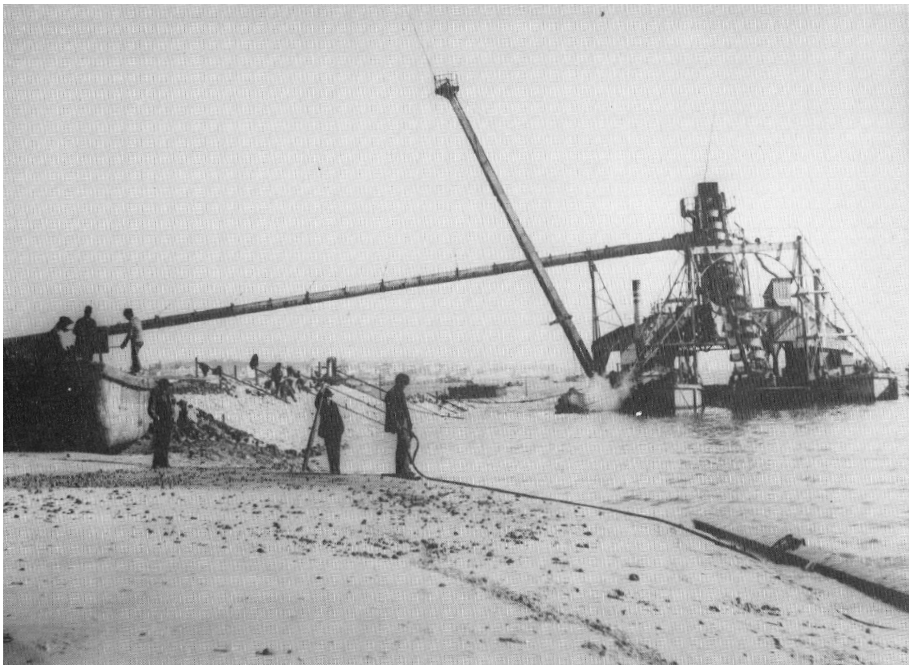


FIG. 16 - Obras de Melhoramento do Porto de Lisboa - Cais de Alfândega
FIG. 17 ,18, 19 - Obras do Porto de Lisboa em 1890,Cliché Seixas, AFCML.

Em 1911, dá-se a conclusão do projecto a poente da cidade de Lisboa. Surgem até 1946, novas docas, novos cais e edifícios como as gares marítimas de Alcântara e da Rocha do Conde de Óbidos e da estação fluvial de Belém, o Frigorifico do Bacalhau (Museu do Oriente), bem como novas linhas ferroviárias, novas ruas e aumento do equipamento do porto. *(Nabais, 1987, pp. 138)*

Em 1946 surge um novo plano de melhoramentos, que propõe o desenvolvimento e valorização do porto. O projecto divide a frente ribeirinha de Lisboa em 3 secções: a 1ª secção vai de Alcântara a Santa Apolónia; a 2ª secção de Alcântara a Algés e a 3ª secção de Santa Apolónia aos Olivais. Com este plano surgiram obras notáveis como cais acostável entre Xabregas e o Poço do Bispo e a regularização da margem entre a Matinha e o Cabo Ruivo.

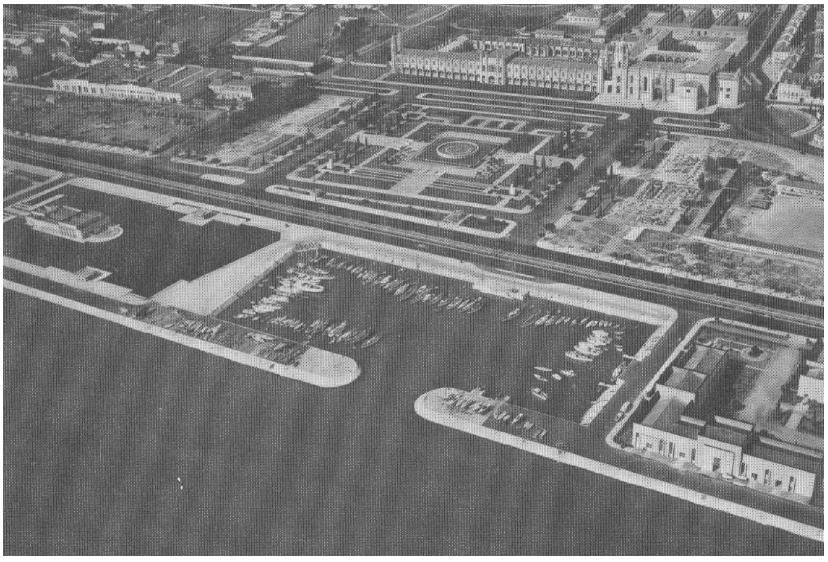
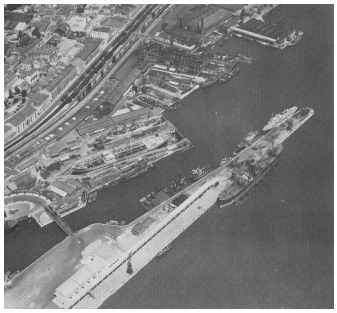
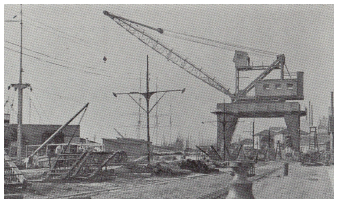


FIG. 20 - Carta Portuguesa de Fernando Álvaro Seco de 1560
FIG. 21 - Estaleiro Naval da Rocha de Conde de Óbidos
FIG. 22 - Zona Industrial do Cabo Ruivo 1958
FIG. 23 - Obras do Porto de Lisboa







Na segunda Metade do séc. XX, a revolução industrial e a crescente exigência tecnológica a que os portos foram sujeitos, fez com que alguns destes portos tivessem sido abandonados, passando a apresentar sinais de decadência, constituindo grandes vazios urbanos que impediram a relação entre o porto e a cidade, tendo criado assim, uma barreira ao cidadão, que o priva de usufruir da riqueza natural do rio Tejo. Desde então Lisboa tem tentado resolver este problema com projectos que visam a sua solução, o primeiro durante o Estado Novo, com a renovação da zona monumental de Belém, para instalação da exposição, *"exposição do mundo português"* em 1940. Mais tarde, em 1990, a construção do Centro Cultural de Belém, a transformação da Central da electricidade no Museu da Electricidade, o Museu da Presidência, Museu da Marinha, Museu da Arqueologia e o Museu dos Coches, caracterizando esta zona da cidade como uma zona dedicada ao turismo e à cultura.

Na zona oriental de Lisboa, entre os olivais e Sacavém, inicia-se com o pretexto da Exposição Internacional de Lisboa, EXPO 98, o Plano Urbanístico mais complexo realizado em Lisboa. Este Plano consistiu na renovação e requalificação desta zona ribeirinha, com a criação de uma vasta área dedicada ao lazer, ao turismo e à cultura, onde foram construídos novos bairros, um sistema viário e uma rede de transportes públicos e novos edifícios dedicados à cultura, como o Pavilhão Multiusos, o Pavilhão Atlântico, o Teatro Camões, o Oceanário de Lisboa, o Pavilhão do Conhecimento, o Pavilhão de Portugal, entre outros. Foi também construída a nova Feira de Exposições que substituiu a FIL da Junqueira, e novas sedes para grande empresas, tornando este local num novo "Business Center".

Assim, podemos afirmar que a frente ribeirinha de Lisboa já sofreu inúmeras transformações ao longo dos anos. Inicialmente em Lisboa havia a relação direta entre o porto e o habitante, ou entre o porto e a cidade, onde ambos, quer a cidade quer o habitante podiam desfrutar da beleza natural do rio Tejo. Mais tarde essa relação é quebrada privando o porto, da cidade, tornando-se esta questão na principal problemática de Lisboa, uma vez que esta foi fundada a partir do mesmo. A partir dos meados do Séc. XX, têm sido tomadas diversas iniciativas de modo a resolver esta problemática, existente ainda nos dias de hoje.

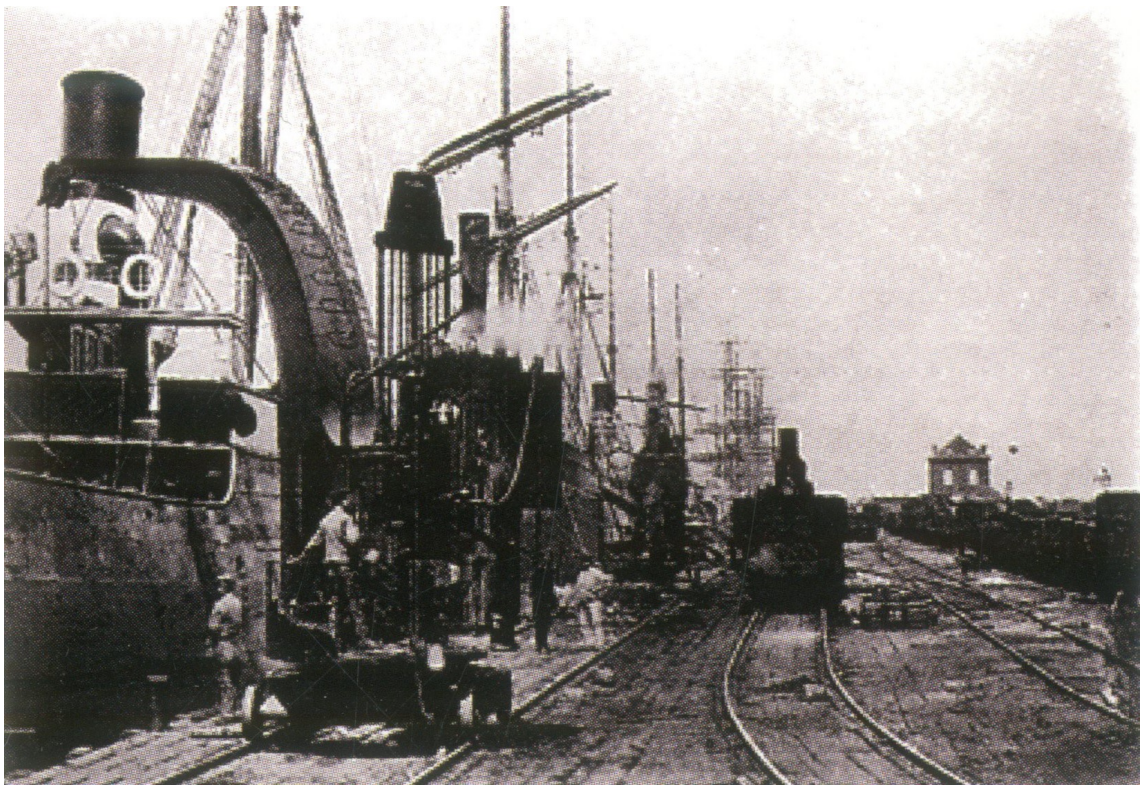


FIG. 24 - Antuérpia, o comboio como elemento de transição de carga.

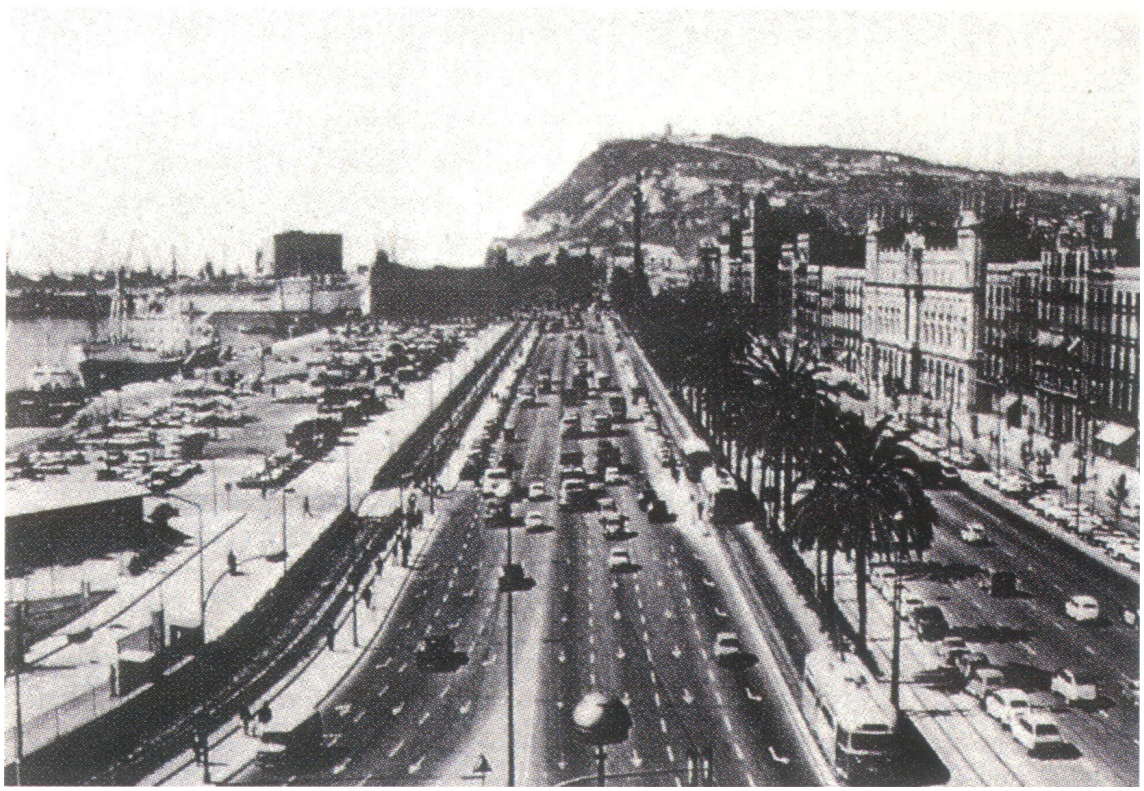


FIG. 25 - Barcelona, grandes vias entre a cidade e o porto

## 2.3 - O ATERRO INDUSTRIAL - EFEITO BARREIRA

O efeito barreira como foi visto, ao longo dos capítulos anteriores, é uma barreira física ou visual que surgiu devido a diversas transformações do território. Durante a revolução industrial no séc. XIX, as áreas mais afectadas por este "efeito barreira" foram as frentes portuárias/frentes de água. A cidade necessitava de crescer e ao mesmo tempo as fábricas instalavam-se junto dos portos, devido à proximidade com a água, com a convergência de grandes vias de acesso e com o caminho de ferro (novo meio de transporte, movido a vapor, desta época). Estas áreas industriais portuárias na frente de água impediam assim o contato direto com o habitante, pelo que a cidade deixa de ter relação direta com o porto.

*"A relação cidade - porto foi transformada em algo estático e distinto, devido à implementação de elementos complementares da função portuária, linhas férreas, terminais de carga, auto-estradas, formando barreiras físicas e movimentos transversais."* [11]

Posteriormente durante o séc. XX, com o desenvolvimento tecnológico, os portos e a indústria são forçados a deslocarem-se para novos territórios, face às novas exigências e às novas redes internacionais. O antigo porto já não tem capacidade para dar resposta à nova realidade portuária e logística. O desenvolvimento tecnológico, fez com que a mão de obra fosse cada vez menos necessária e que esta fosse substituída por equipamentos mecânicos. Os barcos são cada vez maiores e cada vez com maior capacidade de transporte. A construção de auto-estradas, aeroportos e outras vias de comunicação, onde o tempo de deslocação consegue ser mais eficiente, levam a que o porto e a indústria tenham outras alternativas aos transportes marítimos/fluviais e ao caminho de ferro.

Sendo assim, a indústria e os portos tiveram necessidade de se readaptar e de se conseguir integrar numa economia mundialmente emergente. Como tal, a indústria e os portos deslocam-se para países (Coreia do Sul, Malásia, Taiwan e Índia) onde a mão de obra é mais barata e onde, através de indústrias multifuncionais é possível o fabrico dos próprios componentes.

*"O contexto económico mundial tem como suporte as novas tecnologias de informação (NTI), e as velhas industrias localizadas no tecido urbano das cidades são deslocadas para outras regiões ou países do sudoeste asiático." […] "O fabrico dos componentes é feito por indústrias multifuncionais que se localizam em países como a Coreia do Sul, Malásia, Taiwan e Índia, onde surgem novos Silicon*

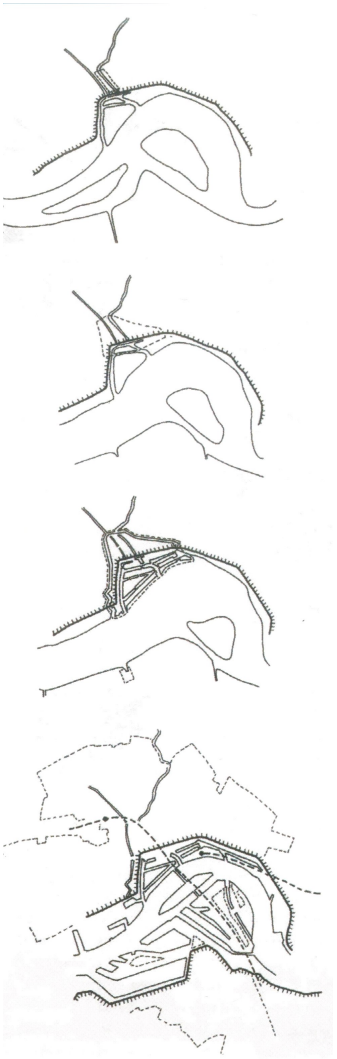


FIG. 26 - Roterdão, crescimento da cidade e do porto entre os séculos XV e XX.

11 F. João Guimarães - [Colecção Exponentes] Cidade Portuária, o Porto e as suas Constantes Mutações. Lisboa. Parque EXPO' 98, 2007; pp. 65

*Valleys. Londres ou Nova Iorque mantêm-se ao lado de outras metrópoles, como centros da economia e das transacções Mundiais."* [12]

Em consequência desta partida da indústria e dos portos para novos territórios, as frentes de água são deixadas ao abandono, repletas de infra-estruturas portuárias em elevado estado de degradação, permanecendo e agravando a barreira física pré-existente. Esta barreira industrial, abandonada e em degradação, que agora impede os habitantes da cidade de um contato direto com as zonas ribeirinhas, tinha uma vivência própria fruto da circulação de pessoas e bens relacionados com essa mesma atividade industrial portuária. Esta ação de deslocalização contribuiu para o agravamento dos problemas existentes nas cidades, principalmente o das cidades fragmentadas.

*" O que em tempos definia pólos de movimento e negócio nas cidades foi-se isolando da vida urbana. São territórios vastos recheados de infra-estruturas que compunham a realidade portuária, armazéns, silos, terminais de passageiros mas também docas, estaleiros, piers ou* molhes*. O abandono das actividades não favorece a cidade, apenas contribui para o aumento das suas dificuldades."* [13]

Atualmente, as cidades vêem estas frentes de água como oportunidades. Estas zonas que já dispõem de inúmeras infra-estruturas, criam facilidades para que sejam novamente integradas no tecido urbano, surgindo então a possibilidade de se voltar a restabelecer a relação entre a cidade e a água. Estas áreas portuárias têm uma grande convergência de vias de comunicação, que permitem ótimas condições de acesso, grandes espaços vazios que abrem a possibilidade à criação de espaços públicos de excelência, e uma localização privilegiada - a frente de água - que permite usufruir de uma das paisagens mais deslumbrante das cidades.

*"Deste modo a frente de água deverá ser um local de encontro, eliminando o corte transversal que impossibilita uma relação mais intrínseca e cúmplice entre a cidade e a sua frente de água."* [14]

Estas oportunidades são condicionadas, pelos limites impostos pelo efeito barreira. Em planos de intervenção futuros, nestas frentes de água, é muito importante resolver o atravessamento transversal entre a cidade e o rio, restabelecendo a ligação outrora existente, contornando, incluindo e integrando estas barreiras físicas e visuais, agora memória do sítio e da cidade.

---

12 F. João Guimarães - [Colecção Exponentes] Cidade Portuária, o Porto e as suas Constantes Mutações. Lisboa. Parque EXPO' 98, 2007; pp. 78

13 F. João Guimarães - [Colecção Exponentes] Cidade Portuária, o Porto e as suas Constantes Mutações. Lisboa. Parque EXPO' 98, 2007; pp. 66

14 F. João Guimarães - [Colecção Exponentes] Cidade Portuária, o Porto e as suas Constantes Mutações. Lisboa. Parque EXPO' 98, 2007; pp. 124









FIG. 27 - Terminal Contentores Santa Apolónia
FIG. 28 - Paquete Atracado Entreposto de Alcântara.
FIG. 29 - Belém, estrutura viária e ferroviária entre a cidade e o Rio Tejo
FIG. 30 - Instalações petrolíferas, Génova



FIG. 31 - Rio Tejo com a Ponte 25 de Abril ao fundo, fotografia do tirada pelo autor, 2014

## 2.4 - PORTOS E FRENTES DE ÁGUA COMO OPORTUNIDADE PARA A CRIAÇÃO DE NOVOS USOS E NOVAS CENTRALIDADES

Como referido nos capítulos anteriores, a indústria e o porto nas frentes de água, foram forçados a deslocar-se para novos territórios, ficando partes dessa área abandonadas e obsoletas. As frentes de água, atualmente, são áreas de grande potencial para as cidades, por diversos fatores, quer pelas suas condições naturais, pela proximidade e relação com a cidade (centro), pela quantidade de vazios urbanos disponíveis, pela possibilidade de circulação de bens e de pessoas, e pelo número de infra-estruturas deixadas ao abandono que possibilitam a implementação de novos usos, de modo a salvaguardar o património industrial e a memória do lugar, e de modo a criar novas centralidades e zonas de grande atração populacional. Neste contexto, surge a possibilidade de recriar a relação entre cidade e a água que outrora foi quebrada pela industrialização.

*"Entre as principais lógicas nas formas de reutilização das frentes de água é possível destacar a localização de novas actividades ligadas funcionalmente à água e a generalização de formas de ocupação do espaço para as quais a água tanto funciona como uma situação privilegiada, como uma garantia suplementar de qualidade de vida".* [15]

A água está intrinsecamente ligada ao desenvolvimento das cidades, era uma fonte de alimento e o principal meio de transporte. A água é, portanto, um elemento importante que deverá estar sempre presente na sociedade, não só por razões vitais, mas também por razões culturais, emocionais ou espirituais. Em tempos a água era o símbolo das partidas e chegadas de novos territórios, era um símbolo de memória para todos aqueles que viram partir e para todos aqueles que tencionam voltar. Olhar sobre a água e imaginar sobre o seu horizonte, é questionarmo-nos a nós mesmos, poderá dizer-se que é um gesto de introspeção profunda.

*"Mar sonoro, mar sem fundo, mar sem fim.*
*A tua beleza aumenta quanto estamos sós*
*E tão fundo intimamente a tua voz*
*Segue o mais secreto bailar do meu sonho.*
*Que momentos há em que eu suponho*
*Seres um milagre só para mim."*[16]

---

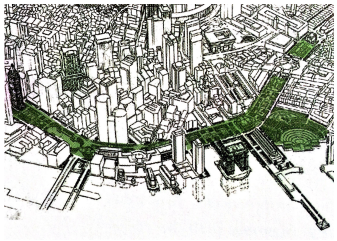
[15] Vitor Matias Ferreira - [Lisboa a Metrópole e o Rio] Centralidade e Requalificação das Frentes de Água. Lisboa. Editorial Bizâncio, 1997; pp. 90

[16] Sophia de Mello Breyner - Mar Sonoro

As frentes portuárias desativadas, contêm inúmeras infra-estruturas obsoletas, entre as quais um grande sistema viário, que pode ser visto como uma vantagem ou como uma oportunidade, em planos futuros de revitalização urbana, constituindo já uma base de vias de acesso e comunicação para o local de intervenção, minimizando os custos comparativamente à execução de novos planos para extensão da cidade. Sendo assim, estas infra-estruturas viárias são uma mais valia para planos futuros na frente de água, contudo, devem ser repensadas e re-estruturadas de modo a servir as áreas de intervenção e a atenuar ou quebrar o efeito barreira existente. Segundo J. F. Guimarães têm se vindo a adoptar algumas soluções para as vias de comunicação e ferrovias, tais como: *"transformação das grande vias em túneis; deslocação das vias para os limites da área de intervenção; construção de atravessamentos pontuais; eliminação de grande vias."* [17]

As infra-estruturas edificadas, desativadas nas frentes portuárias, são também um ponto forte a ter em conta na reabilitação ou revitalização destas áreas. São parte integrante de um património histórico e industrial, que faz parte da nossa cultura. São estas infra-estruturas que registam e contam a história da evolução portuária, ou mesmo o desenvolvimento da cidade, através de inúmeras rupturas e sobreposições, umas mais erradas que outras, mas que no entanto, relatam intenções de determinada época. Sendo assim, há que ter em conta o seu grau de importância e o seu valor de modo a intervir da melhor maneira sem afetar estas obras que são referências do passado e parte da nossa identidade cultural, como iremos verificar nos capítulos mais a frente. *"A preservação e readaptação de determinados edifícios de interesse histórico ou de referência a um passado prende-se com a identidade do local em oposição à cidade moderna".*[18] Sendo assim, estes edifícios industriais/portuários obsoletos na frente de água, estão disponíveis para a implementação de novos usos de modo a, como foi dito anteriormente, salvaguardar o património histórico/industrial e a potenciar estas áreas a nível cultural, económico e social.

FIG. 32 - Boston, substituição do viaduto por um corredor verde.
FIG. 33 e 34 - Duisburg-Nord Industrial Landscape Park
FIG. 35 - Museu da Electricidade









[17] F. João Guimarães - [Colecção Exponentes] Cidade Portuária, o Porto e as suas Constantes Mutações. Lisboa. Parque EXPO' 98, 2007; pp. 240-241

[18] F. João Guimarães - [Colecção Exponentes] Cidade Portuária, o Porto e as suas Constantes Mutações. Lisboa. Parque EXPO' 98, 2007; pp. 239

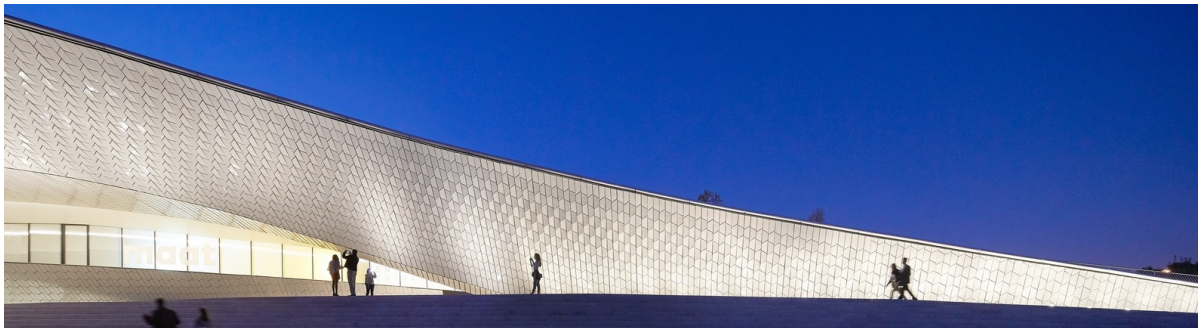
Segundo J. F. Guimarães, a cultura global carece de espaço público perante crescente oferta de usos recreativos e culturais, onde as facilidades de mobilidade proporcionam aos novos territórios a aplicação de "turismo cultural" ou "eco-turismo". O autor afirma também, que a frente de água regenerada/revitalizada responde a estas necessidades, contendo uma diversidade de espaço público de permanência, *"com actividades de lazer, restauração, cafés e esplanadas, acompanhados por equipamentos atractivos a nível cultural (museus, aquários e recreativo (instalações desportivas, parques temáticos))".*[19] Podemos verificar que pela disponibilidade de espaço livre nas frentes de água, estas são áreas relevantes para os novos planos da cidade, respondendo ao que foi dito anteriormente.

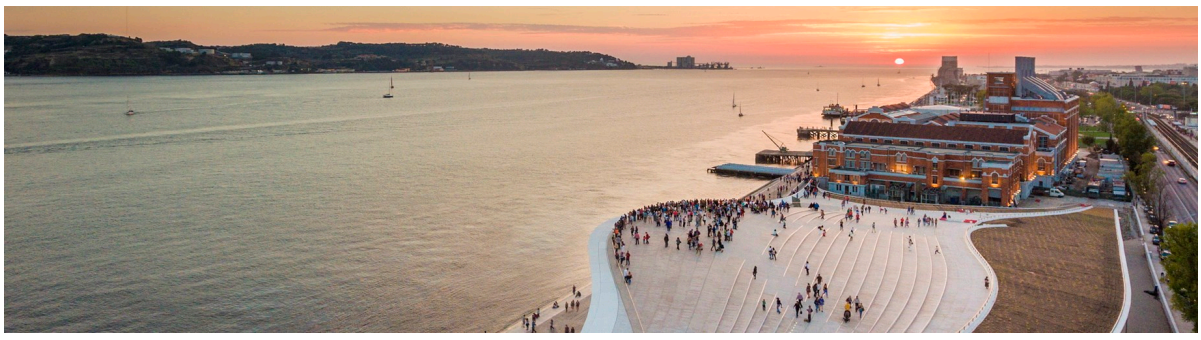
Sendo assim, estas frentes portuárias devido à sua localização, condições naturais, número de infra-estruturas viárias e edificadas existentes e à quantidade de espaço disponível, constituem zonas muito procuradas, suscetíveis de gerar concorrência por parte de investidores e promotores que procuram novas oportunidades para localizarem os seus investimentos. Estes investimentos vão desde, hotéis, restaurantes, parques temáticos, habitações, e essencialmente actividades diretamente ligadas à água tais como, elementos desportivos, marinas, terminais de cruzeiro e portos de recreio (Guimarães; 2007, pp. 139). Tendo como principal objetivo a despoluição destas áreas portuárias e frentes de água, alterando a sua imagem obsoleta tornando a cidade mais atractiva local e internacionalmente. (Guimarães; 2007, pp. 239).

FIG. 36 e 37 - Requalificação do espaço público em Berges Right Bank, Paris.
FIG. 38 - Museu MAAT.
FIG. 39 - Vista de um plano superior do Museu MAAT.









[19] F. João Guimarães - [Colecção Exponentes] Cidade Portuária, o Porto e as suas Constantes Mutações. Lisboa. Parque EXPO' 98, 2007; pp. 238



FIG. 40 - Fotografia do Edifício José Domingos Barreiro

# 3 - PATRIMÓNIO INDUSTRIAL NA ZONA ORIENTAL DE LISBOA




FIG. 41 - Paris, Arco do Triunfo em 1920.



FIG. 42 - Coliseu de Roma, fotografia retirade de Il Colosseo

## 3.1 - CONCEITO DE PATRIMÓNIO E PATRIMÓNIO INDUSTRIAL

Antes de abordar os conceitos de *património* e de *património industrial*, é necessário compreender a origem destes conceitos e o que são *monumentos* e *monumentos históricos*. Françoise Choay, em "Alegoria do Património", explica estes conceitos relacionando-os com a história, a memória e o tempo.

Segundo a autora, o conceito de monumento com base no sentido original da palavra (em Latim) *monumentum* (monere), é "*qualquer artefacto edificado por uma comunidade de indivíduos para se recordarem, ou fazer recordar a outras gerações, pessoas, acontecimentos, sacrifícios, ritos ou crenças*".[20] Sendo assim, monumento, poderá ser qualquer objeto materializado para fazer recordar para sempre o acima mencionado, não necessitando esse "monumento" de fazer parte integrante de um passado para que possa ser admirado, tendo apenas como valor principal o da memória. Monumento "*não se trata de fazer verificar, fornecer uma informação neutra mas de excitar, pela emoção, uma memória viva*". [21]

Enquanto que, o "*monumento histórico não é desejado inicialmente (ungewolte) e criado enquanto tal*"[22] e "*todo o objecto passado pode ser convertido em testemunho histórico sem ter tido por isso na sua origem um destino memorial*". [23]

O conceito de monumento histórico surge na segunda metade do séc. XIX quando o conceito de *monumento* deixa de ser valorizado apenas por razões estéticas, memoriais e de admiração ou de espanto, começando a ser valorizado dentro da área do saber através da atribuição de valores históricos. Monumento Histórico passa a estar *"inscrito no signo do insubstituível"* e *"os danos que sofre são irreparáveis e a sua perda irremediável*". [24]

Estas questões de preservação dos monumentos históricos, fizeram com estes passassem a fazer parte integrante de uma herança e que lhes fosse atribuído um "*valor nacional dominante*" pelos "*comités revolucionários*".[25] Assim sendo, se o monumento histórico faz parte de uma herança e contém um valor nacional, podemos considerar *monumento histórico* como património, mais especificamente património histórico que, segundo Françoise Choay, "*Designa um*

---

[20] Françoise Choay - Alegoria do Património. Lisboa. Edições 70, 2018; pp. 17

[21] Françoise Choay - Alegoria do Património. Lisboa. Edições 70, 2018; pp. 17

[22] Françoise Choay - Alegoria do Património. Lisboa. Edições 70, 2018; pp. 25

[23] Françoise Choay - Alegoria do Património. Lisboa. Edições 70, 2018; pp. 25

[24] Françoise Choay - Alegoria do Património. Lisboa. Edições 70, 2018; pp. 145

[25] Françoise Choay - Alegoria do Património. Lisboa. Edições 70, 2018; pp. 121

*fundo destinado ao usufruto de uma comunidade alargada a dimensões planetárias e constituído pela acumulação contínua de uma diversidade de objectos que congregam a sua pertença comum ao passado: obras e obras-primas das belas-artes e das artes aplicadas, trabalhos e produtos de todos os saberes e conhecimentos humanos*". [26]

Mais tarde no início do século XX, em 1931, mais precisamente entre 21 e 30 de outubro, realizou-se a primeira conferência internacional sobre património, mais concretamente, sobre restauro de monumentos. Esta conferência deu origem à Carta de Atenas, cujas doutrinas e princípios gerais são:

"*Que se mantenha a ocupação dos monumentos, que se assegure a continuidade da sua vida consagrando-os contudo a utilizações que respeitem o seu carácter histórico e artístico" e que "na situação que um restauro surja como indispensável, como consequência de degradação ou de destruição, recomenda o respeito pela obra histórica e artística do passado sem banir o estilo de nenhuma época*". [27]

O conceito de património foi evoluindo ao longo dos tempos. Na revolução industrial, em virtude das transformações territoriais impulsionadas pela evolução industrial e pelo aumento da indústria e dos portos, foram destruídos e irremediavelmente perdidos, inúmeros bens edificados, com um grande potencial de integração no conceito de património. Esta perda suscitou a necessidade de alargar o conceito de património, a outras e novas estruturas anteriormente não consideradas. No século XX, no final da segunda guerra mundial, o número de pertences considerados património tinha aumentado bastante, pelo que, surgiram novas denominações que permitiram diferenciar os bens catalogados. Essas denominações são: "*Arquitectura menor*" (construções privadas não monumentais); "*Arquitectura vernacular*" (edifícios de determinados territórios); e "*Arquitectura industrial*" [28] (fábricas, estações, etc.). (Françoise Choay, 2018; pp. 12 e 13).

Após a segunda guerra mundial, houve uma aceleração na reconstrução de monumentos, de conjuntos edificados e nos territórios destruídos durante a guerra. Nesse período foram adotadas novas técnicas e novos materiais de construção, tais como o betão, o que levou ao abandono das normas e das técnicas artesanais do restauro, criando-se "*cópias (falsos históricos e falsos artísticos)*" [29] dos monumentos, conjuntos de edificado e territórios destruídos. Estas Ações

---

[26] Françoise Choay - Alegoria do Património. Lisboa. Edições 70, 2018; pp. 11

[27] www.patrimoniocultural.gov.pt/media/uploads/cc/CartadeAtenas.pdf

[28] Françoise Choay - Alegoria do Património. Lisboa. Edições 70, 2018; pp. 12 - 13

[29] José Aguiar - [Portugal 1910-2010] 100 anos de Património Memória e Identidade, 2010; pp. 219

opunham-se ao pensamento de Cesari Brandi, que defende que "a obra de arte condiciona o restauro e não o oposto". [30]

Devido a estas divergências ideológicas, à acelerada reconstrução e ao aumento de bens ao conceito de património, deu-se em Maio de 1964, a conferência de Veneza sobre a conservação dos monumentos e dos lugares, que deu origem à Carta Veneza - Carta internacional sobre a Conservação e o Restauro de Monumentos e Sítios - cujas doutrinas e alguns dos princípios gerais são os seguintes:

"*Art. 1 - O conceito de monumento histórico engloba, não só as criações arquitectónicas isoladamente, mas também os sítios, urbanos ou rurais, nos quais sejam patentes os testemunhos de uma civilização particular, de uma fase significativa da evolução ou do progresso, ou algum acontecimento histórico. Este conceito é aplicável, quer às grandes criações, quer às realizações mais modestas que tenham adquirido significado cultural com o passar do tempo.*" [31]

*"Art. 9 - O restauro é um tipo de operação altamente especializado. O seu objectivo é a preservação dos valores estéticos e históricos do monumento, devendo ser baseado no respeito pelos materiais originais e pela documentação autêntica." […] "O restauro deve ser sempre precedido e acompanhado por um estudo arqueológico e histórico do monumento."* [32]

O património deixou de abranger apenas edifícios individuais, passando a compreender também "*os conjuntos de edificados e o tecido urbano: quarteirões e bairros urbanos, aldeias, cidades inteiras e mesmo conjuntos de cidades, como o demonstra <<a Lista>> do património, estabelecida pela unesco*".[33]

Embora a Carta de Veneza tivesse incluido também património urbano no conceito de monumentos a preservar, esta inclusão foi muito vaga, como podemos verificar no enunciado no artigo 14º. (Aguiar, 2006; pp. 15)

*" Art. 14 - Os sítios dos monumentos devem ser objecto de um cuidado especial, por forma a assegurar que sejam tratados e apresentados de uma forma correcta. Os*

---

[30] José Aguiar - [Portugal 1910-2010] 100 anos de Património Memória e Identidade, 2010; pp. 219

[31] SPPC - Textos Fundamentais, em Cadernos SPPC, nº1, Janeiro, Évora, SPPC, 1996 - Carta de Veneza, Carta internacional sobre a Conservação e o Restauro de Monumentos e Sítios, 1964

[32] SPPC - Textos Fundamentais, em Cadernos SPPC, nº1, Janeiro, Évora, SPPC, 1996 - Carta de Veneza, Carta internacional sobre a Conservação e o Restauro de Monumentos e Sítios, 1964

[33] Françoise Choay - Alegoria do Património. Lisboa. Edições 70, 2018; pp. 12 - 13

*trabalhos de conservação e restauro a efectuar nesses locais devem inspirar-se nos princípios enunciados nos artigos precedentes."* [34]

Ainda assim, foi anexado um documento às conclusões deste congresso, intitulado "Protecção e Reabilitação dos Centros Históricos. Este documento consistia num requerimento a dirigir às entidades responsáveis neste domínio, para desenvolverem ações de salvaguarda do património urbano e ações legislativas de modo a recuperar e integrar os núcleos históricos na cidade atual. (Aguiar, 2006; pp. 15)

Só em 1987, na Carta Internacional para a Salvaguarda das Cidades Históricas, confirmada pela Assembleia Geral do ICOMOS, é que foi implementado o que foi anteriormente mencionado, em relação às ações de salvaguarda do património urbano. (Aguiar, 2006; pp. 16)

Reabilitação - *"Conjunto de operações dirigidas à conservação e ao restauro das partes significativas - em termos históricos e estéticos - de uma arquitectura, incluíndo a sua beneficiação geral de forma a permitir-lhe satisfazer a níveis de desempenho e exigências funcionais actualizadas".* [35]

Segundo o livro GTRH, em 1975 nasceu um novo conceito de reabilitação urbana, o conceito de "reabilitação Integrada" que consiste no conjunto das várias intenções e programas aplicados ao conceito de reabilitação urbana. Estas intenções são:

*"Um conjunto de acções coerentes e orquestradas, destinadas a potenciar os valores socioeconómicos, ambientais e funcionais de determinadas áreas urbanas, e a consequentemente, elevar de forma significativa a qualidade de vida das populações residentes. Esse conjunto de inclui medidas socieconómicas e outras de melhoria das condições do parque edificado, com elevação aos níveis de conforto e habitabilidade, e a dotação dessas áreas com equipamentos comunitários, infra-estruturas, instalações e espaços livres de uso público adequados."* [36]

---

[34] SPPC - Textos Fundamentais, em Cadernos SPPC, nº1, Janeiro, Évora, SPPC, 1996 - Carta de Veneza, Carta internacional sobre a Conservação e o Restauro de Monumentos e Sítios, 1964

[35] José Aguiar, J. Paiva, A. Pinho - Guia Técnico de Reabilitação Habitacional, Vol. I. Lisboa LNEC, 2006; pp. 16

[36] José Aguiar, J. Paiva, A. Pinho - Guia Técnico de Reabilitação Habitacional, Vol. I. Lisboa LNEC, 2006; pp. 19

Segundo o Guia Técnico de Reabilitação Habitacional, existem quatro tipos de motivos para incentivar a reabilitação e requalificação das cidades:

- *"Argumentos de natureza ambiental e de sustentabilidade, que advogam que, para evitar o desenvolvimento urbano seja feito às expensas do ambiente, se deve promover a reabilitação urbana em oposição à ocupação extensiva do território por construção nova e ao consumo desnecessário de recursos não-renováveis;"*[37]

- *"Argumentos de natureza social, que defendem a importância da dimensão cultural e patrimonial da cidade para o reforço dos laços identitários, a melhoria global da qualidade do ambiente urbano e a redução de assimetrias com factores fundamentais para a coesão social;"*[38]

- *"Argumentos de natureza económica, que apontam o desenvolvimento cultural e o património como factores cruciais para a vitalidade das cidades e para o seu desempenho económico e competitividade, assim como as vantagens do aproveitamento do capital fixo e da capacidade instalada na cidade existente;"*[39]

- *"Argumentos de natureza histórico-cultural, que defendem a salvaguarda da cidade em todas as suas dimensões (patrimonial, morfológica, funcional, social e material) como expressão insubstituível da riqueza e da diversidade do património cultural da Europa e como um testemunho inestimável do passado e um bem comum a todos os europeus."* [40]

Voltando ao período pós-guerra, a destruição de parte da indústria, durante a segunda guerra mundial, alertou para a necessidade de preservação também deste tipo de edificado (pré-industrial e industrial), o que impulsionou o aparecimento do conceito de património industrial.

Mais tarde, no início do século XXI, em 17 de Junho de 2003, a Comissão Internacional para a Conservação do Património Industrial, o TICCIH (The

---

[37] José Aguiar, J. Paiva, A. Pinho - Guia Técnico de Reabilitação Habitacional, Vol. I. Lisboa LNEC, 2006; pp. 81)

[38] José Aguiar, J. Paiva, A. Pinho - Guia Técnico de Reabilitação Habitacional, Vol. I. Lisboa LNEC, 2006; pp. 81

[39] José Aguiar, J. Paiva, A. Pinho - Guia Técnico de Reabilitação Habitacional, Vol. I. Lisboa LNEC, 2006; pp. 81

[40] José Aguiar, J. Paiva, A. Pinho - Guia Técnico de Reabilitação Habitacional, Vol. I. Lisboa LNEC, 2006; pp. 81

International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage), realizou uma Assembleia Geral em Nizhny Tagil, para discutir e definir os valores e o conceito de património industrial, surgindo assim uma nova definição:

*"Património Industrial compreende os vestígios da cultura industrial que possuem valor histórico, tecnológico, social, arquitectónico ou cientifico. Estes vestígios englobam edifícios e maquinaria, oficinas, fábricas, minas e locais de processamento e de refinação, entrepostos e armazéns, centros de produção, transmissão e utilização de energia, meios de transporte e todas as estruturas e infra-estruturas, assim como os locais onde se desenvolveram actividades sociais relacionadas com a indústria, tais como habitações, locais de culto ou de educação."* [41]

Como referido anteriormente, património industrial não engloba apenas todo o conjunto do edificado, maquinaria e infra-estruturas, assim classificado e relacionado com toda a atividade produtiva industrial, mas engloba também todos os vestígios e todos os locais relacionados a nível social com essa mesma atividade. Podemos afirmar assim, que o património industrial é importante para a cidade atual por diversos fatores, ambientais e sustentáveis, económicos, sociais e principalmente histórico-culturais que englobam os valores de memória e de saber. O património Industrial deve por isso ser respeitado e o seu valor refletido em futuras intervenções nestas áreas industriais. Estas áreas, estão na maior parte das vezes repletas de menosprezado património industrial importante, muitas das vezes não reconhecido como tal, por aparente falta de importância e por isso não classificado como património.

[41] Carta de Nizhny Tagil sobre o Património Industrial, 2003



FIG. 43 - Gasómetro da Fábrica de Gás da Matinha

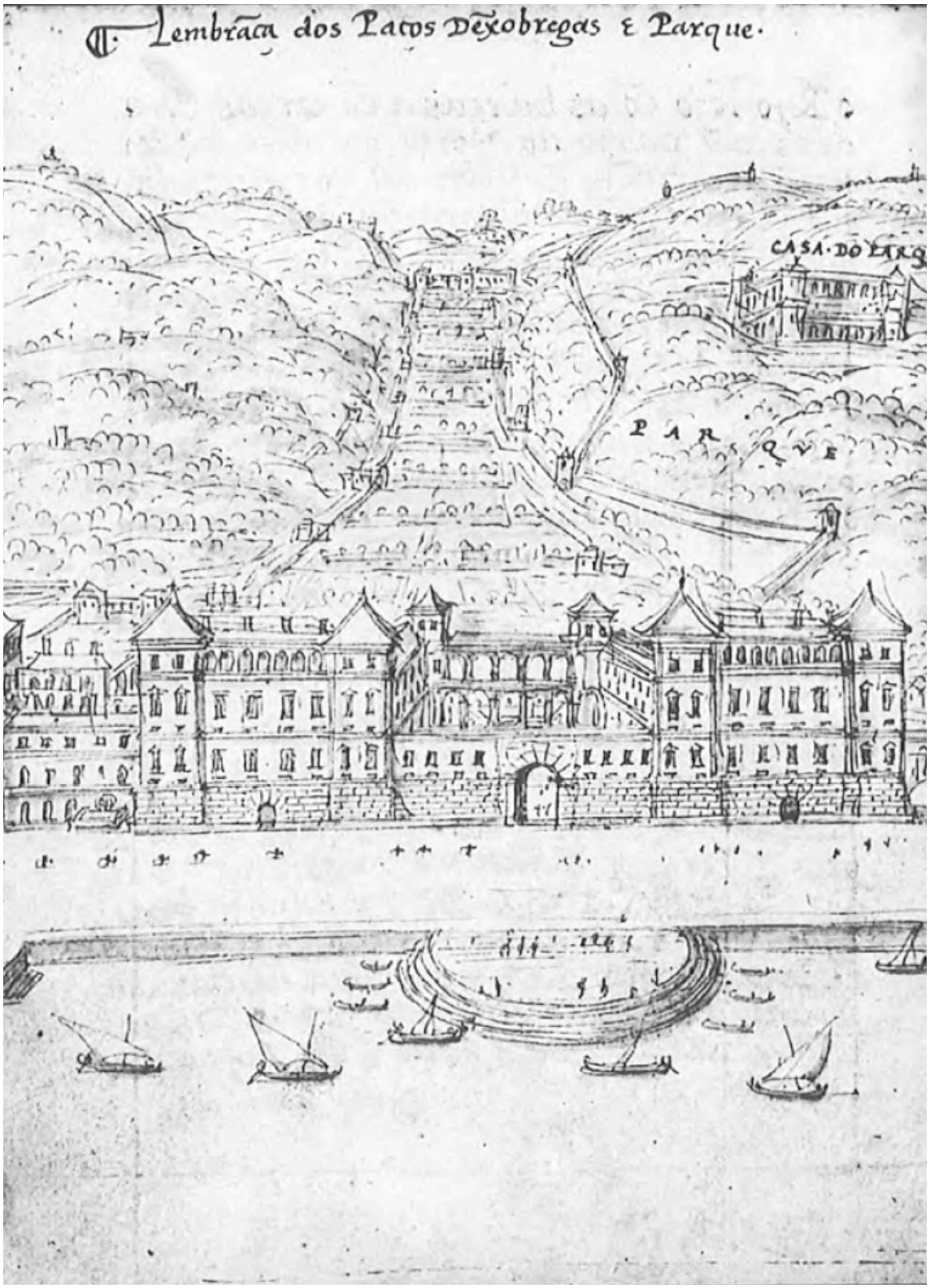



FIG. 44 - “Lembrança dos Paços Denxobregas e Parque” , desenho de Francisco de Holanda.

## 3.2 - CAMINHO DO ORIENTE

Para um melhor entendimento da matéria abordada neste sub-capítulo, foi essencial recorrer à coleção de livros do caminho do oriente. Colecção composta por cinco livros nos quais destacamos três pela importância dos mesmos relativamente à investigação deste trabalho. O *Caminho do Oriente, Guia do Património Industrial,* de Deolinda Folgado e Jorge Custódio; e o *Caminho do Oriente, Guia Histórico I e II*, de José Sarmento de Matos e Jorge Ferreira Paulo.

Por volta do século VIII antes de cristo, assiste-se aos primeiros vestígios da presença do povo Fenício em Lisboa, comprovado através de registos arqueológicos. Este povo, conhecido pela sua habilidade marinha, usava o rio como principal via de circulação, ainda assim, foi indispensável a criação de um caminho terrestre acompanhando a "*orografia agitada da margem alta do rio*" [42] que "*num traçado por certo reajustado pela via romana" […] "ligava Lisboa a Santarém*".[43] Esta via terrestre não era mais do que uma alternativa ao rio em condições de impossibilidade de navegação, pelas condicionantes atmosféricas, em dias de tempestade ou em dias sem vento.

Mais tarde no século XVI, dá-se "*a progressiva consolidação urbana do actual caminho do oriente*"[44] através da criação de quintas de recreio, conventos e palácios ao longo deste percurso, principalmente na interseção com os vales pela proximidade com o rio, pela existência de praias, pela riqueza em terrenos férteis ideais para a produção agrícola e por serem locais de ligação com o interior permitindo o escoamento de produções. Assim, territórios como Xabregas e Marvila alcançam importância no contexto da cidade, passando a ser locais apreciados pela nobreza e por ordens religiosas.

"*Eram os conventos e as quintas que pontuavam e davam o tom ao sítio, profundamente ligado, assim à estrutura social e económica do antigo regime*." [45]

Na segunda metade do século XVIII a zona oriental de Lisboa ainda mantinha o seu caráter rural, com alguns polos urbanos *rudimentares*, embora já tivessem sido instaladas algumas indústrias manufatureiras.

---

[42] José Sarmento de Matos e Jorge Ferreira Paulo - [Caminho do Oriente] Guia Histórico I. Lisboa. Livros Horizonte, 1999; pp. 15

[43] José Sarmento de Matos e Jorge Ferreira Paulo - [Caminho do Oriente] Guia Histórico I. Lisboa. Livros Horizonte, 1999; pp. 15

[44] José Sarmento de Matos e Jorge Ferreira Paulo - [Caminho do Oriente] Guia Histórico I. Lisboa. Livros Horizonte, 1999; pp. 20

[45] José Sarmento de Matos e Jorge Ferreira Paulo - [Caminho do Oriente] Guia Histórico I. Lisboa. Livros Horizonte, 1999; pp. 19

Nos inícios do século XIX, a linha de costa da zona oriental de Lisboa ainda não tinha sofrido grandes alterações, mas com a extinção das ordens religiosas e com a nacionalização dos seus bens em 1833/1834, várias propriedades foram compradas pela burguesia para a exploração agrícola e para a instalação de negócios manufatureiros e industriais. Estas indústrias apropriaram-se dos terrenos rurais das quintas, conventos e palácios pela disponibilidade de espaço, pela proximidade destas com o rio, por já disporem de pequenos portos e cais acostáveis, que permitiam a importação e exportação de mercadorias, começando a alterar e a transformar assim, a linha de costa do oriente da cidade de Lisboa e o edificado existente.

Estas alterações/transformações estavam essencialmente ligadas ao "*desenvolvimento do comércio atlântico e ao florescimento de uma burguesia comercial ligada ao Brasil e às matérias-primas coloniais - tabaco, algodão, açúcar*"[46], isto levou a que certas indústrias se instalassem nesta zona da cidade (frente ribeirinha oriental de Lisboa), não só, como foi dito anteriormente, pela proximidade com o rio que facilitava as importações e exportações, mas também pela disponibilidade de espaço rural e pela grande quantidade de terrenos agrícolas disponíveis, terrenos estes, abundantes em olivais e lagares de azeite, sendo o azeite necessário para a produção de tabaco e sabão. Assim Indústrias como a Real Fábrica de Tabacos e a Real Fábrica do Sabão instalaram-se nesta área, rica em matérias-primas necessárias à produção.

Estas fábricas, a Real Fábrica de Tabacos e a Real Fábrica do Sabão, juntamente com a Fundição de Canhões e com a Fundição de Cima, são os primeiros testemunhos da presença da indústria manufatureira nesta zona oriental da cidade.

Em 1840, assiste-se à introdução da primeira máquina a vapor na indústria, pela Companhia de Fiação e Tecidos Lisbonense, que se instalou no edifício do Convento de S. Francisco de Xabregas.

FIG. 45 - Desenho do Convento de S. Francisco de Xabregas em 1833 de Gonzaga Pereira

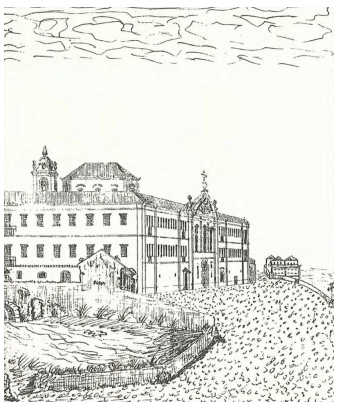
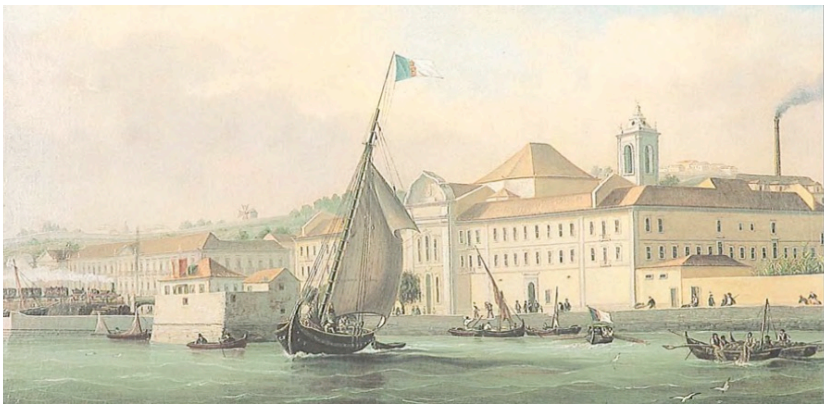


FIG. 46 - Fábrica de Tabacos de Xabregas no séc. XIX, Pintura de J. Pedroso



[46] Deolinda Folgado e Jorge Custódio - [Caminho do Oriente] Guia do Património Industrial. Lisboa. Livros Horizonte, 1999; pp. 14

*"A história da zona oriental de Lisboa divide-se muito nitidamente em duas grande épocas separadas pelo rasgão físico que o caminho de ferro veio introduzir, criando as condições para posterior desenvolvimento industrial."* [47]

No dia 29 de Outubro de 1856, foi inaugurada a linha do caminho de ferro desde Santa Apolónia até ao carregado. Este acontecimento serviu de impulso ao desenvolvimento industrial desta zona, contribuindo para um acentuado crescimento demográfico da cidade e consequente apropriação pela indústria, da frente ribeirinha de Lisboa. A criação do caminho de ferro impôs assim, diversas alterações e sobreposições ao tecido urbano existente, tais como: a separação dos terrenos rurais das quintas e azinhagas pelas vias férreas e vias de acesso rápido; a execução de vários aterros; a implementação de novos usos, neste caso industriais, nos edifícios dos conventos, palácios e quintas; e um acentuado crescimento populacional, devido ao aumento da taxa de imigração, de novas populações, maioritariamente rurais, que vinham de todo o país à procura de emprego e de melhores condições de vida, tendo surgido, assim, as vilas operárias e o crescimento da cidade sem planeamento urbano.

Mais tarde, com a Exposição do Mundo Português em 1940 e com o novo plano de melhoramento do porto de Lisboa, em 1946, assiste-se a um aumento do desenvolvimento industrial na zona oriental de Lisboa.

Belém passa a ter um caráter cultural e de usufruto público, com a atribuição da "*expressão da alma Portuguesa*" aos edifícios Mosteiro dos Jerónimos e Torre de Belém; e com a valorização dada a esta zona da cidade pelo património classificado existente e pelas novas obras públicas provenientes da Exposição do Mundo Português. Com isto, surge a necessidade de afastar as fábricas e a indústria da zona ocidental da cidade de Lisboa, transferindo-as para a parte oriental da cidade. Indústrias como a Fábrica de Gás da Matinha, o Matadouro Lisbonense, a Moagem Lisbonense e a Fábrica de Material de Guerra de Moscavide, instalaram-se na Zona Industrial de Cabo Ruivo, entre a Braço de Prata e Moscavide.(Folgado,1999; pp. 9 e 10)

FIG. 47 - Desenho da Estação de Santa Apolónia vista do rio em 1872 - in Diário Ilustrado, Ano I, n 62, 31 de Agosto, 1872 - DF PI - pp. 38

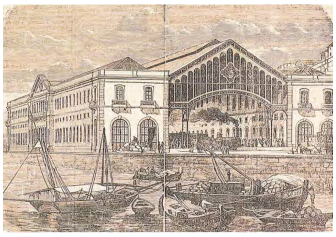


FIG. 48 - Estação de Santa Apolónia - Foto de A. S. Fonseca - DF PI - pp. 39

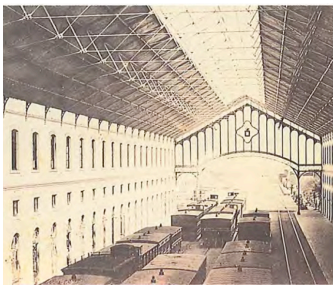


FIG. 49 - Obras em Belém para a Exposição do Mundo Português em 1940 - http://restosdecoleccao.blogspot.com/2012/06/exposicao-do-mundo-portugues-em-1940.html



FIG. 50 - Belém durante a Exposição do Mundo Português - http://restosdecoleccao.blogspot.com/2012/06/exposicao-do-mundo-portugues-em-1940.html



[47] José Sarmento de Matos e Jorge Ferreira Paulo - [Caminho do Oriente] Guia Histórico I. Lisboa. Livros Horizonte, 1999; pp. 9

Com as obras de melhoramento do Porto de Lisboa, surgem vários aterros ao longo da frente ribeirinha, novas docas como a doca do Poço do Bispo e a dos Olivais, novas pontes-cais e várias infra-estruturas com a intenção de responder ao aumento do volume das mercadorias e à nova realidade económica. Assim, transformou-se toda a frente de água da zona oriental da cidade, numa zona industrial portuária que impede o contato dos habitantes com o rio, criando um "*efeito portuário*".

Na década de setenta, as exigências impostas aos portos, pela evolução tecnológica, tais como, a alteração do método de carga de mercadorias ("contentorização"); a alteração do método de transporte, como as vias-rápidas e as auto-estradas, em alternativa ao caminho-de-ferro; a instabilidade política que originou a revolução de 1974; e a globalização económica em Portugal, levou a que muitas indústrias fossem forçadas a procurar novos territórios, originando a desativação destas áreas industriais portuárias e o seu consequente abandono.

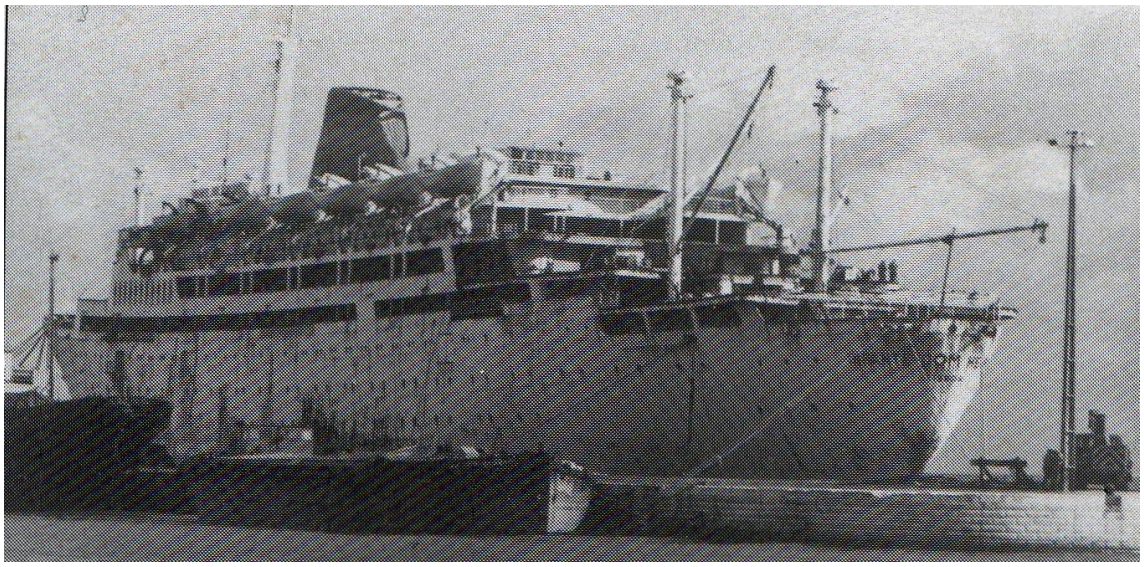
"*Ora, o processo de desindustrialização da zona oriental da cidade, não foi acompanhado de medidas de conservação e salvaguarda de edifícios e de espólios, nem a sua recuperação e reconversão, evitando assim o desaparecimento da imagem industrial de Lisboa, tão importante numa concepção cultural da urbe, tal como são os palácios, as igrejas, os conventos ou as quintas e alguns elementos do mobiliário urbano e rural.*" [48]

A desindustrialização da frente ribeirinha da cidade de Lisboa, desprovida de planeamento urbano, tem como consequência a degradação desta vasta área da cidade e consequente esquecimento de uma atividade marcante e determinante no desenvolvimento deste território. Só mais tarde, na altura da decisão da zona de implantação da Exposição Mundial de Lisboa de 1998, é que se começou novamente a olhar para esta parte da cidade, tendo contribuído para isso, um levantamento feito pelos responsáveis da EXPO '98, sobre o Património existente na zona oriental de Lisboa. A execução do plano urbanístico da EXPO '98, entre os Olivais e Sacavém, alterou o caráter degradado e obsoleto desta área, tornando-a numa área dedicada ao lazer, ao turismo e à cultura, criando assim uma nova centralidade, possibilitando a re-integração da frente ribeirinha oriental, compreendida entre o centro histórico e o Parque das Nações, no contexto de cidade.

FIG. 51 - Doca do Poço do Bispo - obras - Arquivo APL
FIG. 52 - Reparação do Paquete Infante D. Henrique na Doca do Poço do Bispo em 1986, autor desconhecido
FIG. 53 - Execução do Plano da EXPO 98'

48 Deolinda Folgado e Jorge Custódio - [Caminho do Oriente] Guia do Património Industrial. Lisboa. Livros Horizonte, 1999; pp. 10





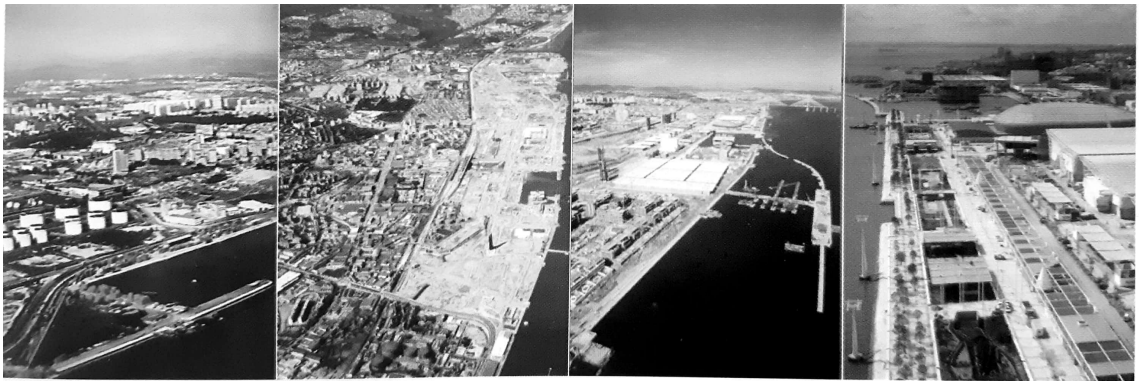




FIG. 54 - Gasómetros da Fábrica de Gás da Matinha, fotografia da autoria de Susana Anágua

## 3.3 - CAMINHO DO ORIENTE - COMO OPORTUNIDADE PARA A CRIAÇÃO DE NOVOS USOS E NOVAS CENTRALIDADES

*"Essa nova realidade dominante nesta área de Lisboa merece uma atenção muito especial, já que o património se deve entender na sua dimensão mais vasta, como retrato vivo de uma história real que se foi fazendo de rupturas e sobreposições, talvez nem sempre muito respeitadoras, mas reveladoras das preocupações dominantes em cada momento concreto".* [49]

O Património Industrial faz parte da nossa evolução, é também através dele que nos lembramos do passado, sendo este uma memória presente da história da cidade Industrial. Como qualquer outra época histórica esta não deve ser esquecida, devendo ser cultivada, pois é parte integrante de "nós" como sociedade. Atendendo aos valores do conceito de Património Industrial e à história da evolução do "Caminho do Oriente", esta zona oriental da cidade de Lisboa, é hoje uma vasta área rica em Património, constituído por conventos, quintas, fábricas e armazéns. Estes elementos, são o testemunho de uma época onde ocorreram diversas transformações e sobreposições, resultantes da evolução territorial e tecnológica da cidade.

São vários os fatores que potenciam e contribuem para a valorização do "caminho do oriente" e para a execução de futuras intervenções, desde a sua excelente localização, a sua privilegiada relação com o rio e a quantidade de Património Cultural e Industrial existente nesta área da cidade.

Como vimos nos capítulos anterior, a localização do caminho do oriente é um dos pontos fortes desta zona. É uma área, compreendida entre o centro histórico da cidade e o Parque das Nações, com diversos espaços considerados vazios urbanos e com uma frente de água maioritariamente devoluta ou esquecida, resultado da falta de planeamento urbano e da evolução industrial. Estando esta área situada entre os principais centros da cidade, centro histórico e o novo "business center" (Parque das Nações), surge a possibilidade de reintegrar o caminho do oriente no tecido urbano da cidade, através da sua requalificação/ revitalização, com o intuito de seduzir os cidadãos, criando novas centralidades e contrariando o fenómeno de cidade fragmentada.

O Património existente nesta área de Lisboa é, como vimos anteriormente, um registo das várias transformações que contam a história da evolução industrial e

---

[49] Deolinda Folgado e Jorge Custódio - [Caminho do Oriente] Guia do Património Industrial. Lisboa. Livros Horizonte, 1999; pp. 5

do desenvolvimento da cidade. Assim sendo, o património existente, deverá ser mantido, como fonte de saber e memória, fazendo parte da nossa cultura e da história presente, onde a sua preservação e readaptação protegem a "identidade do local em oposição à cidade moderna". [50]

*"Os processos de transformação existente, desencadeados, nomeadamente, pela reconversão das áreas devolutas, deixam de se destinar apenas aos habitantes de um determinado bairro ou cidade, participando, igualmente, num projecto mais alargado de promoção urbana e de novos estilos de vida, onde se evidencia a cidade como objecto estético, lugar de memória e de dimensão internacional. Tenta-se criar deste modo, um núcleo forte, dinâmico e visualmente atraente, para atrair novas actividades e populações (residentes e turistas)."* [51]

Os planos de regeneração/revitalização destas áreas industriais devolutas, englobam a requalificação do espaço público e a requalificação/ reabilitação dos edifícios de interesse e valor Patrimonial, através da implementação de novos usos, capazes de atrair populações residentes ou estrangeiras. Deste modo criam-se novas funções no tecido urbano, integrando-se o valor histórico e de memória no contexto da cidade (Guimarães, 2007; pp. 241). A escolha de novos usos, engloba desde a atividade da restauração, à do comércio, com a criação de novos cafés, restaurantes, bares, lojas de artigos náuticos, de vestuário, de recordações e de pequena indústria, ou até mesmo, de usos ligados à cultura e outros, tais como, museus, galerias de arte, centros de investigação e centros administrativos e financeiros. (Guimarães, 2007; pp. 142)

A requalificação e reabilitação destes edifícios com valor Patrimonial, através da implementação de novos usos abertos ao público, faz com que estes deixem de ser privados, utilizados apenas pelos proprietários, passando também a ser utilizados pelos cidadãos e servindo assim, como potenciador da economia local. (Guimarães, 2007; pp. 142)

A inserção em edifícios de valor Patrimonial, Cultural ou Industrial, de novos usos ligados à cultura, como por exemplo museus, origina a consequente valorização destes edifícios e faz com que estes passem a atuar como recurso turístico, promovendo a cidade. Este desenvolvimento de projetos de reabilitação de ordem museológica, integrados num roteiro cultural da cidade e/ou roteiro cultural nacional, proporcionam uma maior dinâmica social e económica e de relação entre

---

[50] F. João Guimarães - [Colecção Exponentes] Cidade Portuária, o Porto e as suas Constantes Mutações. Lisboa. Parque EXPO' 98, 2007; pp. 239

[51] Vitor Matias Ferreira - [Lisboa a Metrópole e o Rio] Centralidade e Requalificação das Frentes de Água. Lisboa. Editorial Bizâncio, 1997; pp. 83

territórios, seja a nível regional, nacional ou internacional, contribuído assim, para o fenómeno de "Turismo Cultural". [52]

Assim, podemos afirmar que o caminho do oriente é uma área indispensável para o desenvolvimento de Lisboa, quer pela sua localização e proximidade com o rio, quer pela grande quantidade de edificado Patrimonial Cultural ou Industrial existente, sendo, como diz Deolinda Folgado, um "retrato vivo de uma história real" que deverá ser mantido, fazendo parte integrante da nossa cultura. As caraterísticas desta área, proporcionam uma valorização da cidade, e potenciam uma dinâmica social, cultural e económica, contribuindo para uma maior relação entre territórios e consequentemente a sua promoção.




FIG. 55 - Edifício Abel Pereira da Fonseca 1932 - Autor desconhecido

[52] Jorge Custódio - [Revista Património nº 3] Património Industrial, Conceitos de Hoje, Valores de Futuro. Lisboa. DGPC, 2015; pp. 91



FIG. 56 - Projeto Superkilen dos Arquitetos Topotek 1, BIG Architects, Superflex

# 4 - REVITALIZAÇÃO URBANA



FIG. 57 - Praça do Comércio



FIG. 58 - Cais do Sodré - Requalificação urbana - Arquiteto Bruno Soares



FIG. 59 - Parque das Nações - Regeneração Urbana

## 4.1 - CONCEITO DE REVITALIZAÇÃO URBANA

No final do séc. XX, surge a necessidade de intervir em determinados espaços urbanos degradados ou obsoletos, resultado do envelhecimento e sub-utilização de alguns equipamentos e bens urbanos, ou mesmo, do declínio das velhas infra-estruturas industriais ou portuárias, proveniente da evolução tecnológica. Nasce assim, o conceito de revitalização urbana em oposição aos fenómenos de expansão ou fragmentação das cidades, à degradação e declínio das áreas centrais ou das áreas afetadas e à constante renovação da cidade em busca de inovação. Devido à diversidade de interesses, nem sempre compatíveis, face às lógicas de intervenção urbana neste tipo de territórios, surgem novos conceitos, tais como, renovação urbana, reabilitação e requalificação, provenientes do conceito de revitalização urbana. Estes novos conceitos, embora diferentes uns dos outros, "*contêm simultaneamente uma ideia (teórica) e uma proposta de acção sobre a cidade*." [53]

A requalificação urbana tem como intenção principal a melhoria das condições de vida das populações recorrendo a medidas de dinamização social e económica, através da promoção da construção e da recuperação de equipamentos, de infraestruturas e da valorização do espaço público. "*Procura a (re)introdução de qualidades urbanas, de acessibilidade ou centralidade a uma determinada área*".[54] Causando assim, uma mudança económica, cultural, paisagística e social na área de intervenção, alterando os padrões de organização e de utilização dos territórios em prol de um melhor desempenho económico. (Moura, 2006; pp. 20)

A reabilitação urbana tem, tal como a requalificação, a intenção principal de melhoria da qualidade de vida das populações e defende uma política de salvaguarda do património em oposição à destruição, através da readaptação e readequação do edificado e do espaço público. Embora a reabilitação urbana tenha um caráter de readaptação, não implica a salvaguarda de todo o edificado e de todo o tecido urbano. Para isso é necessário realizar um juízo de valor, onde por vezes, surge a necessidade de recorrer à demolição, ao "restauro estrito", ou mesmo à construção de novos edifícios, equipamentos ou infra-estruturas, de modo a justificar e valorizar o que se pretende reabilitar. A reabilitação urbana é um processo usado normalmente em áreas com valor histórico, com a intenção de

[53] Dulce Moura, Isabel Guerra, João Seixas e Maria J. Freitas - [Cidades - Comunidades e Territórios] A Revitalização Urbana, Contributos para a Definição de um Conceito Operativo. 2006; pp. 18

[54] Dulce Moura, Isabel Guerra, João Seixas e Maria J. Freitas - [Cidades - Comunidades e Territórios] A Revitalização Urbana, Contributos para a Definição de um Conceito Operativo. 2006; pp. 20

salvaguardar o património edificado e de readaptar o antigo tecido urbano às novas funcionalidades, revitalizando e melhorando o espaço público. "*O desenvolvimento cultural e o património são apontados como factores cruciais para a vitalidade das cidades e para o seu desempenho económico*".[55] A reabilitação destas áreas históricas é uma mais valia para a cidade, pela melhoria da qualidade de vida, pela proteção de uma identidade cultural, pelas novas atividades potenciadoras de economia, pela criação de empregos na área do turismo e da conservação, pela promoção nacional e internacional da cidade e pela economia na ocupação do solo, com a rentabilização do tecido urbano construído, contrariando a urbanização extensiva e o crescimento da cidade em expansão. (Moura, 2006; pp. 20)

A renovação urbana é o processo urbanístico mais intrusivo de todos os referidos anteriormente, assenta numa política de demolição do edificado e a sua substituição por nova construção, em busca da modernização e de uma nova imagem da cidade. Este tipo de intervenção, muitas vezes, procede ao restauro dos monumentos e sucessivamente à demolição e substituição dos conjuntos edificados e dos tecidos antigos da cidade, sendo estes considerados prejudiciais ao processo de modernização e sem valor patrimonial. Este processo urbanístico provoca grandes mudanças na estrutura da cidade, quer a nível morfológico, com a alteração da forma e da paisagem da cidade, quer a nível funcional, com a alteração do tipo de atividades económicas, através da implementação de edifícios de escritórios e empresas com grande potencial económico e quer a nível social com o fenómeno de "gentrification", ou seja, a substituição de população residente ou visitante por outra população com o maior poder económico. (Moura, 2006; pp. 18)

Como podemos ver anteriormente, os três processos urbanísticos, a requalificação, a reabilitação e a renovação, incidem sobre territórios urbanos considerados desvitalizados ou em decadência, com o principal objetivo de os voltar a dotar de "uma vitalidade urbana que já terão possuído" (Moura, pág. 29). Para isso, é necessário refletir acerca da aplicabilidade de cada um destes métodos de revitalização. Por vezes, os processos de transformação destas áreas desvitalizadas, em áreas mais atrativas economicamente, habitacionalmente, socialmente ou culturalmente, poderão remover dinâmicas importantes para a revitalização do território em causa.

*"É neste paradoxo das intervenções que se deve questionar o "direito da cidade" e a equidade social da intervenção - promovendo verdadeiros tecidos urbanos ( sociais, económicos, culturais e ambientais), com valores de cidadania, de ética e de*

[55] Dulce Moura, Isabel Guerra, João Seixas e Maria J. Freitas - [Cidades - Comunidades e Territórios] A Revitalização Urbana, Contributos para a Definição de um Conceito Operativo. 2006; pp. 20

*estética, de proximidade e de mobilidade, de inclusão e de heterogeneidade (não meramente funcional, mas verdadeiramente social).”* [56]

Segundo Moura, a natureza destas áreas urbanas desvitalizadas varia e o seu processo de revitalização também, algumas áreas exigem determinados processos de acordo com a sua capacidade de adaptabilidade. A natureza destas áreas dividem-se em cinco grupos territoriais:

- Centros urbanos e núcleos históricos;
- Expansões periféricas ou periurbanas;
- Áreas de oportunidade pontual ou estratégica;
- Espaços de reserva com potencialidade derivada;
- Espaços de relação e sinergia;

Neste trabalho, a tipologia do território em estudo é a dos centros urbanos e núcleos históricos, pelo que apenas nos iremos focar neste primeiro território. Segundo Moura os centros urbanos e núcleos históricos são áreas degradadas ou com sinais de obsolescência, como por exemplo áreas industriais ou portuárias desativadas, áreas com anomalias ao nível da densidade populacional, seja por sobreocupação ou por despovoamento e áreas com elevado número de população da classe baixa e população envelhecida.

A revitalização urbana consiste essencialmente numa estratégia e num processo de “carácter inclusivo e integrador” do tecido urbano, capaz de criar uma maior dinâmica a nível social, económico ou cultural (Moura, 2006; pp. 23). Segundo Moura, o processo de revitalização urbana é caraterizado por três objetivos fundamentais, que variam na sua importância consoante a natureza do território em causa, sendo estes objectivos:

- “*Promover a diversidade e a integração das esferas do desenvolvimento tanto do ambiente urbano, como económico e social no território, de modo a aumentar a qualidade de vida das populações*”;
- “*Implementar projectos de desenvolvimento estratégicos, isto é, procurar sinergias entre diferentes territórios, actividades económicas e populações capazes de se tornarem operadores e orientadores de mudança, antecipando os problemas e direcionando as soluções*”;

[56] Dulce Moura, Isabel Guerra, João Seixas e Maria J. Freitas - [Cidades - Comunidades e Territórios] A Revitalização Urbana, Contributos para a Definição de um Conceito Operativo. 2006; pp. 30

- "*Monitorizar os objectivos, considerando tanto os problemas como as oportunidade do território no mesmo processo de planeamento e decisão estratégicos*".[57]

Tendo em conta estes três objetivos fundamentais, e sabendo que o seu grau de importância varia consoante a natureza do território a revitalizar, apenas nos iremos focar no primeiro território (centros urbanos e núcleos históricos), conforme já acima referido, como exemplo desta valorização hierárquica dos objetivos no processo de revitalização urbana. Dos três objetivos fundamentais, o mais importante para o processo de revitalização dos centros urbanos e núcleos históricos é o primeiro, ou seja, a promoção da diversidade económica e social. Este objetivo engloba as intenções "*da multifuncionalidade, da proximidade e da mobilidade, à escala humana, perante os múltiplos constituintes da vida urbana*".[58] Para além deste objetivo de promoção da diversidade, é também importante o segundo objetivo fundamental da revitalização, ou seja, a implementação de projetos de desenvolvimento estratégicos, através de iniciativas a nível da formação, da cultura, do ambiente urbano e do espaço público, da investigação, da tecnologia e da economia baseada no conhecimento. (Moura, 2006; pp. 30 e 31). "*Este entendimento pressupõe o re-estabelecimento de centralidades dinâmicas e com identidade, quer a nível social, quer cultural e económico, perante os novos contextos de afirmação do território*". [59]

[57] Dulce Moura, Isabel Guerra, João Seixas e Maria J. Freitas - [Cidades - Comunidades e Territórios] A Revitalização Urbana, Contributos para a Definição de um Conceito Operativo. 2006; pp. 30

[58] Dulce Moura, Isabel Guerra, João Seixas e Maria J. Freitas - [Cidades - Comunidades e Territórios] A Revitalização Urbana, Contributos para a Definição de um Conceito Operativo. 2006; pp. 30

[59] Dulce Moura, Isabel Guerra, João Seixas e Maria J. Freitas - [Cidades - Comunidades e Territórios] A Revitalização Urbana, Contributos para a Definição de um Conceito Operativo. 2006; pp. 31



FIG. 60 - Vista aérea da Cidade de Chicago

## 4.2 - CRESCIMENTO EM EXPANSÃO DA CIDADE

Segundo Portas (em políticas Urbanas I, pág. 77), o crescimento e a expansão da cidade evidenciou-se, principalmente a meados da década de 60, devido ao aparecimento e à massificação do meio de transporte individual, o automóvel, que contribuiu assim, para o crescimento extensivo e fragmentado da cidade. Estas "áreas de expansão recente" constituem hoje, a grande parte dos territórios urbanizados, que apresentam um crescimento a um ritmo acelerado e que intervêm na sua maioria, de forma errada e espontânea, consoante as exigências do mercado.

Nos inícios do processo da urbanização, a base das intervenções consistia na intenção de continuidade do tecido urbano. Regendo-se por algumas medidas regulamentares, como alinhamentos, cérceas, densidades, estruturação dos lotes de construção e baseando-se em tipologias e morfologias "globalmente aceites". As novas edificações surgiam como colmatações ou continuações das pré-existências, contribuindo e reforçando o objectivo principal, ou seja a continuidade do tecido urbano. (Portas, 2012; pp. 167)

Segundo Portas, hoje esta continuidade está comprometida, já não há uma "imagem pré-definida", nem uma "base segura" que permita a inserção de uma intervenção autónoma, desligada do restante tecido urbano. O território é hoje caracterizado por inúmeras intervenções incoerentes, incapazes de se relacionarem com o restante e não transmitem uma sensação de unidade ou de conjunto, como diz o autor, são "*peças soltas de múltiplos puzzles, amontoadas, simplesmente*".[60]

De acordo com Certau (apud Portas, 2012; pp. 167), há uma "*retórica do caminhar*", que consiste no ato de percorrer o território como se de um texto se tratasse, ou seja, havendo uma continuidade e um percurso à escala humana, relacionando os diferentes territórios. Hoje esta "*retórica do caminhar*" é comparada com um "*hipertexto*", onde já não existe uma leitura contínua. O tecido urbano é composto por unidades autónomas que comunicam entre si através de uma "alargada rede" de eixos comunicativos de grande velocidade, como as auto-estradas e vias-rápidas, facilitando e aproximando as novas urbanizações das restantes. (Portas, 2012; pp.167)

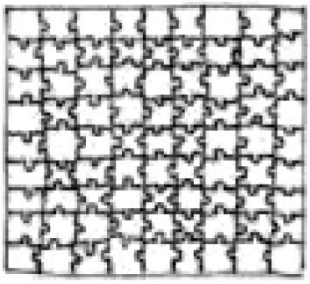
Esta nova lógica de vencer o território através desta "acelerada rede" de eixos de comunicação rápida, provoca a incompreensão do tecido urbano, onde a comunicação entre territórios é feita a alta velocidade, alterando assim os padrões

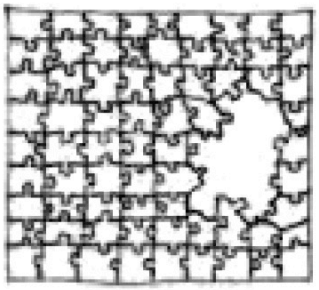
---

[60] Nuno Portas, Álvaro Domingues, João Cabral - Políticas Urbanas II, Transformações Regulações e Projectos. Lisboa. Fundação Calouste Gulbenkian, 2012; pp. 167

de localização, proximidade e percurso (Portas, 2012; pp. 167). Segundo Solá-Molares (apud Portas, 2012; pp. 167) a comunicação entre territórios faz-se agora de "flashes", onde a conexão entre os diferentes fragmentos não estabelece quaisquer relações de permanência.

"*Deixamos de entender a aglomeração urbana como uma estrutura contínua com uma forma própria e reconhecível e passamos a vê-la como um sistema de relações entre peças autónomas, uma "cidade individual" (Hanjer, 2001, pág. 56) formada pela colecção pessoal de unidades sem relação entre si para além do modo como cada indivíduo as agrupa com base nas suas práticas quotidianas e no seu imaginário*." [61]





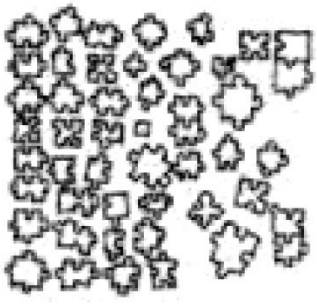


FIG. 61, 62, 63 - Esquema de peças soltas que não encaixam

Segundo Portas esta nova lógica de entender o território, provém essencialmente dos novos modos de habitabilidade e sociabilidade, das exigências do mercado e do aumento da mobilidade, como a alteração das estruturas familiares e sociais, as novas formas de trabalho, os novos processos de distribuição de mercadorias, o comércio de massas e o aumento das vias de comunicação, provocando assim a expansão urbana assente nas redes infraestruturais existentes e na disponibilidade de espaço livre para a construção, em vez de se basear na lógica de continuidade do tecido urbano. (Portas, 2012; pp. 168)

Nestas novas áreas de urbanização, ao contrário dos tecidos consolidados, torna-se mais difícil a gestão de ocupação do território, pela disponibilidade de áreas por construir e pelas infraestruturas de apoio às novas urbanizações, que tornam possível a construção praticamente em qualquer lugar. Isto faz com que os proprietários e os promotores tenham iniciativas próprias, construindo nos terrenos mais favoráveis às suas aspirações, mesmo que não correspondam às intenções estabelecidas pela administração. (Portas, 2012; pp. 170)

A regulamentação básica, tais como os índices urbanísticos, densidades, intensidade e cérceas máximas já não são capazes de assegurar a coerência urbanística entre diferentes territórios, pelo que surgiu a necessidade do estado criar e implementar uma nova regulamentação sobre loteamentos, como "*um mecanismo de substituição da administração pelos particulares no exercício de funções de planeamento e gestão urbanística*".[62] Tendo assim, as entidades

[61] Nuno Portas, Álvaro Domingues, João Cabral - Políticas Urbanas II, Transformações Regulações e Projectos. Lisboa. Fundação Calouste Gulbenkian, 2012; pp. 167 e 168

[62] Nuno Portas, Álvaro Domingues, João Cabral - Políticas Urbanas II, Transformações Regulações e Projectos. Lisboa. Fundação Calouste Gulbenkian, 2012; pp. 171

privadas começado também, a prestar atenção aos planos urbanísticos e às intervenções de maior escala, em vez de se focarem apenas nos edifícios.

"*O edifício deu lugar ao empreendimento de maior escala o qual, ao incorporar edificação e rede de espaços colectivos própria, deixa de ser um elemento que se associa a uma estrutura preexistente, para passar a ser uma parte dessa estrutura*".[63]

Esta alteração das entidades gestoras do ordenamento do território (substituição da administração pelas entidades privadas), resulta na construção urbana através da adição de peças fragmentadas executadas pelos diferentes agentes privados, onde cada intervenção surge sem intenção de relacionamento com o que lhe é exterior, fechando-se sobre si mesmas, impossibilitando o seu atravessamento e sucessivamente a lógica de continuidade e de proximidade caracterizando assim o urbano extensivo como um território descontínuo. (Portas, 2012; pp. 172)

Segundo Portas, a falta de intenção de relacionamento de cada intervenção deve-se essencialmente às alterações sociais e às novas formas de habitar. A sociedade de hoje procura o isolamento e a diferenciação, ou seja exclusividade, sossego e segurança. Daí que uma das estratégias de promoção seja oferecer ao cliente espaços de domínio privado, espaços que só determinadas pessoas podem usufruir, ou seja, exclusivo daquele grupo de pessoas, como se de um privilégio se tratasse. Esta ação de privatização, trás consigo o sossego e a segurança, fatores igualmente importantes face à procura e promoção destas novas urbanizações. O consumidor para além deste fatores, procura também a conetividade entre territórios, levando a que os promotores escolham terrenos na proximidade dos nós das auto-estradas ou das vias-rápidas, para que as suas intervenções tenham fácil acesso aos restantes territórios, ou então, em situações em que a qualificação dos espaços coletivos seja mais desenvolvida, estas intervenções fecham-se sobre si mesmas quebrando a relação com o exterior, por independência do mesmo. (Portas, 2012; pp. 174)

Como podemos verificar nos parágrafos anteriores, o crescimento em expansão da cidade é caraterizado pelo seu território descontinuo e fragmentado, sem relação com o restante tecido urbano da cidade. Já não existe uma lógica de percurso à escala humana entre territórios, agora as conexões fazem-se por instantes alterando assim, como foi dito anteriormente, os padrões de localização, proximidade e de percurso, afetando a relação entre territórios. Segundo Portas não

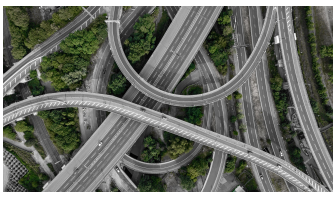


FIG. 64 - Nó rodoviário em Birmingham, Reino Unido

63 Nuno Portas, Álvaro Domingues, João Cabral - Políticas Urbanas II, Transformações Regulações e Projectos. Lisboa. Fundação Calouste Gulbenkian, 2012; pp. 172

adianta opor ou escolher entre o aglomerado urbano e o urbano extensivo, mas sim procurar perceber estes dois tipos de território e propor intervenções adaptadas aos novos processos de urbanização, encarando este problema como uma oportunidade. (Portas, 2012; pp. 168)



FIG. 65 - Fragmentos da Cidade de Washinton em 1965, Autoria de Edward J. Kaiser e David R. Godschalk



FIG. 66 - Vista aérea de Nova Iorque - autor desconhecido - https://www.pinterest.cl/pin/303922674844340181/?lp=true

## 4.3 - REVITALIZAÇÃO COMO OPORTUNIDADE

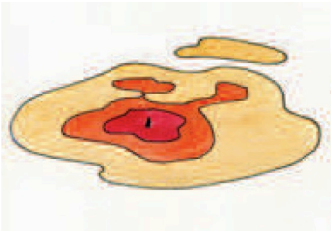
"*O urbano extensivo, descontinuo e fragmentado, corresponde a boa parte do nosso contexto actual. Não é possível continuar a olhá-lo como excepção ou erro. Não faz sentido tomá-lo como causa perdida, estrutura caótica e incompreensível sobre a qual não vale a pena intervir*". [64]

Como podemos verificar nesta citação, já não podemos olhar para o urbano extensivo, descontínuo e fragmentado como um problema, mas sim encará-lo como uma oportunidade de complemento ao urbano consolidado. Segundo Bernard Reichen (apud Portas, 2012; pp. 169), o centro urbano já não tem capacidade para todas as exigências e necessidades dos novos modos de habitar, sendo assim, é necessário olhar para o território consolidado a partir do urbano extensivo, como se tratasse de um sistema complexo de diferentes fragmentos com identidades e caraterísticas próprias, ou seja, encarando o território segundo uma rede de múltiplos centros urbanos, e não apenas um centro, o "núcleo urbano tradicional". (Portas, 2012; pp. 169)

Para isto, é necessário que cada intervenção ou construção nova, venha a desempenhar um papel catalisador, potenciando assim o território em causa e a sua envolvente. Para além de uma imagem de continuidade, procuram-se intervenções que sejam "atentas", "sensíveis" e "reativas", às progressivas transformações e variações do território, ou seja, que tenham a capacidade de se adaptar às constantes transformações. Segundo Portas estas intervenções deverão implementar interações entre sistemas, estruturas, programas, edificado e paisagem, relacionando diferentes especialidades projetuais como a arquitetura, o urbanismo e o paisagismo, criando não apenas objetos autónomos mas sim objetos arquitetónicos e toda a sua envolvente e espaço publico de modo a criar relações entre os diferentes elementos ordenadores e estruturantes do conjunto; a promover a relação entre habitantes e o seu meio; e a propor modos de habitar em coletividade, representando assim uma ideia de sociedade. (Portas, 2012; pp. 179)

Segundo Portas os processos de intervenção urbana contêm diferentes caraterísticas, essencialmente em relação às dinâmicas do território, podendo ser divididas em dois grupos distintos:

- "*A família dos rês - reabilitação, reutilização, revitalização, renovação - conforme os graus de aproveitamento das estruturas existentes*";



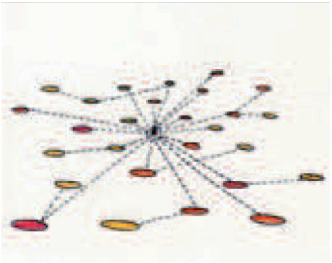


FIG. 68 e 69 - Rede de múltiplos centros - Nuno Portas Políticas Urbanas II, pp. 168

64 Nuno Portas, Álvaro Domingues, João Cabral - Políticas Urbanas II, Transformações Regulações e Projectos. Lisboa. Fundação Calouste Gulbenkian, 2012; pp. 168

- "*A família do novo - urbanização, colmatação, parcelamento, edificação - conforme os graus de consolidação e carências das estruturas a criar, completar ou substituir*".[65]

Os processos urbanos da "família dos rês", como por exemplo a reabilitação ou revitalização, são processos que incidem especificamente em territórios com o tecido urbano consolidado ou "mal formado", defendendo políticas de salvaguarda através do reaproveitamento e readaptação das estruturas urbanas existentes. Assim sendo, a revitalização dos centros urbanos consolidados ou "mal formados" vem atenuar e colmatar as tendências de crescimento em expansão e fragmentado da cidade, através da implementação de elementos catalisadores que potenciem o território e a sua envolvente. Estas ações subentendem a criação de novas centralidades, apoiando a incapacidade do centro urbano tradicional relativamente a todas as exigências e necessidades dos novos modos de habitar.

[65] Nuno Portas, Álvaro Domingues, João Cabral - Políticas Urbanas II, Transformações Regulações e Projectos. Lisboa. Fundação Calouste Gulbenkian, 2012; pp. 163



FIG. 67 - Concrete Plant Park, Nova Iorque - Fotografias Christopher Payne



FIG. 68 - Doca do Poço do Bispo - Fotografia tirada pelo Autor - 2017

# 5 - CARACTERIZAÇÃO DA ZONA DE INTERVENÇÃO

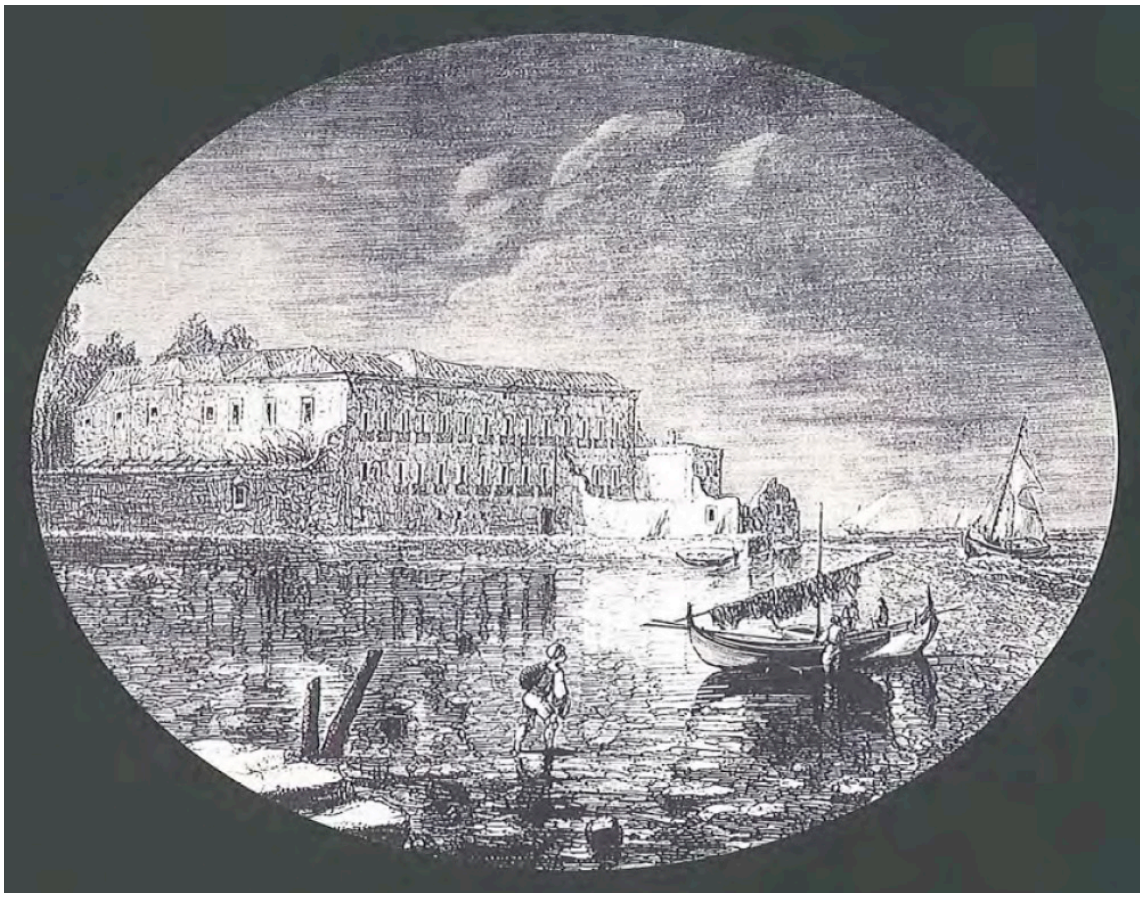


FIG. 69 - A Quinta de Marvila - Publicada no Álbum das Gravuras em Madeira de J. Pedroso, Lisboa, 1867

## 5.1 - EVOLUÇÃO HISTÓRICA DE MARVILA

Como foi visto anteriormente no sub-capítulo Caminho do Oriente, Marvila era um território essencialmente rural, que se foi desenvolvendo através de um percurso terrestre que servia de alternativa ao rio (o Caminho do Oriente). Ao longo desse percurso foram-se instalando diversas quintas, conventos, palácios e mais tarde unidades industriais, originando assim, diversas alterações e sobreposições neste território, ao longo dos tempos.

Marvila é um dos territórios mais antigos da zona oriental da cidade de Lisboa. Segundo José Sarmento de Matos, após a conquista de Lisboa aos Mouros por D. Afonso Henriques (no ano 1149), Marvila continha algum edificado, tal como mesquitas, que comprovam os inícios da ocupação, deste território ainda indefinido. Até esta data era um território maioritariamente rural e de produção agrícola, rico em vinhas e olivais. Só uns anos mais tarde, por volta de 1495, é que são definidos com precisão os seus limites, no contrato feito pelo arcebispo D. Jorge da Costa, para doar a propriedade - "Quinta Marvila" (Quinta dos Arcebispos) - à sua irmã D. Catarina de Albuquerque. (Matos, 1999; pp. 101)

Neste contrato de 1495, podemos também verificar a ausência de uma via pedestre junto ao rio, onde a única via existente, até esta data, era a atual Estrada de Marvila. "*Entre o Mosteiro de São Bento e o Poço do Bispo a quinta parte com o mar. A estrada que vai da cidade é então só uma, aquela que ainda hoje conhecemos como a Estrada de Marvila.*" [66]

Mais tarde entre 1495 e 1573 foi construída, a mandado de D. Inês de Noronha, uma via ribeirinha ao longo da praia, para fazer a ligação à quinta pela frente de água, que corresponde à atual Rua do Açúcar e que consiste no prolongamento do "Caminho do Oriente", fazendo assim, a ligação entre o Beato e o Poço do Bispo. (Matos, 1999; pp. 101)

Marvila, era a área compreendida entre o muro norte do Convento de São Bento, ou seja do atual Beato, até ao Poço do Bispo, topónimo que designava toda a "*parte junto ao rio e o seu prolongamento para norte, distinguindo-se com nitidez da parte antiga mais acima, junto ao velho caminho, que manteve o nome Marvila*".[67]

---

[66] José Sarmento de Matos e Jorge Ferreira Paulo - [Caminho do Oriente] Guia Histórico II. Lisboa. Livros Horizonte, 1999; pp. 101

[67] José Sarmento de Matos e Jorge Ferreira Paulo - [Caminho do Oriente] Guia Histórico II. Lisboa. Livros Horizonte, 1999; pp.103




FIG. 70 - Planta de Marvila - Carta das Linhas de Fortificação de Lisboa 1835

Como podemos verificar as principais vias existentes neste território, eram vias paralelas ao Rio Tejo, percorrendo o território longitudinalmente, como a Estrada de Marvila e a Rua do Açúcar, enquanto que a ligação com o interior da cidade se fazia transversalmente através das azinhagas, bem como a relação e comunicação entre as diferentes propriedades, compondo assim a fraca rede viária existente. As azinhagas eram caminhos estreitos, normalmente entre os muros que dividiam e correspondiam aos limites das propriedades.

Como foi visto nos capítulos anteriores, a consolidação do caminho do oriente ao longo do Séc. XVI, através da criação da atual Rua do Açúcar, conjugado com a beleza natural do rio Tejo, com a forte relação deste território com o rio que permitia o escoamento da produção e com o grande número de terrenos férteis para a produção agrícola, fez com que, a partir deste século, esta área passasse a ser apreciada pela nobreza e por ordens religiosas, levando a que várias propriedades agrícolas fossem transformadas em quintas de recreio, onde estas classes sociais instalavam os seus palácios e conventos. Como exemplo destas transformações, anteriormente referidas, temos a Quinta Grande, transformada em Quinta Marquês de Abrantes; a Quinta de Marvila, em que parte desta quinta deu lugar ao Palácio da Mitra, também a nascente da mesma surge o Convento de Marvila e noutra parte a Quinta Betencourt; entre outras.

Na segunda metade do século XVIII, Marvila ainda não tinha sofrido grandes alterações na paisagem, embora já tivessem sido instaladas algumas indústrias manufatureiras em algumas das quintas existentes neste território, como por exemplo, a Fábrica de Açúcar instalada na Quinta Betencourt, em 1763, originando o nome da Rua do Açúcar; ou a Fábrica dos Marroquins instalada na Quinta das Murtas em 1760. Estas Indústrias são consideradas os primeiros indícios fabris deste território.

Só mais tarde, como vimos anteriormente, nos inícios do Séc. XIX, com a extinção das ordens religiosas e a nacionalização dos seus bens, em 1833-1834, é que se começa a assistir à progressiva alteração da paisagem deste território, onde várias propriedades foram compradas pela burguesia, para a exploração agrícola e para instalação de indústrias inicialmente manufatureiras.

Neste mesmo século (XIX), mais precisamente no dia 29 de Outubro de 1856, assiste-se à inauguração da linha do caminho de ferro, desde Santa Apolónia até ao Carregado. Este acontecimento, foi dos que mais contribuiu para as profundas alterações da paisagem, deste território. Com a construção do caminho de ferro, várias indústrias instalaram-se nesta zona da cidade, como foi dito anteriormente, pela quantidade de terrenos férteis para a produção agrícola; pela disponibilidade de espaço livre nos terrenos das Quintas, Conventos e Palácios; pela relação deste território com o rio; e essencialmente pela construção desta nova

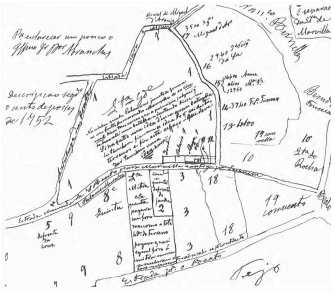


FIG. 71 - Planta de divisão dos foros de Marvila ,1752

infra-estrutura (caminho de ferro), que permitiu um transporte mais eficiente, uma vez que até à data, o transporte mais utilizado era o transporte naval, daí a que muitas indústrias estivessem localizadas junto ao rio, contendo pequenos cais acostáveis próprios ou privados.

A partir desta altura, este território altera-se por completo, deixa de ser uma área dedicada ao lazer e ao recreio, passando a ser uma área industrial. Surgiram neste território várias indústrias e armazéns industriais, como por exemplo, a fábrica "A Nacional"; os armazéns "José Domingos Barreiro"; a "Companhia Portuguesa de Fósforos"; a "Fábrica de Cortiça da Quinta da Mitra"; a "Sociedade Abel Pereira da Fonseca"; a antiga "Fábrica de Material de Guerra de Braço de Prata"; a "Sociedade Nacional de Sabões"; a "Fábrica de Borracha Luso-Belga"; "A Tabaqueira"; entre outras.

A instalação destas unidades industriais, trouxeram consigo um acentuado crescimento populacional, como foi visto anteriormente, devido à imigração de novas populações, maioritariamente rurais, vindas de todo o país à procura de emprego e consequentemente melhor qualidade de vida. Marvila nesta altura tinha uma grande carência de habitação e incapacidade de alojar todas estas novas populações imigrantes. Esta carência, dá origem a uma nova tipologia habitacional, as vilas operárias, muitas delas construídas pelos proprietários das fábricas, dentro das suas unidades industriais, como por exemplo a Vila Pereira, ou a Sociedade Abel Pereira da Fonseca, ou os Armazéns José Domingos Barreiro, e outras, cuja forma e tipologia, lhes conferiam um caráter de vila ou de bairro.

Em meados do Séc. XX, com a Exposição do Mundo Português, em 1940 e com o Plano de melhoramentos do Porto de Lisboa, em 1946, assiste-se a um aumento do desenvolvimento industrial neste território e a uma alteração profunda da paisagem. Surgem neste espaço novas docas, como a Doca do Poço do Bispo e novas indústrias, como a Fábrica de Gás da Matinha, cujo terreno original em Belém, é cedido pela câmara municipal em 1944, em prol do património cultural, transferindo-se assim, a Fábrica de Gás de Belém, para o terreno da antiga praia da Matinha, em Marvila.

Podemos assim afirmar, que foi nesta altura, que Marvila sofreu maiores alterações territoriais e que a partir deste momento, a relação entre Marvila e o Tejo, foi quebrada por completo. O habitante deixou de ter relação com a água, as praias e os pequenos cais acostáveis, deram lugar aos grandes aterros que são agora ocupados pelas unidades industriais e pelas funções portuárias.

Na década de setenta, deste mesmo século, como referido nos capítulos anteriores, as exigências impostas aos portos e à indústria, pela evolução tecnológica, como a alteração do método de carga, a alteração do meio de transporte, a necessidade de se emergir num mercado globalmente aceite, entre







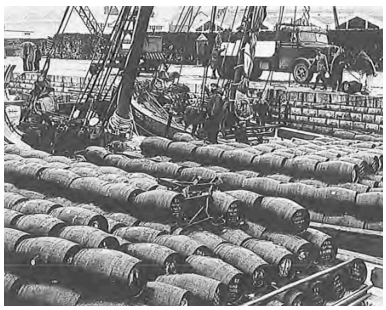







FIG. 72 - Fotografia do Palácio da Mitra e da Rua do Açúcar, onde é possível observar o antigo cais e a relação outrora existente entre este edifício e a Água. - Autoria Estúdios Mário Novais em 1941

FIG. 73 - Fotografia da Sociedade Abel Pereira da Fonseca onde é possível observar o pequeno cais acostável existente antes das obras da Doca do Poço do Bispo - Foto tirada por Mário Novais em 1910,

FIG. 74 - Antiga Fábrica de Material de Guerra de Braço de Prata nos Anos 50

FIG. 75 - Transporte de pipas de vida da Sociedade Abel Pereira da Fonseca na Doca do Poço do Bispo nos Anos 50

FIG. 76 - Descarga areia no inicio do aterro da praia da Matinha em 1938 - Foto de Eduardo Portugal 1894

FIG. 77 - Obras da Doca do Poço do Bispo - Arquivo Histórico Fábrica Maceira-Liz- autor Secil - Foto da Companhia Geral de Cal e Cimento, SA

outras, fez com que muitas das indústrias e portos, já não tivessem capacidade territorial e necessitassem de procurar novos territórios. Este acontecimento levou ao abandono e consequente degradação de várias unidades industriais e portuárias em Marvila, ao longo deste século, como por exemplo o encerramento, da Fábrica A Tabaqueira em 1963; da Fábrica de Borracha Luso-Belga em 1980; da Sociedade Nacional de Fósforos em 1985; da Sociedade Abel Pereira da Fonseca em 1993; da Sociedade Nacional de Sabões em 1996; dos Armazéns José Domingos Barreiro em 1998; da antiga Fábrica de Material de Guerra de Braço de Prata em 1998; da Fábrica A Nacional em 1998 e da Fábrica de Gás da Matinha em 1998.

De acordo com o atrás referido, podemos então concluir, que Marvila inicialmente era um território maioritariamente rural, que foi crescendo e se foi desenvolvendo, ao longo do Rio Tejo, na tentativa de uma maior aproximação possível da água, segundo o "Caminho do Oriente" e consoante a orografia do terreno. Foi também um território que sofreu inúmeras alterações, provenientes das necessidades e das exigências impostas pelo desenvolvimento industrial nesta zona, ao longo dos séculos.



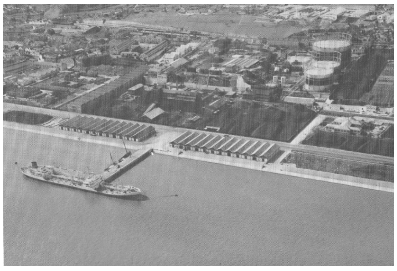








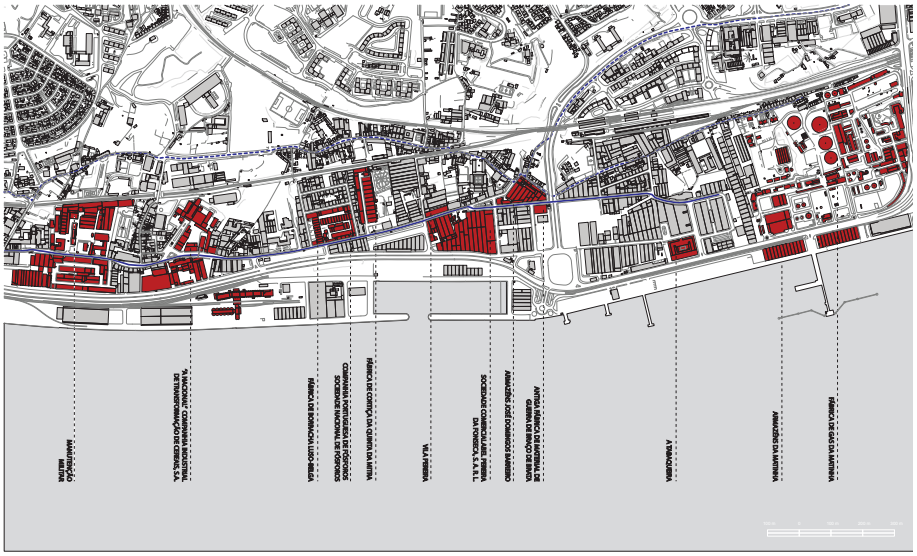



FIG. 78 - Zona Industrial da Matinha em 1959

FIG. 79 - Fábrica de Gás da Matinha - 2011

FIG. 80 - Sociedade Abel Pereira da Fonseca

FIG. 81 e 82 - Fábrica A Tabaqueira - fotos de Carlos Caria 2011



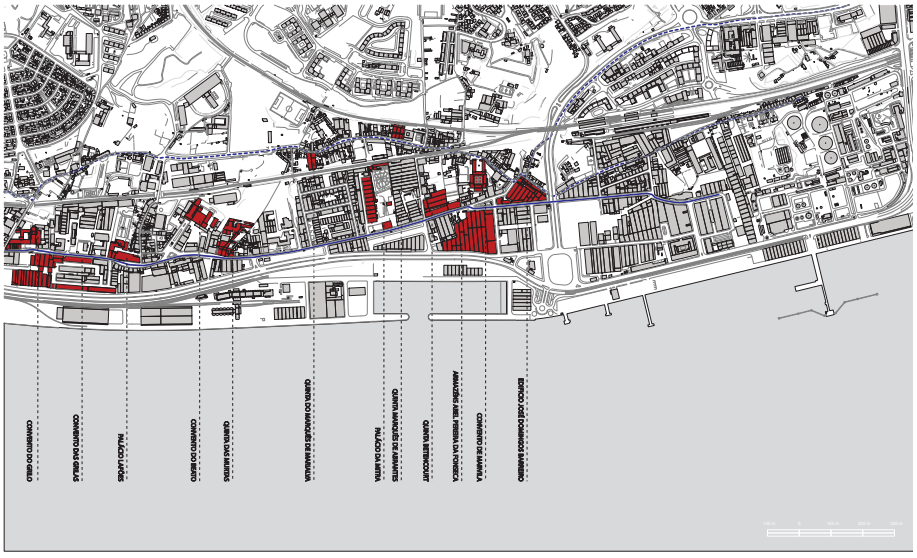




FIG. 83 - Planta de análise do Património Industrial em Marvila
FIG. 84 - Planta de análise do Património Histórico-Cultural em Marvila

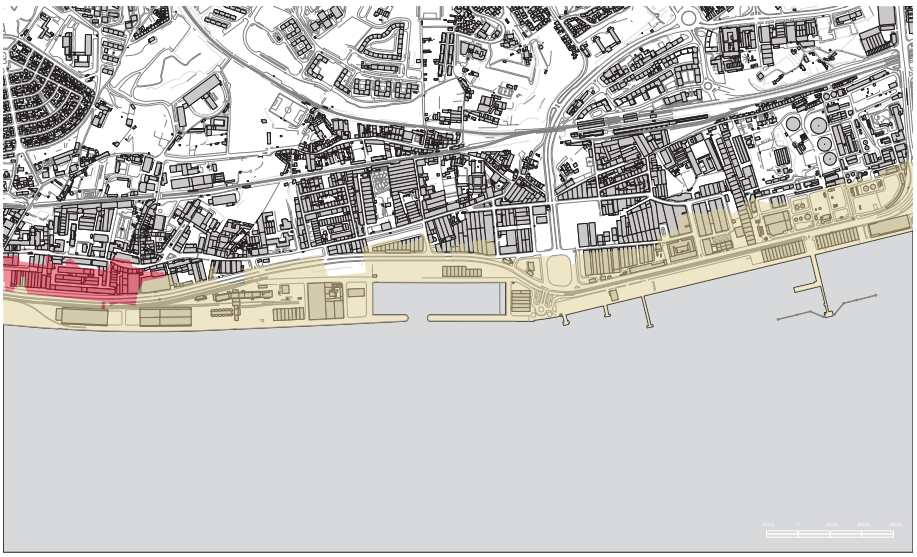
## 5.2 - CARACTERIZAÇÃO DE MARVILA - POÇO DO BISPO

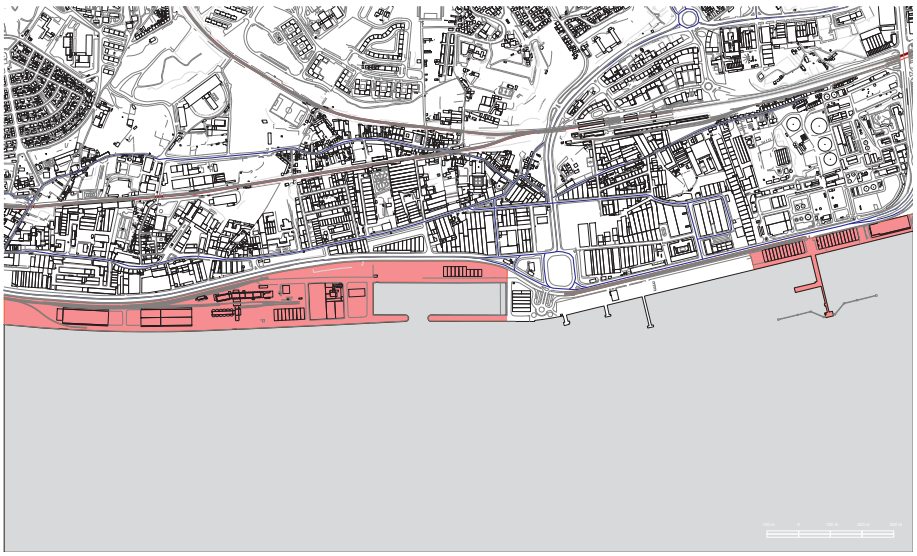
Com base nos capítulos anteriores, podemos afirmar que Marvila é um território rico em Cultura, contendo inúmeras peças edificadas classificadas como Património Cultural ou Património Industrial. São peças únicas que contam a história e a evolução deste território, são registos presentes das transformações e sobreposições ocorridas ao longo dos tempos em Marvila. Hoje, muitos destes edifícios encontram-se obsoletos e em estado de grande degradação, devido essencialmente à desindustrialização ocorrida neste território. Como exemplo de alguns destes edifícios de valor Patrimonial Cultural ou Industrial temos: o Palácio da Mitra, a Sociedade Abel Pereira da Fonseca, os Armazéns Domingos Barreiro, a Fábrica de Material de Guerra de Braço de Prata, a Fábrica A Tabaqueira, entre muitos outros.

Marvila, como vimos anteriormente, é um território que foi crescendo consoante as necessidades de cada época, crescimento este, desprovido de planeamento urbano. Era um território inicialmente periférico à cidade, que se foi expandindo e densificando ao longo dos tempos consoante as necessidades e exigências impostas pelo mercado e pelo desenvolvimento industrial. Podemos assim afirmar que este território é resultado do crescimento em expansão da cidade de Lisboa.

Como vimos no sub-capitulo do “Crescimento em Expansão da Cidade”, este crescimento provém das exigências do mercado e do aumento de mobilidade, como as novas formas de trabalho, os novos processos de distribuição, o comércio de massas e o aumento das vias de comunicação, originando assim uma extensão urbana fragmentada assente nas redes infra-estruturais existentes e na disponibilidade de espaço para construção, sem dar importância à lógica de continuidade do tecido urbano. Marvila, é hoje, um território fragmentado, caraterizado pelo seu desenvolvimento, assente no aumento de eixos de comunicação rápida e nas infra-estruturas existentes.

Esta fragmentação urbana de Marvila, deve-se essencialmente, à desindustrialização originada neste território, nos finais do séc. XX. Nos séculos anteriores, Marvila estava inserida no contexto da cidade de Lisboa, havia movimento de pessoas na rua, emprego e vários tipos de comércio, as indústrias ordenavam e davam vida a toda esta zona. Mais tarde nos finais do século XX, várias indústrias de Marvila, foram forçadas a procurar novos territórios, fora da cidade de Lisboa, pela incapacidade territorial exigida, pela evolução tecnológica e parte pela nova estratégia de desenvolvimento da cidade, proveniente do plano EXPO 98’. Este abandono da indústria e sucessivamente das funções portuárias,



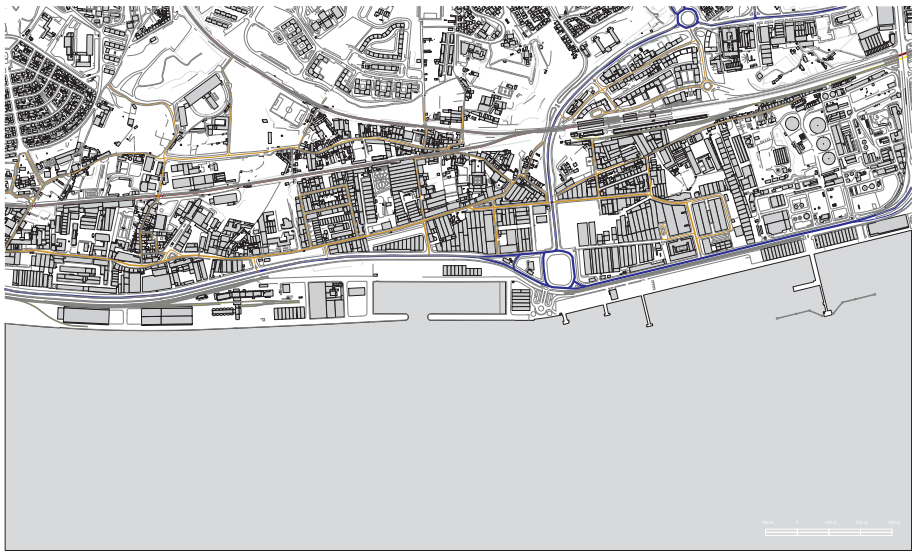



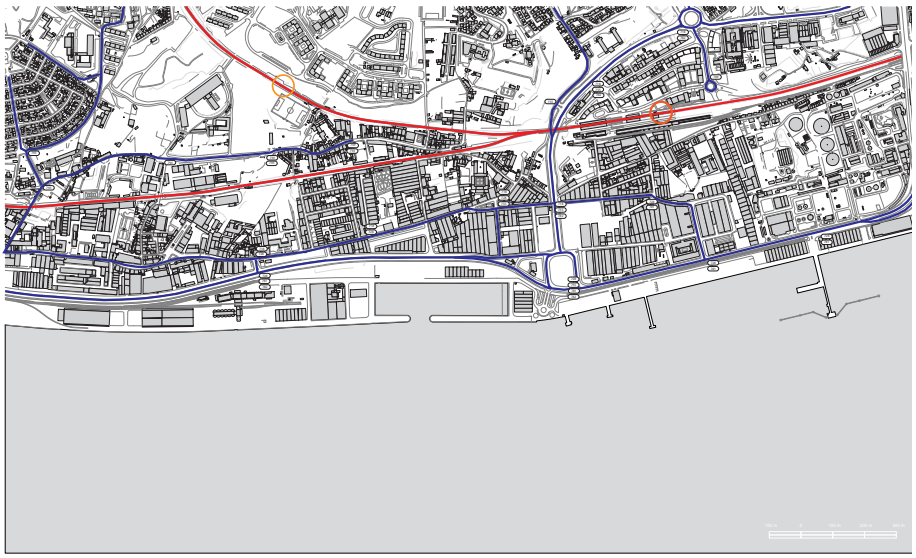

FIG. 85 - Planta de análise da evolução da Linha de Costa em Marvila - Planta produzida pelo autor
FIG. 86 - Planta de análise às barreiras existentes Marvila - Planta produzida pelo autor
FIG. 87 - Planta de análise das vias principais e secundárias em Marvila - Planta produzida pelo autor

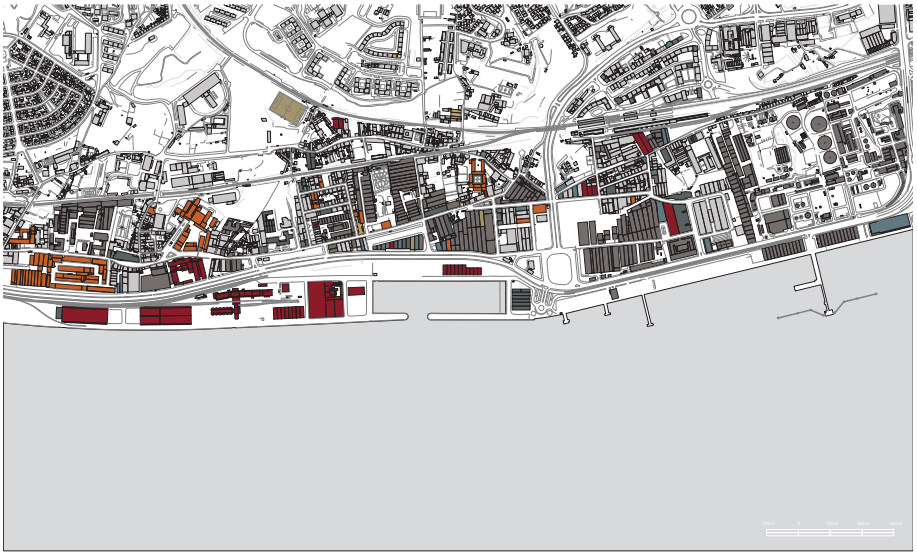
levou a que este território entrasse em decadência, ficando, com diversos edifícios degradados e/ou abandonados, sem espaços públicos ou espaços de permanência qualificados, com carência de diversidade de usos, com uma elevada percentagem de população envelhecida e de classe social menos favorecida, com falta de habitação e de emprego, originando assim um território esquecido e desconectado do restante.

Marvila é um território, cuja linha de costa foi sendo alterada ao longo dos séculos, ficando com o decorrer do tempo, cada vez mais distante do Rio. Estas alterações surgiram inicialmente com a instalação de pequenos cais acostáveis ou portos privados das quintas, palácios e conventos, mais tarde com a consolidação de algumas vias de comunicação e com a instalação de algumas indústrias, inicialmente manufatureiras, e posteriormente, no século XX, com os grandes aterros provenientes das obras do Porto de Lisboa e da instalação de grandes indústrias nesta zona, como a Fábrica de Gás da Matinha.

A instalação da indústria e dos portos nesta zona da cidade, conjugado com o crescimento e desenvolvimento deste território, assente no aumento das vias de comunicação, tais como a linha do caminho de ferro, a Avenida Infante D. Henrique e a Rua Cintura do Porto, criaram barreiras físicas e visuais entre Marvila e o Rio, impossibilitando e quebrando a relação, outrora existente, entre o habitante e a água, ou seja, criando um “efeito barreira”. Para além das indústrias e das infraestruturas criarem barreiras transversais que impedem os habitantes de se relacionarem com a água, criaram também uma quebra na lógica de percurso à escala humana. Isto é, ao privatizarem a ocupação de um território para uso industrial ou portuário, criaram zonas no território, inacessíveis ao habitante (peão), interrompendo a lógica de percurso e de continuidade ao longo da frente ribeirinha de Marvila, desconectando este espaço do restante.

Marvila é hoje um território de fácil acesso, como vimos anteriormente, composto por inúmeras infra-estruturas viárias e ferroviárias. As vias de comunicação principais são maioritariamente longitudinais em relação ao rio, enquanto que as secundárias são maioritariamente transversais. Em relação às vias principais temos, a linha do caminho de ferro, a Avenida Infante D. Henrique, a Rua Cintura do Porto, a Rua do Açúcar, a Rua Fernando Palha e a Av. Gomes da Costa esta última, transversal em relação ao Rio Tejo. As vias secundárias transversais são, a Rua José Domingos Barreiro, a Rua Capitão Leitão, Beco da Mitra, a Rua Pereira Henriques, a Rua Amorim, a Rua Fábrica de Material de Guerra e a Rua 3 da Matinha e as longitudinais são, a Rua Marvila, a Rua Direita de Marvila, a Rua Afonso Annes Penedo e a Rua Zófimo Pedroso, esta última enviesada em relação ao rio. Podemos também verificar a escassez de vias que fazem a comunicação com o interior da cidade, este acontecimento provém essencialmente das diferentes



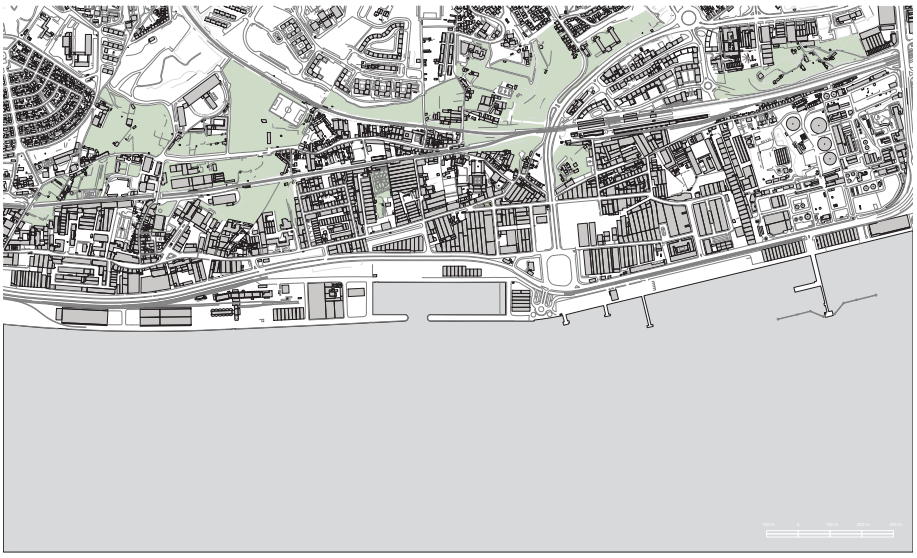




FIG. 88 - Planta de análise dos transportes em Marvila - Planta produzida pelo autor
FIG. 89 - Planta de análise dos Usos existentes em Marvila - Planta produzida pelo autor
FIG. 90 - Planta de análise dos espaços verdes e dos espaços públicos qualificados existentes no território de Marvila - Planta produzida pelo autor

cotas existentes entre a frente ribeirinha e o interior de Marvila. Assim sendo e segundo as vias principias, podemos afirmar que as deslocações feitas neste território são maioritariamente longitudinais em relação ao Rio Tejo, percorrendo o território paralelamente à sua frente de água.

Ao analisarmos os transportes públicos coletivos em Marvila, verificamos a existência de alguns autocarros da carris que fazem a comunicação desta zona, com as restantes, como por exemplo o 718 que vai desde a Alameda Afonso D. Henriques até ao ISEL, o 728 desde o Restelo até à Portela, o 749 desde Entrecampos até ao ISEL, o 755 desde Sete Rios até ao Poço do Bispo, o 781 do Cais do Sodré até ao Prior Velho, o 782 do Cais do Sodré até Moscavide, o 793 desde Estação Roma-Areeiro até Marvila e por último o 794 desde o Terreiro do Paço até à Estação do Oriente. Relativamente a este transporte público coletivo (autocarros), verificamos que embora existam vários percursos a fazer a ligação com esta zona, estas são pouco frequentes, não resolvendo as deslocações da população para esta zona da cidade. No que diz respeito aos transportes públicos ferroviários, verificamos a existências de duas estações próximas desta área da cidade, a Estação de Marvila situada na Azinhaga dos Alfinetes e a Estação Braço de Prata situada na Rua Dr. Estevão de Vasconcelos, estações estas, cujos percursos e ligações não exploram o seu máximo potencial, visto terem capacidade e oportunidade de fazer a ligação com outros territórios. Na Estação de Marvila, a única linha existente é a Alcântara-Terra - Castanheira do Ribatejo, e na Estação de Braço de Prata, as linhas existente são, Sintra - Alverca, Santa Apolónia - Azambuja, Alcântara-Terra - Castanheira do Ribatejo e Sintra - Oriente.

Ao analisarmos os usos do solo da área de estudo, verificamos pouca diversidade dos mesmos. Verificamos também uma grande carência de habitação, sendo as habitações existentes maioritariamente de tipologia unifamiliar. Recentemente foram feitos dois planos que se encontram em curso, que criarão dois grandes núcleos para habitação coletiva nesta zona da cidade, são estes o projeto do Arquiteto Renzo Piano situado entre a Fábrica de Material de Guerra de Braço de Prata e a Fábrica a Tabaqueira, e o plano urbano do Atelier RISCO situado no terreno da antiga Fábrica de Gás da Matinha. Estes dois planos vêm enriquecer e dinamizar esta área da cidade a nível habitacional e a nível de ocupação do território, propondo um grande número de habitações e a criação de vários espaços públicos qualificados. Nesta zona existe algum comércio, poucos serviços e escritórios e muito poucos equipamentos desportivos e de lazer. Relativamente à cultura podemos afirmar que Marvila é uma área rica em equipamentos culturais, contendo o Centro Cultural da Fábrica de Material de Guerra de Braço de Prata, o Teatro Meridional e diversos atelieres e galerias de arte que se têm instalado nesta zona da cidade nos últimos anos, como a Galeria Múrias Centeno, a Galeria de Arte







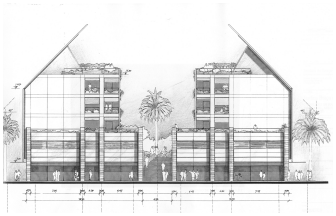


FIG. 91 -Plano de Pormenor da Matinha, Projeto de Plano - Planta da Divisão Cadastral Existente e de Demolições - CML

FIG. 92 -Plano de Pormenor da Matinha, Projeto de Plano - Planimetria Geral - CML

FIG. 93 - Maquete de estudo do Projecto Jardins do Braço de Prata do Arquiteto Renzo Piano - Dossier do Projecto

FIG. 94 - Corte dos conjuntos edificados propostos pelo Arquiteto Renzo Piano - Dossier do Proiecto

Contemporânea Paulo Jorge Amaro, a Galeria The Room, a Galeria Ar Sólido, a Galeria Francisco Fino, a Galeria Baginski, a Galeria Under Dogs, o Atelier de Arquitectura de Helena Botelho, o Estúdio de Tomás Hipólito, entre outros.

Em relação aos espaços públicos qualificados ou espaços de permanência, verifica-se que Marvila (Poço do Bispo) tem uma grande carência destes espaços, devido ao seu desenvolvimento desprovido de planeamento urbano assente nas exigências de cada época. O único espaço público qualificado existente neste território até á data, é a Praça David Leandro Da Silva, situada entre os Armazéns Domingos Barreiro e a Sociedade Abel Pereira da Fonseca, no cruzamento da Rua do Açúcar, com a Rua Zófimo Pedroso, com a Rua Fernando Palha e com a Rua Amorim. Os dois grandes planos, (plano do Arquitecto Renzo Piano e o plano do atelier RISCO) vêm alterar esta carência de espaços públicos qualificados, propondo grandes espaços públicos quer na frente ribeirinha quer no território da Fábrica de Gás da Matinha.

Marvila é hoje um território com grande importância para a cidade de Lisboa, quer pela Cultura e pelo Património existentes, quer pelo número de edificado abandonado ou obsoleto disponível para inserção de novos usos, quer pela proximidade com a água, que possibilita a devolução da relação outrora existente entre o habitante e o rio, quer pela proximidade deste território com os grandes centros da cidade (o centro histórico e o novo “business center” - Parque das Nações) que também pelo fácil acesso, permitem a revitalização e a reintegração de Marvila no contexto da cidade de Lisboa, colmatando e atenuando o problema da fragmentação urbana existente.

Como foi visto no parágrafo anterior e nos sub-capítulos, “Portos e Frentes de Água como oportunidade para a criação de novos usos e novas centralidades”, “Caminho do Oriente como oportunidade para a criação de novos usos e novas centralidades” e “Revitalização e Reabilitação como Oportunidade”, Marvila é um território com grande potencial para a cidade de Lisboa, embora seja necessário resolver as problemáticas referidas neste sub-capítulo para que seja possível uma melhor reintegração no contexto de cidade.

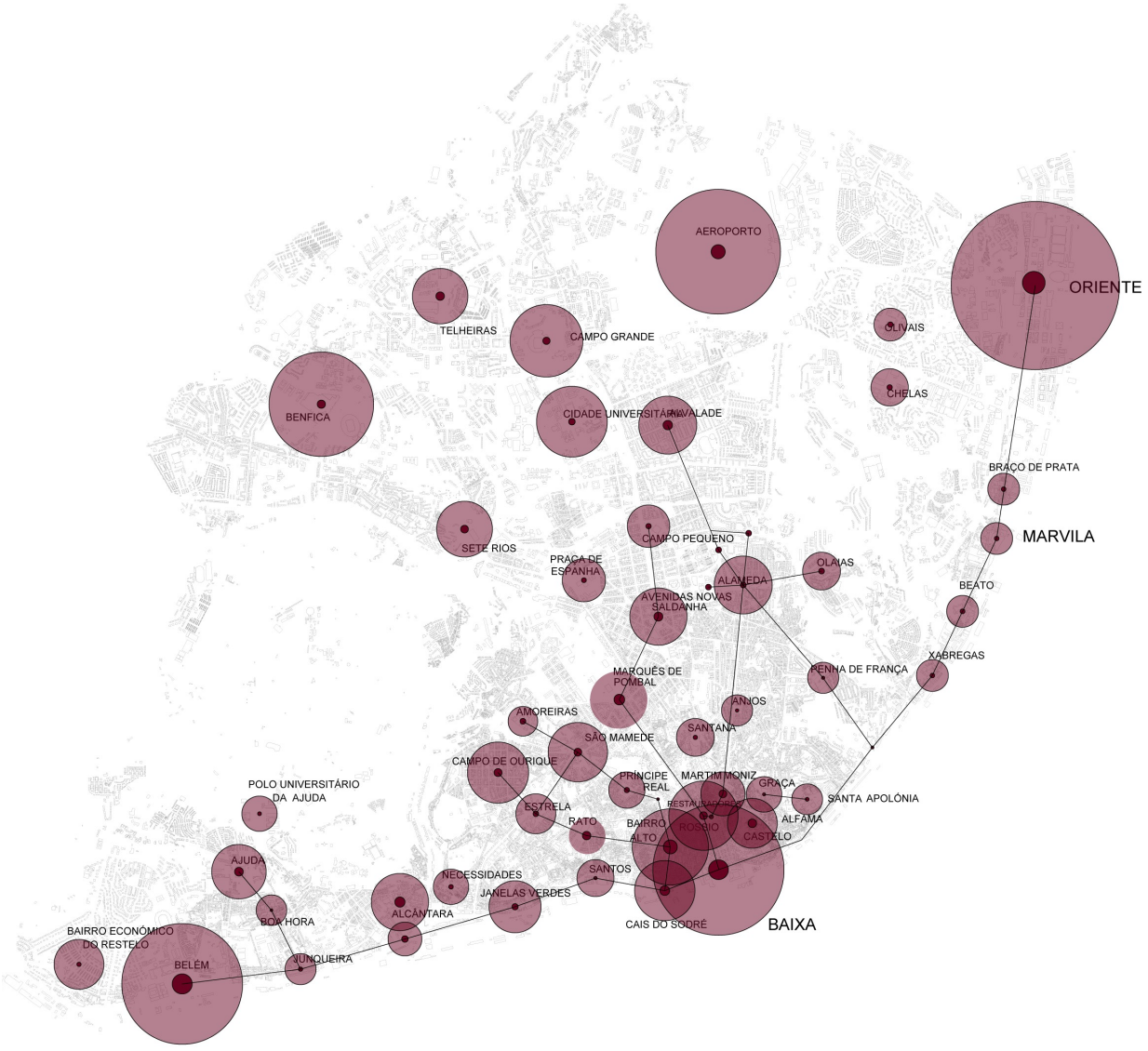



FIG. 95 - Planta das Centralidades existentes no território de Lisboa

## 5.3 - OBJECTIVOS PARA LISBOA SEGUNDO O PLANO DIRETOR MUNICIPAL

Neste sub-capítulo iremos-nos focar na análise do Plano Director Municipal de Lisboa, de modo a compreender melhor as expetativas e objetivos do Município, perante o Futuro de Lisboa e perante a Frente Ribeirinha Oriental.

Segundo o PDM de Lisboa, as principais intenções do Município são: atrair mais habitantes; gerar mais emprego; impulsionar a reabilitação urbana; qualificar o espaço público; devolver a frente ribeirinha às pessoas; promover a mobilidade sustentável e incentivar a eficiência ambiental.

Em relação às medidas e às formas de executar estas intenções o PDM propõe diversas soluções, nas quais iremos apenas referir as mais importantes e pertinentes para a execução deste trabalho.

Lisboa pretende atrair mais habitantes para a cidade, através da construção de novos equipamentos culturais, sociais e desportivos, como campos de jogos, piscinas e ginásios (PDM, pp. 23). Gerar maior emprego e inseri-lo na cidade, através da reserva de espaços nos loteamentos e nos planos urbanos para a localização de empresas, criando espaços multifuncionais evitando a criação de setores urbanos e apoiando iniciativas de reabilitação de espaços industriais desativados (PDM, pp. 24 e 25).

Impulsionar a reabilitação e a regeneração urbana através da classificação de zona histórica a toda a área urbana construída e criando incentivos fiscais para projetos de reabilitação e reabilitação urbana.

Qualificar o espaço público através do reordenamento do trânsito e redução das vias de circulação automóvel, permitindo o aumento do espaço de circulação pedonal e de estadia, criando assim, uma maior vivência do espaço público. Aumentar as áreas verdes permeáveis e eixos arborizados, garantindo um aumento na permeabilidade do solo, melhoria visual e climática do espaço público. Melhorar a acessibilidade, conforto e segurança, através da escolha adequada dos pavimentos do espaço público.

Devolver a frente ribeirinha às pessoas com a reconversão das frentes do Poço do Bispo, Santos, Alcântara e Pedrouços, em usos como recreio, lazer e desporto náutico, em parceria com a APL pelo facto de haver uma substituição do antigo uso portuário. Reduzir o eixo viário principal da frente ribeirinha, aumentando o espaço de circulação pedonal e o número de áreas verdes permeáveis, de modo a criar uma maior vivência do espaço público ribeirinho. Resolver também o efeito barreira criado pelas vias de circulação automóvel e pelo caminho-de-ferro, de modo a gerar uma maior permeabilidade entre a margem do rio e a cidade.

Promover a mobilidade urbana através da redução de veículos no interior da cidade, aumentando o estacionamento para residentes e diminuindo o estacionamento público. Aumentar a rede de ciclovias, qualificando o espaço público e reduzindo a largura das vias de comunicação. (PDM, pp. 32)

Incentivar a eficiência ambiental através do aumento das áreas verdes com a intenção de continuidade, especialmente nos vales, por estarem sujeitos a "fenómenos climáticos extremos" e "risco sísmico", e também no espaço público, não só com a intenção de permeabilizar o solo da cidade, mas também pela sustentabilidade ecológica do território, com a intenção de amenizar o clima, reduzindo o "efeito ilha de calor" (PDM, pp. 34)

Uma das soluções estabelecidas pelo PDM de Lisboa, do ponto de vista da promoção de "uma cidade ambientalmente sustentável, amigável e segura", consiste em apostar na reconversão da frente ribeirinha, com o intuito de a devolver aos cidadãos, restabelecendo as relações outrora existentes, valorizando o seu potencial histórico-cultural e ecológico, proporcionando uma maior vivência urbana, consequentemente atraindo populações e potenciando a economia e o turismo local. (PDM, pp. 18)

*"Plano geral de intervenção na frente ribeirinha, feito pelo Município e com carácter orientador, permitiu concertar com a Administração do Porto de Lisboa projectos de reconversão para áreas transferidas e para as que se mantêm na jurisdição portuária mas sem uso portuário exclusivo. A reconversão da frente ribeirinha assenta em quatro eixos:*

a) *- Um sistema de espaços públicos renovados, indispensáveis para a formalização de um corredor ecológico estruturante em meio urbano;*

b) *- A reconversão das frentes Poço do Bispo, Santos, Alcântara e Pedrouços, com uso predominantemente de recreio, lazer e desporto náutico;*

c) *- A redução da importância do Arco Ribeirinho como eixo viário principal;*

d) *- O aumento das situações de transposição da via férrea e das rodovias de modo a ligar as colinas sobranceiras à Frente Tejo."* [68]

Relativamente aos usos do solo, o PDM define no artigo 17º da subsecção II, que o sistema de vistas tem como objetivo a salvaguarda e a valorização das relações visuais e garantir que em toda a frente ribeirinha deverá haver condições

[68] PDM - Regulamento do Plano Director Municipal de Lisboa. pp. 55 e 56

de acesso à margem do Rio Tejo, de modo a que seja possível desfrutar da paisagem ribeirinha. o PDM acrescenta também que todos os novos edifícios terão que respeitar os arruamentos e os eixos visuais com o rio. (PDM, pp. 55 e 56)

Em relação aos usos do solo, expressos na subsecção V, relativa a espaços de uso especial ribeirinho, o PDM define no artigo 66º, que os espaços a consolidar de uso especial ribeirinho, são normalmente áreas portuárias desativadas e que a sua reconversão urbana, consista na implementação e desenvolvimento de atividades ligadas ao lazer, cultura e desporto, aproveitando a posição geográfica dos espaços em questão. Os usos recomendados neste artigo para estes espaços de uso especial ribeirinho, são usos de terciário, turismo, equipamentos e atividades ligadas à cultura, à investigação, ao desporto, à pesca, às atividades náutico-turísticas e náuticas de recreio, excluindo todos os usos industriais, habitacionais e logísticos não associados às atividades náuticas, como a náutica de recreio, náutica desportiva, pesca e às actividades marítimo-turísticas. É também definido neste artigo que a altura máxima da fachada é de três pisos, podendo pontualmente chegar aos 4 pisos (entre 13 a 17 metros), dependendo do sistema de vistas. Todas as novas edificações terão de respeitar um afastamento mínimo de 20 a 25 metros da margem do rio, de modo a salvaguardar a paisagem local, as vistas e a "fruição" da frente ribeirinha. É necessário também que as novas atividades não contribuam para a poluição da água do Rio Tejo. (PDM, pp. 111)

No que diz respeito à zona Oriental de Lisboa, o PDM no Programa execução do Plano, concretiza as opções e prioridades da unidade operativa de planeamento e gestão 2 - Oriental (UPGO 2). Esta unidade operativa de planeamento urbano abrange três bairros de Lisboa, o bairro Santa Maria dos Olivais, Oriente e Marvila, enumerando os Objectivos / Termos de referência, os Programas e Projetos Urbanos Transversais e os Programas e Projetos Específicos destes locais de intervenção. (PDM, pp. 126 - 128)

Iremos apenas referir as alíneas mais relevantes para a temática deste trabalho, referentes aos objetivos, programas e projetos enumerados pelo PDM nesta UPGO:

*1- "Objectivos / Termos de referencia:*

*b) - Eliminar as assimetrias urbanas de carácter social, reforçando a coesão territorial e minimizando os efeitos de fragmentação;*

*c) - Potenciar a atração de emprego;*

*d) - Potenciar as centralidades polarizadas em torno da estação do Oriente e do Hospital de Todos os Santos, alargando os efeitos multiplicativos;*

*f) - Valorizar o efeito de vertebração da estrutura ecológica urbana inerente ao sistema de vales e à sua relação com o Rio;*

*g) - Valorizar o Conjunto Urbano Singular do Caminho do Oriente;*

*h) - Implementar a revalorização e requalificação biofísica dos cursos de linhas de água e respectivas margens, de forma a assegurar o seu papel do ponto de vista funcional e paisagístico, e a garantir uma correta integração em áreas de espaços verdes urbanos e permitindo a fruição pública destes espaços;"* [69]

2- *" Programas e Projectos Urbanos Transversais:*

*a) - Programa de requalificação, ampliação ou construção de equipamentos de nível superior;*

*g) - Programa de requalificação do espaço público de bairros residenciais promovendo a mobilidade suave e a vivência urbana;*

*h) - Programa de desenvolvimento de corredores de transporte em articulação com os operadores e municípios vizinhos;*

*i) - Programa de reformulação das interfaces de transporte em articulação com os operadores e municípios vizinhos;*

*j) - Programa de Acessibilidade Pedonal de Lisboa;*

*k) - Programa de requalificação da Av. Infante D. Henrique;*

*r) - Programa de ligação entre a Cidade e o rio através do incremento dos espaços públicos ribeirinhos com funções ligadas à náutica de recreio, ao turismo e cultura;*

*v) - Projecto Urbano Percurso Cultural Caminho do Oriente;"* [70]

3 - *" Programas e Projectos Específicos:*

*a) - Programa de reabilitação, ampliação ou construção de equipamentos a nível local;*

*b) - Programa de concretização da Estrutura Ecológica Urbana na zona Oriental de Lisboa;*

*c) - Projecto Urbano Vale Fundão - Matinha - Poço do Bispo;*

*d) - Projecto Urbano Viver Marvila."* [71]

---

[69] PDM - Regulamento do Plano Director Municipal de Lisboa. pp. 126

[70] PDM - Regulamento do Plano Director Municipal de Lisboa. pp. 127 e128

[71] PDM - Regulamento do Plano Director Municipal de Lisboa. pp. 128

# 6 - INTERVEÇÃO NA DOCA DO POÇO DO BISPO



FIG. 96 - Ortofotomapa da área da intervenção

## 6.1 - ESTRATÉGIA URBANA

Após as análises realizadas à zona de intervenção, foi possível identificar as principais problemáticas e anomalias existentes neste território. Tendo em conta estas problemáticas e as intenções expressas no PDM, para esta zona da cidade, desenvolvemos uma estratégia urbana, como uma possível solução para este território.

Esta estratégia tem como objetivos principais o de restabelecer as relações outrora existentes entre o habitante e a água, criando uma melhor relação entre o tecido urbano do Poço do Bispo e o Rio Tejo; salvaguardar o Património Industrial; e revitalizar este território, atenuando e colmatando o crescimento em expansão fragmentada, permitindo a sua reintegração no contexto da cidade de Lisboa.

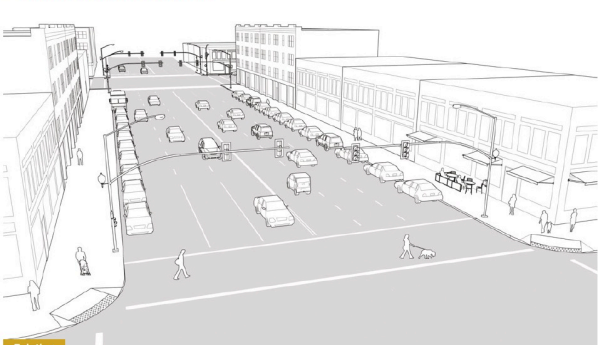
Para melhorar a relação entre o tecido urbano do Poço do Bispo e o Rio Tejo, foi necessário atenuar e resolver as barreiras físicas e visuais existentes neste território, através da criação de eixos centrais arborizados ao longo das vias de comunicação rápida automóvel, reduzindo a largura das faixas, obrigando a que o trânsito se desloque mais lentamente; criando também, atravessamentos pedonais, elevados ao nível do passeio, ao longo da Av. Infante D. Henrique, localizados em pontos estratégicos, de modo criar continuidade entre a frente de água antiga e a atual e obrigar à redução de velocidade automóvel nestas zonas de atravessamento.

Relativamente à revitalização urbana deste território, propõe-se a reabilitação e requalificação do espaço público, bem como a reabilitação do edificado com valor patrimonial, existente na zona de intervenção, uma vez que se tratam de registos presentes que contam histórias do passado. A reabilitação deste edificado de valor patrimonial, através da implementação de novos usos de usufruto público, tem como objetivo dar a conhecer aos cidadãos, estas obras de arte, peças únicas que contêm um enorme valor de saber e de memória. A reabilitação deste edificado, para fins culturais, poderá servir de potenciador económico, cultural e turístico a diferentes escalas, regional, nacional e internacional.

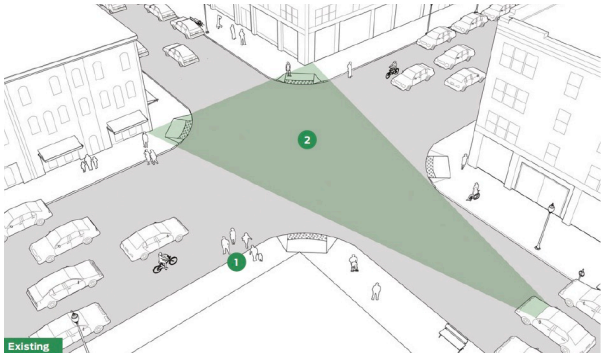
Relativamente à requalificação urbana do Poço do Bispo, propõe-se a criação de vários espaços verdes e espaços públicos qualificados, ao longo da frente ribeirinha, com diferentes atividades, de modo a criar uma rede de múltiplos espaços que possam ligar as diferentes partes deste território. É também proposta a alteração do uso da doca do Poço do Bispo para doca de recreio, a criação de um equipamento ligado ao desporto e à náutica desportiva e algum edificado para uso comercial e restauração, na frente de água. Estes espaços públicos qualificados, juntamente com a alteração do uso da doca, com o equipamento e edificado




FIG. 97, 98 e 99 - Exemplos de atravessamentos ou passadeiras elevadas ao nível do passeio





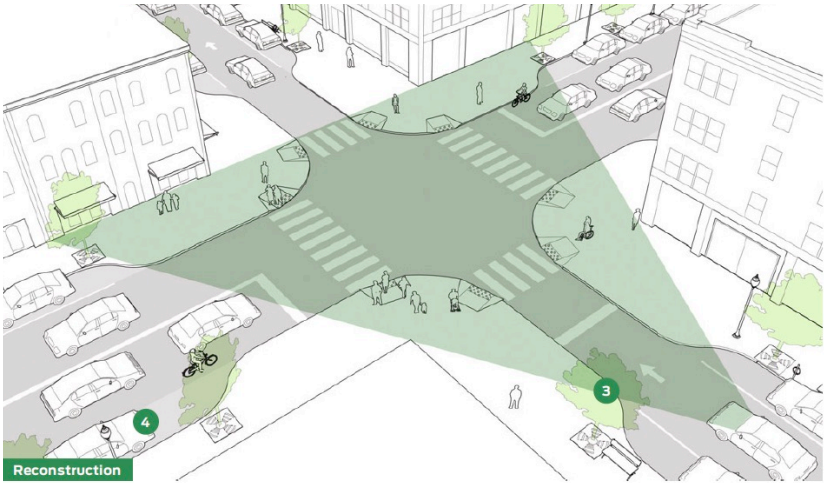




FIG. 100, 101, 102 e 103 - Exemplo de estratégias para a redução da velocidade automóvel

proposto, vêm reforçar a intenção dos atravessamentos pedonais, gerando espaços de permanência, permitindo assim a continuidade do tecido urbano e uma maior vivência do espaço público.

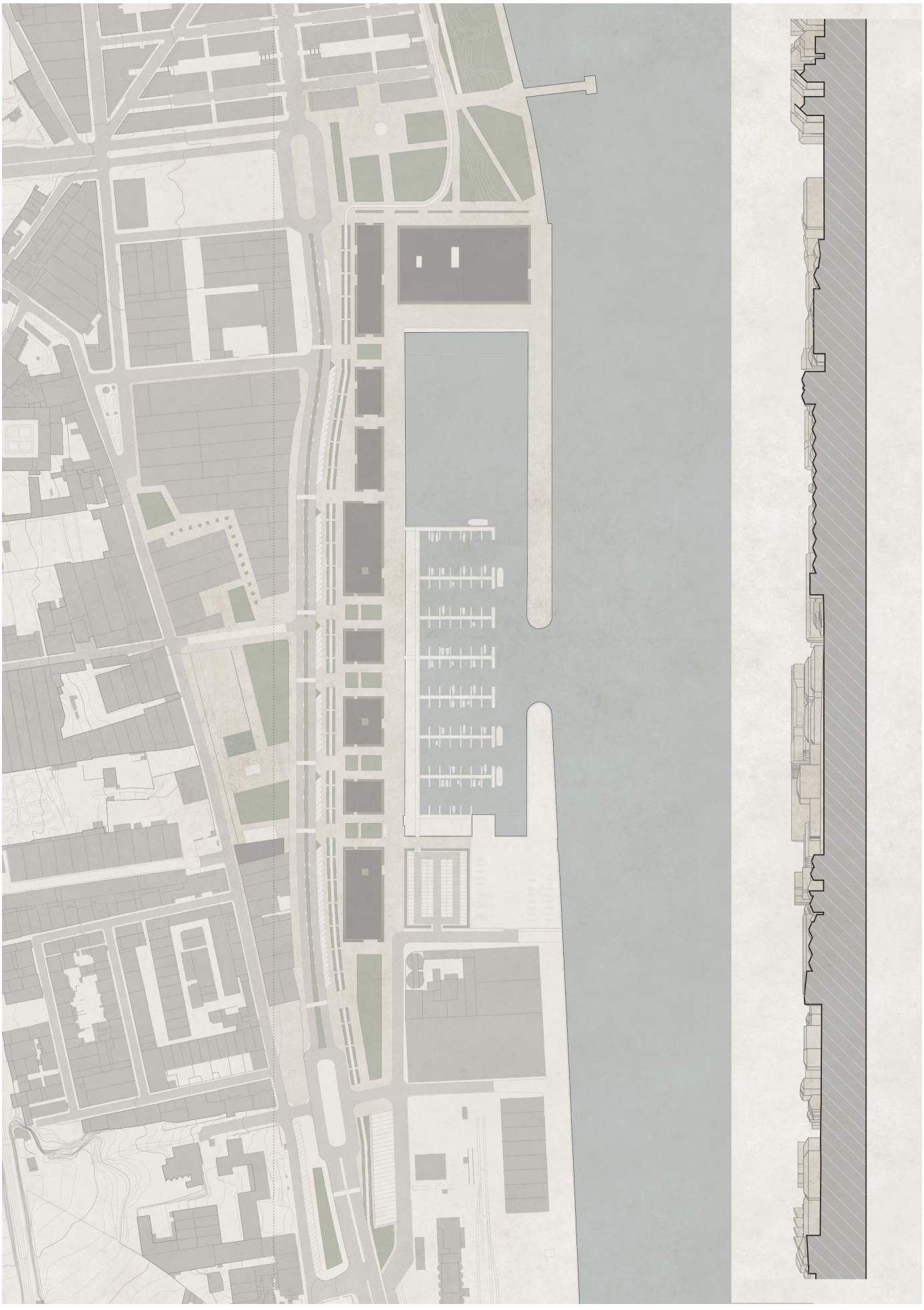
A atribuição do uso de doca de recreio, à doca do Poço do Bispo, tem o intuito de gerar um ponto de maior atração populacional nesta zona da cidade, bem como de aproximar novamente os habitantes da água, através das atividades propostas, ligadas à náutica desportiva, servindo assim, como elemento catalisador de novas dinâmicas urbanas.

A requalificação do espaço público, tem também como objectivo, reintegrar o património edificado, na cidade contemporânea, através da criação de espaços públicos qualificados, na zona frontal destes edifícios de valor patrimonial, bem como, através da melhoria das acessibilidades, da reorganização dos passeios e da alteração dos pavimentos, permitindo assim, uma maior mobilidade urbana e incentivando as entidades públicas ou privadas, a investir na reabilitação deste edificado.

Concluindo, esta estratégia tem como objetivo, revitalizar esta área da cidade, através da resolução das problemáticas e das anomalias existentes, com a intenção de gerar novas dinâmicas urbanas e uma maior vivência do espaço urbano de modo a reintegrar este território no contexto da cidade de Lisboa.



FIG. 104 - Foto da requalificação do espaço público em Berges Right Bank, Paris como exemplo de vivência do espaço público



## 6.2 - PROPOSTA URBANA

Após definida a estratégia urbana, foram analisadas as várias soluções e formas de concretizar as intenções anteriormente referidas, resultando na proposta urbana que passamos a explicar.

Antes de mais, é importante referir que será necessário recorrer à demolição de algum edificado existente neste território, para reforçar as intenções expressas nesta proposta. Para a decisão destas demolições, foi necessária uma avaliação desse edificado, tendo em conta o seu valor patrimonial e uma análise, do ponto de vista urbanístico, dos prós e contras da sua demolição.

A proposta urbana apresentada, está compreendida entre a Rua Amigos de Lisboa, a sul e o terreno da antiga Fábrica de Gás da Matinha, a norte, onde se encontra o Plano do Atelier Risco.

O inicio da proposta urbana, é marcado com a criação de uma rotunda, situada no cruzamento entre a Av. Infante D. Henrique e a extensão da Rua dos Amigos de Lisboa. Esta rotunda, serve de ligação à Rua Cintura do Porto e de acesso à nova via que leva à doca seca, à rampa dos barcos e ao estacionamento privado da doca de recreio. Serve também de obstáculo aos veículos em trânsito na Av. Infante D. Henrique, obrigando a que haja uma redução da velocidade, avisando os condutores que irão entrar numa via de circulação mais lenta. Esta via é a continuação da Av. Infante D. Henrique no sentido Sul/Norte, ou da esquerda para a direita consoante a orientação da planta apresentada. É proposto para esta via, um eixo arborizado central e vários atravessamentos pedonais, elevados ao nível do passeio, de modo a condicionar a velocidade automóvel e a servir de ligação entre a nova praça da Mitra e os edifícios de comércio e restauração propostos, na doca do Poço do Bispo.

É proposto a divisão da doca do Poço do Bispo em duas zonas, a primeira é a zona esquerda, destinada ao porto de recreio, com capacidade de atracar 202 embarcações, dos quais 10 lugares permitem a atracagem de embarcações até aos 20m de comprimento. É proposto também, o aproveitamento da rampa existente e a instalação de um guindaste de acesso à doca seca e um parque de estacionamento para os utentes do porto de recreio. O acesso ao porto é proposto através de três portões, um em frente ao parque de estacionamento e os outros dois em frente aos edifícios propostos para a frente da doca. Estes portões dão acesso a uma plataforma, em forma de “L”, que faz a distribuição para os restantes pontões de atracagem. A segunda zona da doca será destinada à náutica desportiva e dispõe de uma área de 14.000 m2, que servirá de complemento e apoio ao Clube Naval proposto na extremidade direita (norte) da doca do poço do Bispo e onde será

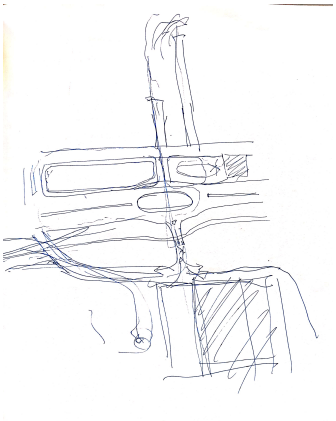


FIG. 105 - Planta do Plano Urbano
FIG. 106 - Corte Transversal que demonstra a demolição do edifício à frente da Mitra
FIG. 107 - Cortes lobgitudinais que demostram a demolição do edifício à frente da Mitra
FIG. 108 - Esquisso da rotunda proposta na parte Sul da área de intervenção



possível realizar atividades náuticas, bem como aulas de aprendizagem no interior da mesma, antes de prosseguir para as águas abertas do Rio Tejo.

O edificado proposto para a frente da doca do poço do bispo, foi pensado de forma a permitir o enquadramento dos eixos visuais principais com o rio, de modo a respeitar o sistema de vistas expresso no PDM e a criar uma melhor relação entre o tecido urbano do centro histórico do Poço do Bispo com a frente de água. Estes edifícios serão de uso comercial, restauração ou de serviços, ligados à náutica de recreio (empresas marítimo-turísticas), como podemos constatar na planta. Estes edifícios contêm atravessamentos e pátios interiores com elementos naturais que permitem melhorar a ambiência visual, melhorar a continuidade urbana e gerar uma maior dinâmica do espaço público.

No passeio, entre os edifícios propostos para a doca e a Av. Infante D. Henrique, propomos estacionamento em espinha ao longo da via, uma faixa no passeio para a circulação de pessoas, que sirva essencialmente de acesso aos automóveis, duas faixas verdes com a ciclovia a passar no meio, de modo a garantir uma maior segurança quer para os ciclistas que para os peões e uma faixa pedonal de maior escala como eixo principal de deslocação. O estacionamento em espinha e as faixas verdes, são interrompidas nas interseções com os atravessamentos pedonais propostos, de modo a realçar os atravessamentos e a torná-los mais inteligíveis.

Estes atravessamentos, têm o intuito de relacionar a frente de água e o edificado proposto, com o tecido urbano da antiga linha de costa deste território, ou seja, a frente do Palácio da Mitra e o quarteirão da Sociedade Abel Pereira da Fonseca, com a doca do Poço do Bispo.

Ao analisarmos esta parte do território, percebemos a forte relação que estes edifícios (Palácio da Mitra e o Edifício da Sociedade Abel Pereira da Fonseca) tinham com a água e apercebemo-nos da existência de um muro que era a antiga linha de costa deste território. Trata-se do muro que separa as diferentes cotas, entre o quarteirão situado em frente ao Palácio da Mitra e a Rua do Açúcar. O armazém situado, entre este muro e a Av. Infante D. Henrique, impede a relação visual entre o Palácio e o Rio Tejo e também que haja uma perceção visual deste muro histórico, relação esta que existira antigamente.

De acordo com o referido, propõe-se a demolição deste armazém, de modo a criar novamente uma relação visual entre o Palácio da Mitra e a Rua do Açúcar, com o Rio Tejo e a criação de um espaço público que proporcione o embelezamento do Palácio da Mitra e do muro histórico, permitindo recordar a relação outrora existente entre estes elementos arquitetónicos e a água. Pretende-se neste espaço, a união dos quarteirões situados entre a Rua Acácio Barreiro e a Rua Amorim, passando a Rua Pereira Henriques a ser uma via pedonal de acesso

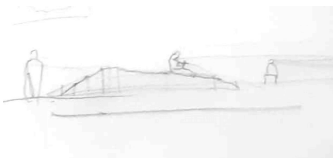


FIG. 109 - Planta do Plano Urbano
FIG. 110 - Cortes Transversal que demonstra a demolição do edifício à frente da Mitra
FIG. 111 - Cortes Longitudinais que demostram a demolição do edifício à frente da Mitra
Fig. 112 - Esquisso dos montes de verde propostos para a frente ribeirinha

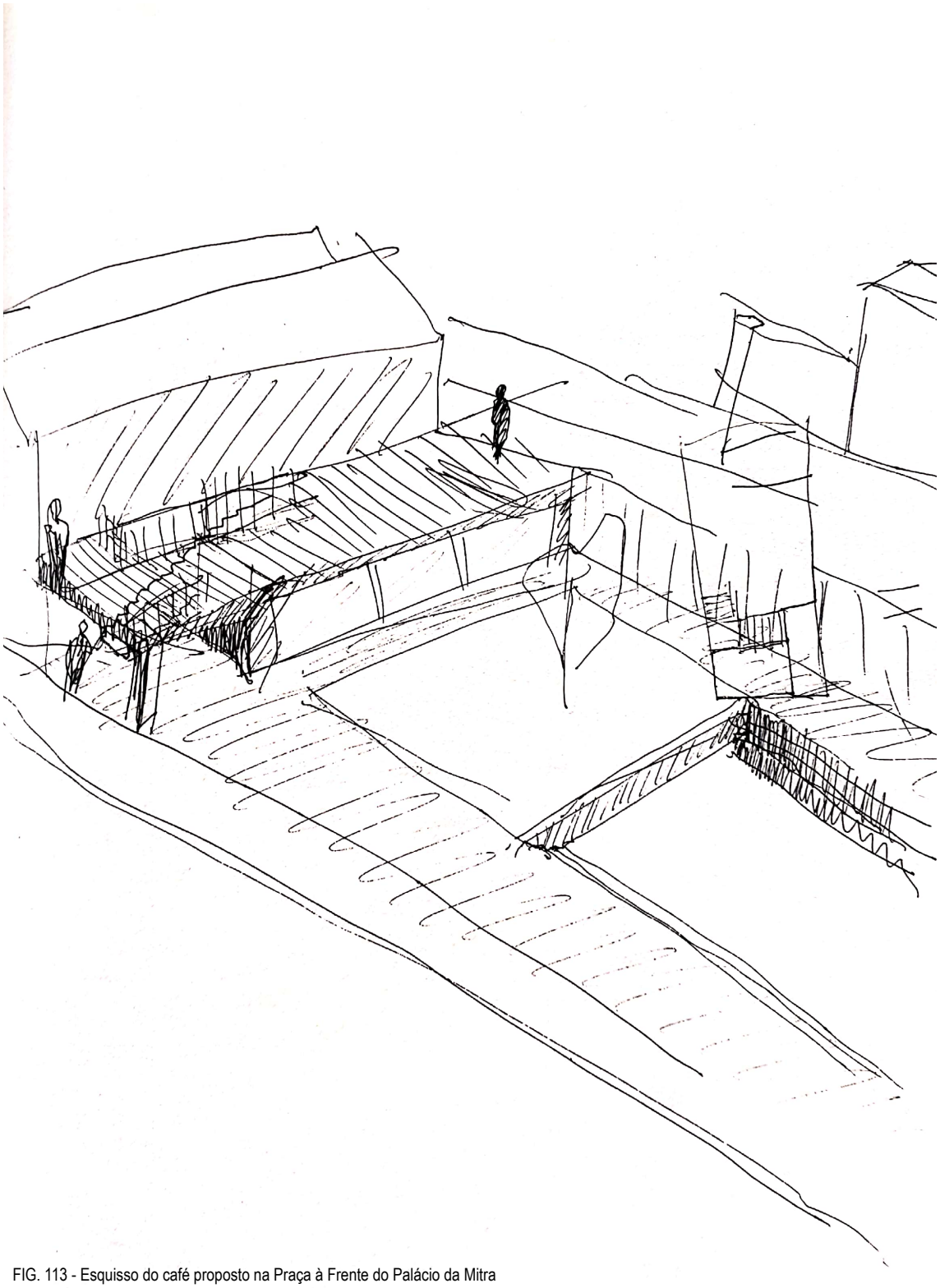


FIG. 113 - Esquisso do café proposto na Praça à Frente do Palácio da Mitra

condicionado a automóveis, através de uma pavimentação diferenciada e uma elevação da via ao nível dos passeios.

É também proposto neste espaço, a reabilitação do edifício da Sociedade Abel Pereira da Fonseca, dividindo o edifício em duas partes, permitindo a criação um percurso no meio e a implementação de dois usos distintos no edifício. A primeira parte é a do edifício principal da Sociedade Abel Pereira da Fonseca e todos os armazéns do conjunto orientados perpendicularmente em relação ao Rio Tejo, na qual se pretende a implementação de um novo uso ligado à Museologia Vinícola. A segunda parte são todos os restantes armazéns da Sociedade, onde se sugere a implementação de um uso misto, como um espaço de co-work, ou um espaço onde possa haver formações, workshops, entre outros.

O percurso criado no meio dos dois conjuntos edificados reabilitados, pretende fazer a ligação entre a Praça David Leandro da Silva e a nova praça proposta à frente do Palácio da Mitra. Esta praça a David Leandro da Silva está situada entre a Sociedade Abel Pereira da Fonseca e os Armazéns José Domingos Barreiro, para os quais se propõe uma reabilitação e a implementação de usos mistos, tais como habitação, usos culturais ligados à arte como espaço de exposições, oficina e habitação temporária, de modo a gerar rotatividade e uma maior dinâmica deste espaço.

Voltando à nova praça proposta à frente do Palácio da Mitra, pretende-se a criação de um espaço capaz de fazer recordar memórias passadas deste território. Para tal propõe-se a criação de um café do lado esquerdo da praça, no qual é proposto integrar um atravessamento vertical, de modo a vencer a diferente cota existente nesse lado da praça, com a Rua do Açúcar. A cobertura deste edifício é uma cobertura acessível à cota da Rua do Açúcar, que permite a criação de um eixo visual com o Rio Tejo, a uma cota superior em relação à Av. Infante D. Henrique, na tentativa de dissipar esta barreira visual e voltar a relacionar a Rua do Açúcar com a água, quase como se de um pontão se tratasse. À cota da praça propõe-se uma zona de esplanada à frente do café, seguida de um espaço verde que servirá de apoio à mesma. Ao centro encontra-se uma zona, a uma cota inferior, cerca de 45 cm da restante praça, onde é proposto um espelho de água e uma marcação de água, no alinhamento da antiga linha de costa deste lugar. Esta marcação, é ainda reforçada com o recorte deste desnível e com o facto de este espaço, com cota inferior, funcionar como uma bacia de retenção, onde o escoamento das água é feito lentamente, de modo a que quando chova, este espaço fique inundado, fazendo assim recordar o antigo cais aí existente. No lado da praça, com frente para a Av. Infante D. Henrique e para a Rua Pereira Henriques, é proposto um espaço verde, com o intuito de reforçar a relação entre os dois

espaços, separados pela Avenida, melhorar a ambiência visual, gerar uma maior atração populacional e uma maior vivência do espaço público.
Voltando a percorrer o passeio, junto à doca no sentido Sul/Norte ou da esquerda para a direita, segundo o eixo verde proposto, deparamo-nos com o Clube Naval a norte da doca do Poço do Bispo, o qual será abordado no próximo capítulo.

A norte deste edifício (Clube Naval), são propostos três planos para esta zona de Intervenção, o Plano do Renzo Piano, localizado no terreno da antiga Fábrica de Material de Guerra de Braço de Prata, o Plano de Pormenor do Atelier Risco, localizado no terreno da antiga Fábrica de Gás da Matinha e por último o Plano paisagista, das Arquitetas Filipa Cardoso de Menezes e Catarina Assis Pacheco. Após análise destes planos, pretende-se que a presente proposta se integre com os mesmos, sugerindo-se para isso, pequenas alterações a estes planos, de forma a uma melhor integração e compatibilização. Estas alterações consistem em manter a implantação original dos gasómetros, no Plano do Atelier Risco, em vez de alterar a sua implantação e alterar o jardim e o pontão proposto, no limite Sul do Plano paisagista das arquitectas Filipa Cardoso de Menezes e Catarina Assis Pacheco, de modo a que a alteração deste jardim, interligue os diferentes Planos, com o Plano Urbano proposto neste trabalho. A alteração da localização do pontão proposto, pelas arquitectas Filipa Cardoso de Menezes e Catarina Assis Pacheco, tem como objetivo, dar continuidade ao eixo relevante e estruturante, paralelo à fachada Sul do projeto do Arquiteto Renzo Piano, como se tratasse da extensão do tecido urbano em direção à água.



FIG. 114 - Esquisso do café proposto na Praça à Frente do Palácio da Mitra - Corte perpendicular à Mitra

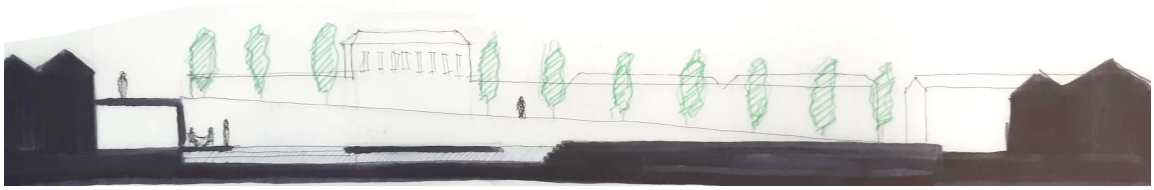


FIG. 115 - Esquisso do café proposto na Praça à Frente do Palácio da Mitra - Corte paralelo à Mitra

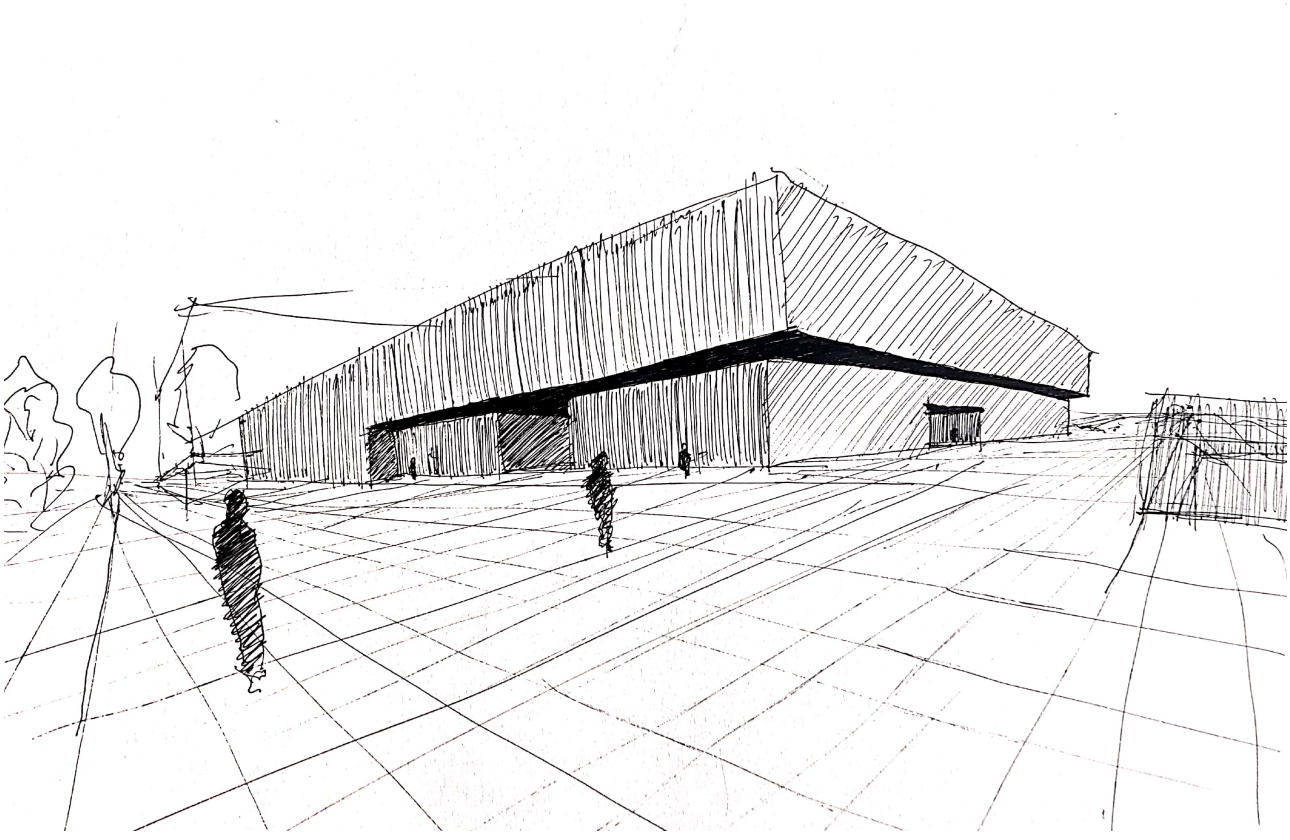


FIG. 116 - Esquisso do Clube Naval proposto - vista do Jardim do lado Norte

## 6.3 - PROPOSTA ARQUITETÓNICA

Definido o plano proposto, passamos a explicar a componente arquitetónica deste trabalho. Como vimos no capítulo anterior, a nossa proposta arquitetónica consiste na criação de um Clube Naval na parte Norte da doca do Poço do Bispo.

Este edifício pretende ser um elemento catalisador para a revitalização desta área, bem como um ponto de interesse capaz de atrair população para esta zona da cidade.

Este edifício é composto por três pisos nos qual o piso intermédio é o piso técnico. Este piso está situado por cima das funções que não necessitam de um grande pé direito e têm duas entradas independentes pela frente Norte do edifício. É importante referir que este piso não é mencionado no seguinte texto, sendo o segundo piso mencionado correspondente ao terceiro piso na realidade.

O piso térreo do edifício é recolhido cerca de 5 metros em relação ao alinhamento da fachada do piso superior, e vazado a meio, de modo gerar uma maior permeabilidade e continuidade do tecido urbano, relacionando este edifício com o restante território. Este embasamento recuado conjugado com a materialidade proposta para o edifício em betão, tem a intenção de dar destaque a este edifício e conferir-lhe um aspecto pesado, como se de um icon se tratasse.

O vazado criado a meio do piso térreo deste edifício, tem como função principal dividir o Clube Naval em duas partes funcionais e tornar essa divisão mais inteligível. Relativamente à divisão funcional do edifício, a primeira parte (virada a poente), é onde se encontram todas a funções administrativas, assim como a entrada principal do edifício e todos os usos abertos ao público em geral. A segunda parte (virada a nascente), tem um carácter mais privado e lúdico, onde se encontram todas as atividades ligadas ao desporto e à náutica desportiva.

Iremos agora explicar o programa inserido em cada uma destas unidades. Ao entrarmos no edifício pela entrada principal, da fachada virada a poente, deparamo-nos com um enorme átrio com duplo pé direito, na zona das escadas principais. À esquerda (lado norte do edifício), localizámos a receção assim como todas as funções administrativas e zonas destinadas aos funcionários, tais como, a secretaria, a contabilidade, um gabinete administrativo, o cofre, a sala das máquinas, a entrada para funcionários, as instalações sanitárias e balneários para os mesmos, uma copa, arrumos e dois gabinetes de apoio à administração. Em frente ao átrio, por detrás das escadas principais, encontra-se um auditório com cerca de 270 m2, que possibilita a organização de palestras, apresentações e eventos de assuntos ligados à náutica de recreio, à água, ao Rio Tejo e ao Ambiente. Do lado oposto à receção, ou seja do lado Sul desta parte do edifício,

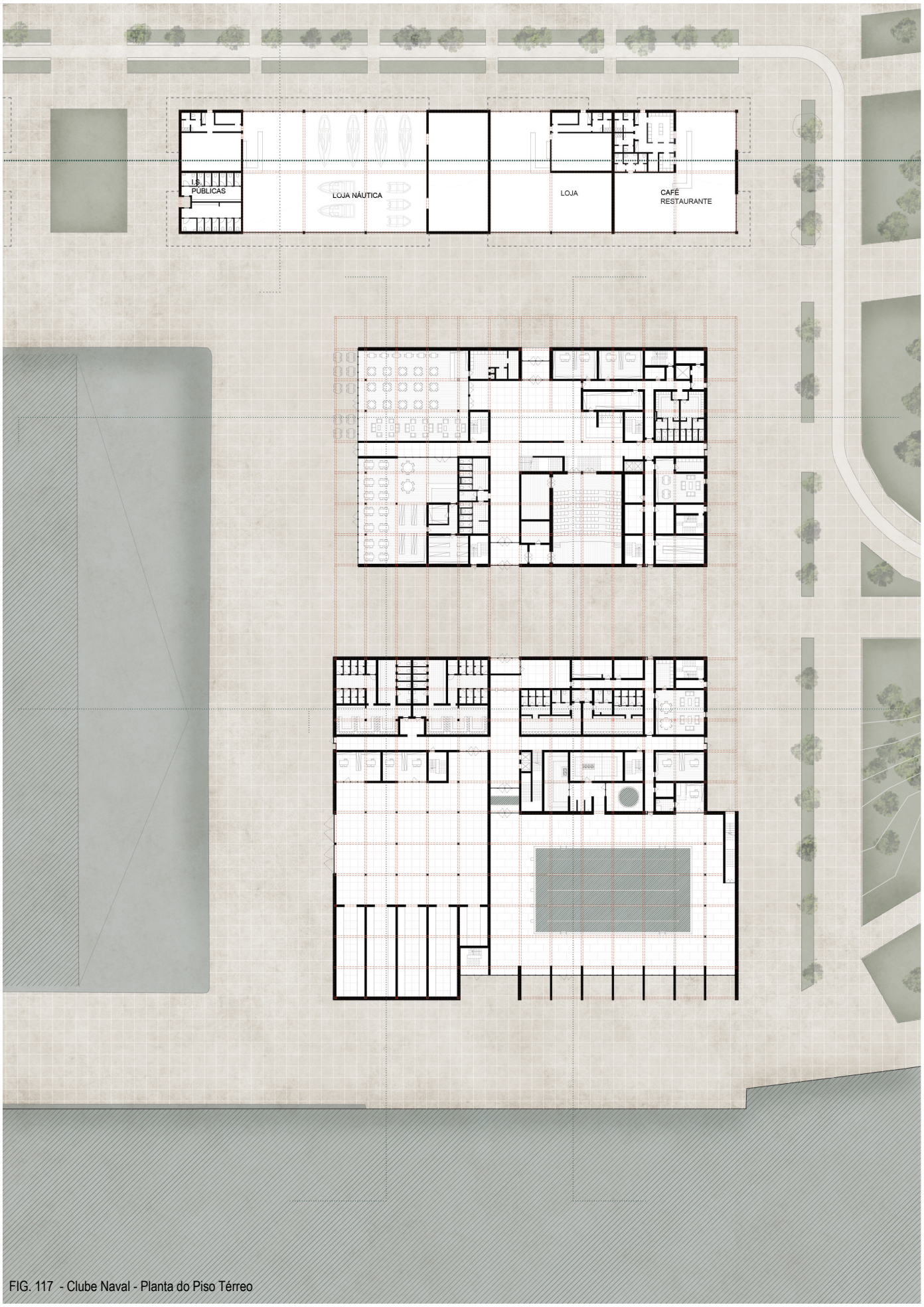



FIG. 117 - Clube Naval - Planta do Piso Térreo

localizámos as instalações sanitárias, o bar com uma esplanada virada para a doca e a biblioteca naval.

Antes de passarmos à descrição do segundo piso desta parte do edifício, é necessário explicar o programa da segunda parte do mesmo, de modo a compreender melhor este piso superior e o momento de cruzamento entre as duas unidades funcionais.

Ao atravessarmos o edifício proposto, na direção do Rio Tejo, chegamos ao vazado que separa as duas unidades funcionais. Este vazado tem um momento com duplo pé direito, que comunica no piso superior com um pátio exterior, que serve de ligação às duas unidades funcionais distintas. Em frente localizámos a entrada principal desta parte do edifício, a qual dá acesso a um átrio, onde se situa a receção do lado esquerdo, com uma cancela automática em frente, de modo a controlar a entrada de pessoas não autorizadas nesta parte do edifício. Atrás da receção, na parte virada a Norte desta unidade funcional, foram localizadas as zonas destinadas aos professores e aos funcionários, designadamente, a entrada de serviço, a sala dos professores, uma copa para os mesmos, um gabinete para professores, arrumos e a sala das máquinas. Ao centro do edifício e em frente á receção, localizámos os balneários masculinos e femininos, para os professores, com acesso pelas portas de serviço, ou pelo corredor posterior às cancelas automáticas, que separa a zona dos funcionários e professores, da dos alunos. Do lado direito do átrio desta unidade funcional (frente sul), localizámos os balneários masculinos e femininos para os utentes do clube naval, em frente a este espaço, ainda do lado sul do edifício, com frente para a doca do poço do bispo, implantámos o hangar dos barcos à vela e das canoas, com uma área de cerca de 700 m2, com capacidade de armazenar canoas até 13 metros de comprimento e com dois gabinetes de professores, para servir de apoio e controle à utilização das embarcações. Ao fundo do corredor que liga ao átrio desta unidade, propusemos uma piscina de competição com 25 metros de comprimento e 13,5 metros de largura, que é o equivalente a 5 pistas de natação de 2,7 metros cada. Propusemos para o espaço da piscina um duplo pé direito, comunicando este espaço com uma sala onde se encontra o jacuzzi, a sauna e o banho turco. Neste espaço propusemos também uma bancada elevada em relação ao nível da piscina com um acesso independente, facilitando assim a assistência a pessoas em eventos ocasionais.

No piso superior, em frente aos acessos verticais principais, do lado Sul desta parte do edifício, foi situado o ginásio com uma área aproximada de 750 m2 e dois gabinetes com capacidade para quatro instrutores do ginásio, com cerca de 22 m2 cada. Do lado Norte desta parte do edifício, implantámos a sala de treinos de canoagem, com uma área aproximada de 254 m2, onde é proposto um tanque com

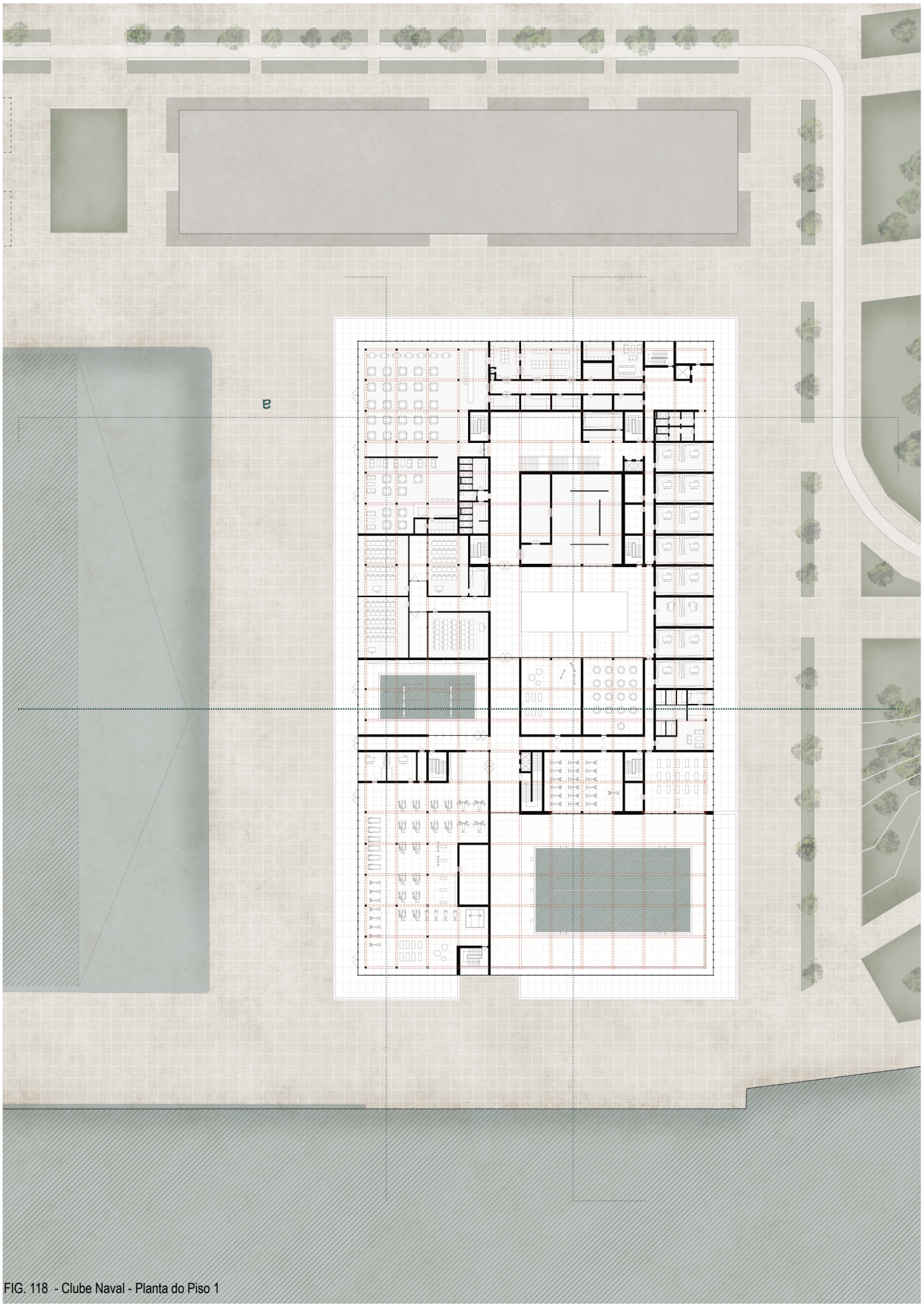


FIG. 118 - Clube Naval - Planta do Piso 1

duas canoas estáticas, que permite o treino da remada aos atletas em condições semelhantes à canoagem real. Atrás dos acessos principais foram propostas quatro salas de aula desportivas, uma sala de aulas temática, uma sala de trampolins, ambas viradas para o pátio exterior ao centro do edifício, e uma sala de ciclismo e uma sala com colchões onde poderá haver aulas como abdominais ou pilates, ambas estas salas contêm janelas que comunicam com o espaço da piscina, garantindo assim, a sua iluminação. Do lado Norte desta parte do edifício propusemos uma zona de massagens compota por uma recepção, zona de espera e cinco gabinetes de massagens para os atletas inscritos no clube.

Ao centro do segundo piso localizámos, como vimos anteriormente, um pátio exterior, por cima do vazado no piso térreo, que serve de ligação entre as duas unidades funcionais do edifício. Neste espaço são propostas do lado Sul salas de aulas teóricas, destinadas aos alunos do Clube Naval. Estas salas foram projetadas e pensadas, para este espaço, pelo facto de o pátio exterior (elemento de transição entre a parte lúdica/desportiva e a parte administrativa /pública) ser a zona mais recatada e sossegada do edifício e por questões de lógica funcional, por se localizar perto do restaurante situado na parte pública do edifício, possibilitando aos alunos que tenham treino de manhã e/ou aula teórica à tarde, ou vice-versa, apoio de refeições, servindo assim de elemento de distribuição entre as duas unidades funcionais.

No mesmo piso, junto à parte pública do edifício, com acesso pelo corredor do lado Sul foi localizada uma sala de exposições com uma área aproximada de 235 m2. A sala proposta para sala de exposições, é uma sala polivalente com painéis amovíveis que permitem a fixação e obras de arte e possibilitam também a sua remoção para a utilização desta sala em eventos especiais do Clube Naval, podendo ser usada como salão de festas ou como espaço de apoio ao restaurante. Este espaço foi localizado no centro desta parte do edifício, para fazer a separação entre a zona de professores e funcionários e a parte destinada aos utentes. A norte desta sala de exposições, na zona destinada a professores e funcionários, propusemos oito gabinetes para professores e para a administração do clube naval, com cerca de 40 m2 cada, arrumos, instalações sanitárias para funcionários e um acesso à cozinha e ao monta cargas, junto aos acessos verticais dos funcionários.

A cozinha foi localizada a poente do edifício, com uma área aproximada de 270 m2 e está dividida em diferentes zonas de acordo com a legislação em vigor. Estas zonas são, zona preparação e zona de confeção dos alimentos, zona de lavagem, duas despesas para armazenamento de alimentos, duas arcas frigorificas, e um compartimento para o lixo.

Com acesso através deste corredor proposto, no lado Sul desta parte do



FIG. 119 - Clube Naval - Cortes e alçados do edifício do Clube Naval



edifício, junto à sala de estudo, foi previsto um átrio de receção de acesso ao restaurante e aos acessos verticais principais, no qual é proposto um vazio central que faz a ligação visual, ao átrio principal no piso térreo, garantido o seu pé direito duplo, conforme referido anteriormente.

O restaurante proposto, com uma área de 570 m2, é composto por duas salas, a sala de refeições e a sala do bar onde é possível beber uns cocktails e uns aperitivos antes de passar para a sala de refeições. Estes espaço foi localizado a Sul do edifício, para poder usufruir da esplendida vista sobre a doca e o sobre o rio, onde será possível desfrutar de uma refeição na companhia do Rio Tejo.

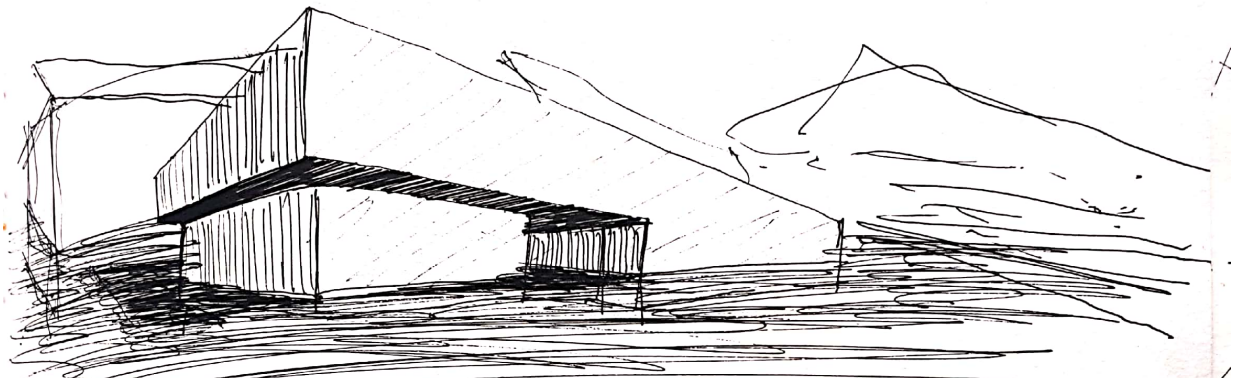


FIG. 120 - Esquisso do Clube Naval proposto - vista do lado da doca

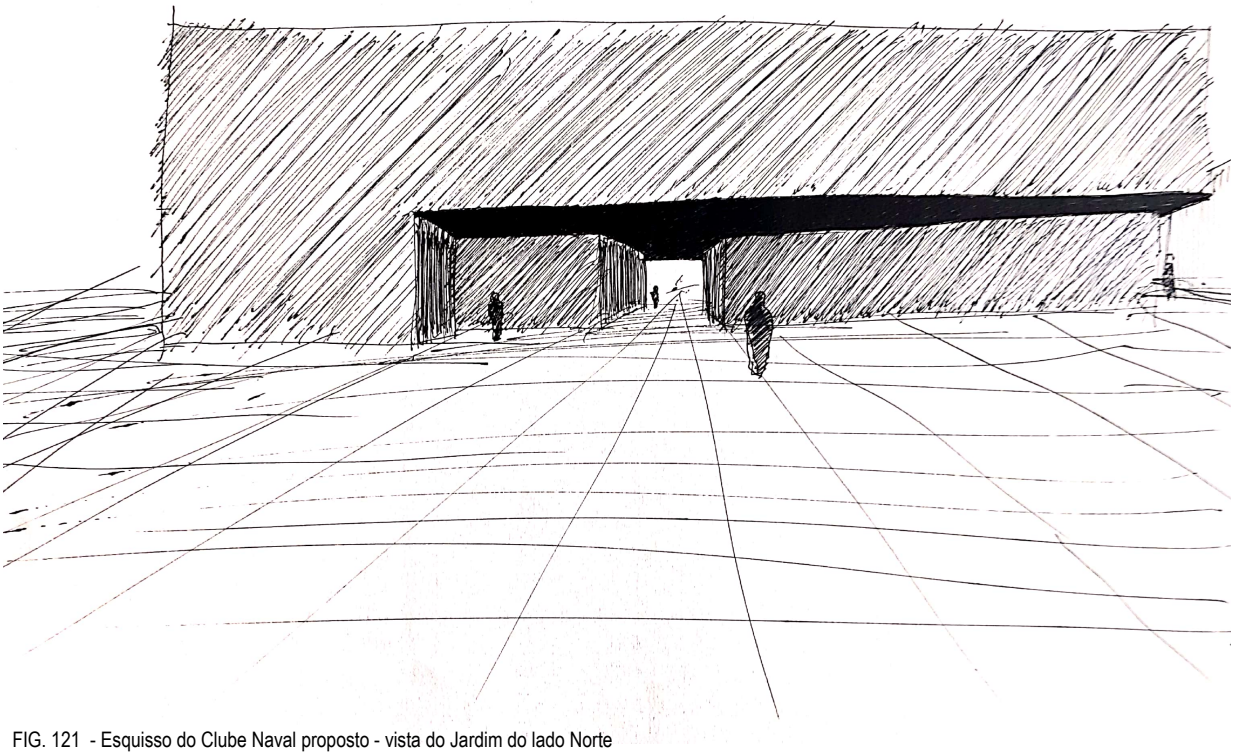


FIG. 121 - Esquisso do Clube Naval proposto - vista do Jardim do lado Norte

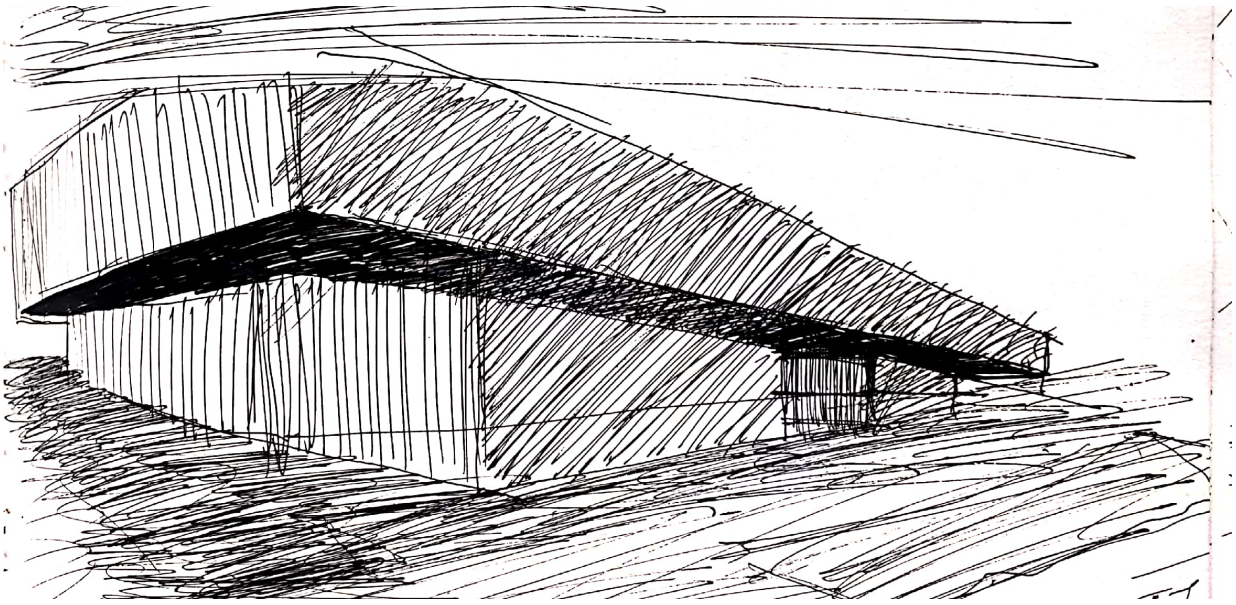


FIG. 122 - Esquisso do Clube Naval proposto

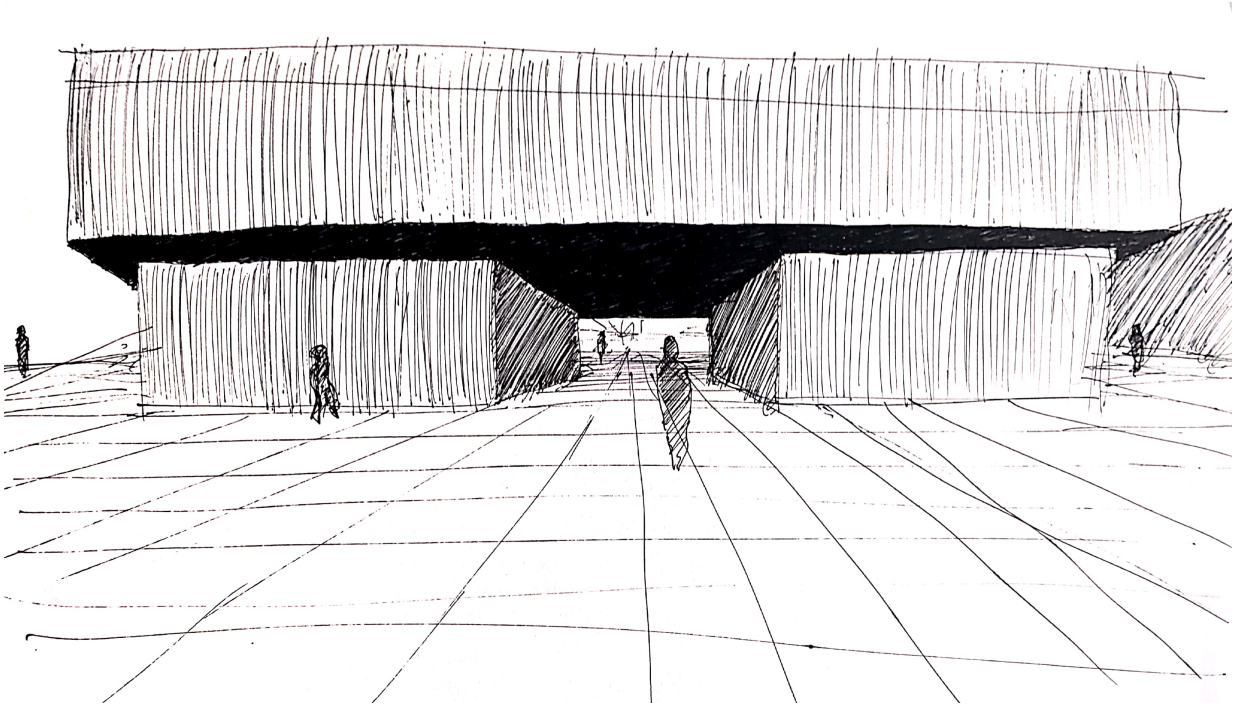


FIG. 123 - Esquisso do Clube Naval proposto

# CONSIDERAÇÕES FINAIS

Lisboa desde a sua formação sempre teve uma relação estreita com o rio, mas com o desenvolvimento portuário e industrial, as frentes de água foram sendo alteradas ao longo dos tempos, distanciando cada vez mais o habitante da água. Mais tarde, com a desindustrialização, estas áreas portuárias e industriais, ficam deixadas ao abandono, levando ao despovoamento e progressivo esquecimento destas áreas, originando fragmentos obsoletos, em acelerado estado de degradação e desconetados do restante tecido urbano.

A zona oriental de Lisboa - o "Caminho do Oriente", foi inicialmente uma zona rural e mais tarde uma zona de recreio e de lazer, onde foram sendo instaladas quintas, palácios e conventos ao longo dos séculos, na tentativa de maior aproximação possível com o rio, consoante a orografia do terreno, consolidando assim o caminho do oriente. Mais tarde com a revolução industrial, esta zona da cidade foi completamente transformada pelas indústrias e pelos portos, alterando assim o seu carácter rural, de recreio e de lazer, para um território de cariz industrial, onde as praias e os pequenos cais acostáveis, deram lugar aos grandes aterros, às grandes industrias e às novas docas, privando assim o contacto entre a zona oriental de Lisboa com o Rio Tejo.

Posteriormente, com a desindustrialização originada nesta zona da cidade, várias indústrias e atividades portuárias foram forçadas a procurar novos territórios, levando ao abandono e progressiva degradação destas áreas industriais. A desativação destas áreas, originou também, zonas obsoletas e fragmentadas do restante território, levando ao esquecimento e progressivo abandono desta zona da cidade de Lisboa. É também importante referir, que estas zonas industriais obsoletas, contêm inúmeros edifícios e equipamentos com enorme valor patrimonial, por serem obras do passado que transportam no tempo valores de saber e de memória, imprescindíveis para a cidade contemporânea.

Conscientes das problemáticas e anomalias anteriormente referidas, desenvolvemos uma proposta para a doca do Poço do Bispo, cujo principal objetivo consiste na dissipação das barreiras físicas e visuais existentes, de modo a criar a relação outrora existente, entre o habitante e o rio e revitalizar este território, sem esquecer a memória do lugar, de maneira a que seja possível a sua reintegração no contexto da cidade de Lisboa.

A revitalização urbana, deste tipo de áreas industriais desativadas, pode servir como solução para a salvaguarda do edificado com valor patrimonial

existente, bem como colmatar e atenuar o crescimento em expansão fragmentada da cidade. Devido à localização do Poço do Bispo em relação à cidade de Lisboa, a requalificação e reabilitação urbana desta área, permite que este território sirva de elemento de transição entre o centro histórico da cidade e o novo "business center", o Parque das Nações.

O Clube Naval, edifício proposto neste trabalho, serve como elemento catalisador para a concretização da estratégia anteriormente referida. Pretende ser um elemento capaz de atrair novas populações, bem como gerar uma maior dinâmica e vivência do espaço público. O programa deste edifício, proporciona uma maior vivência e contato com a água e com o meio ambiente. É através deste elemento que a intenção de devolver  o Rio Tejo à Cidade "é levado à letra".

Este trabalho, pretende apresentar uma solução para as problemáticas anteriormente referidas e tem como intenção principal, a de apelar a uma reflexão acerca dos temas abordados, de modo a questionar a necessidade de devolver a frente de água aos cidadãos, a importância do Património Histórico-Cultural ou Industrial nas cidades contemporâneas, bem como apelar para a importância da revitalização urbana em áreas industriais devolutas.

# BIBLIOGRAFIA

AHBABI, H.E. Falah Al - Abu Dhabi Urban Street Design Manual;

AGUIAR, José, - Após Veneza: do restauro estilístico para o restauro crítico, em 100 Anos de Património, Memória e Identidade, Portugal 1910-2010, (Coord. Jorge Custódio). Lisboa. IGESPAR, 2010;

AGUIAR, José , PAIVA J. , PINHO A. - Guia Técnico de Reabilitação Habitacional, Vol. I. Lisboa LNEC, 2006;

AGUIAR, José - [Portugal 1910-2010] 100 anos de Património Memória e Identidade, 2010;

APL - Referência Histórica do Porto de Lisboa, Administração do Porto de Lisboa, 1991;

AUGÉ, Marc - Não Lugares, Introdução a uma Antropologia da Sobremodernidade. Lisboa. Editora Letra Livre, 2012 (1992);

BAILEY, Linda - Urban Street Design Guide, NACTO;

BRUTTOMESSO, Rinio - O Rio e a Cidade: As Zonas Ribeirinhas, AML, Estuarium 9. Lisboa. Edição da Grande Área Metropolitana de Lisboa;

CHOAY, Françoise - Alegoria do Património. Lisboa. Edições 70, 2018;

COSTA, João Pedro - Cidades de Água, Relação entre as Cidades e as suas Frentes de Água. Instituto Superior Técnico, Universidade Técnica de Lisboa. Lisboa;

COSTA, João Pedro - La Ribera entre proyectos: formación y transformación del territorio portuário a partir del caso de Lisboa, Tese de Doutoramento apresentada no Departamento d'Urbanisme i Ordenación del territori da Universitat Politécnica de Catalunya. Barcelona. UPC, 2007;

CML - Plano Diretor Municipal, Regulamento;

CUSTÓDIO, Jorge - [Revista Património nº 3] Património Industrial, Conceitos de Hoje, Valores de Futuro. Lisboa. DGPC, 2015;

FERREIRA, Vitor Matias - Lisboa a Metrópole e o Rio, Centralidade e Requalificação das Frentes de Água. Lisboa. Editorial Bizâncio, 1997;

FOLGADO, Deolinda, Jorge Custódio - [Caminho do Oriente] Guia do património Industrial. Lisboa. Livros Horizonte, 1998;

GARCIA, Pedro - Plataforma Tejo, O regresso ao Rio, a Frente Ribeirinha de Lisboa e o séc. XXI. Lisboa. Fundação Serra Henriques, Ed. 1, 2009;

GARCIA, Pedro Ressano - Waterfront Urban Design, An heritage for the future (EWWUD). Edições Universitárias Lusófonas, 2011;

GUIMARÃES, F. João - [Colecção Exponentes] Cidade Portuária, o Porto e as suas Constantes Mutações. Lisboa. Parque EXPO' 98, 2007;

MATOS, José Sarmento; PAULO, Jorge Ferreira - [Caminho do Oriente] Guia Histórico I. Lisboa. Livros Horizonte, 1999;

MATOS, José Sarmento; PAULO, Jorge Ferreira - [Caminho do Oriente] Guia Histórico II. Lisboa. Livros Horizonte, 1999;

MATOS, José Sarmento; FADIGAS, Leonel e ARAÚJO, António - [Caminho do Oriente] Lisboa, Área Promabk. Lisboa. Expo 98; (1998)

MEYER, H. - City and Port: Urban Planning as a Cultural Venture in London, Barcelona, New York and Rotterdam: Changing Relations between Public Urban Spaces and Large-Scale Infrastructure;

MOURA, Dulce; GUERRA, Isabel; SEIXAS, João; FREITAS, Maria J. - [Cidades - Comunidades e Territórios] A Revitalização Urbana, contributos para a definição de um conceito operativo. Centro de Estudos Territoriais (CET), 2006;

NABAIS, António José e Paulo Ramos - 100 Anos do Porto de Lisboa. Lisboa. APL Publicações, 1987;

PORTAS, Nuno - Cidades e Frentes de Água: Cities and Waterfront, 1998;

PORTAS, Nuno - Conservar Renovando ou Recuperar Revitalizando. Museu Nacional de Machado de Castro. Coimbra, 1983;

PORTAS, Nuno; DOMINGUES, Álvaro; CABRAL João - Políticas Urbanas I - Tendências, Estratégias e Oportunidades. Lisboa. Livros Horizonte, 2003;

PORTAS, Nuno; DOMINGUES, Álvaro; CABRAL João - Políticas Urbanas II, A Transformações, Regulações e Projectos. Lisboa. Fundação Calouste Gulbenkian, 2012;

RETE - La Ciudad Portuaria del siglo XXI, Nuevos desafíos en la relación Puerto-Ciudad. Venice, 2011;

DOCUMENTOS BIBLIOGRÁFICOS

Carta de NizhnyTagil sobre o Património Industrial - The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage (TICCIH), Julho 2003;

SPPC - Textos Fundamentais, em Cadernos SPPC, nº1, Janeiro, Évora, SPPC, 1996 - Carta de Veneza, Carta internacional sobre a Conservação e o Restauro de Monumentos e Sítios, 1964

www.patrimoniocultural.gov.pt/media/uploads/cc/CartadeAtenas.pdf

# PAINÉS DE APRESENTAÇÃO

AEROPORTO
TELHEIRAS
BENFICA
CAMPO GRANDE
CIDADE UNIVERSITÁRIA
ALVALADE
ORIENTE
OLIVAIS
CHELAS
BRAÇO DE PRATA
MARVILA
SETE RIOS
CAMPO PEQUENO
PRAÇA DE ESPANHA
GULBENKIEN
AVENIDAS NOVAS
SALDANHA
ALAMEDA
OLAIAS
BEATO
XABREGAS
PENHA DE FRANÇA
MARQUÊS DE POMBAL
ANJOS
AMOREIRAS
SANTANA
SÃO MAMEDE
CAMPO DE OURIQUE
PRÍNCIPE REAL
MARTIM MONIZ
GRAÇA
SANTA APOLÓNIA
RESTAURADORES
ROSSIO
CASTELO
ESTRELA
BAIRRO ALTO
ALFAMA
BAIXA
POLO UNIVERSITÁRIO DA AJUDA
AJUDA
SANTOS
CAIS DO SODRÉ
NECESSIDADES
JANELAS VERDES
ALCÂNTARA
BOA HORA
LAPA
BELÉM

CONSTRUIR NO (E COM O) CONSTRUÍDO DO RIO A MARVILA

REVITALIZAÇÃO DA DOCA DO POÇO DO BISPO COMO ELEMENTO CULTURAL E
DE LAZER DE TRANSIÇÃO ENTRE A FRENTE RIBEIRINHA E O CENTRO HISTÓRICO

PATRIMÓNIO INDUSTRIAL | EFEITO BARREIRA

FACULDADE DE ARQUITECTURA DA UNIVERSIDADE DE LISBOA | JOSÉ CANTANTE 20091040

ORIENTAÇÃO CIENTÍFICA: DOUTOR ARQUITECTO JOSÉ AGUIAR | ARQUITECTO PEDRO PACHECO

CONSTRUIR NO (E COM O CONSTRUÍDO) DO RIO A MARVILA

REVITALIZAÇÃO DA DOCA DO POÇO DO BISPO COMO ELEMENTO CULTURAL E DE LAZER DE TRANSIÇÃO ENTRE A FRENTE RIBEIRINHA E O CENTRO HISTÓRICO

PATRIMONIO INDUSTRIAL I EFEITO BARREIRA
FACULDADE DE ARQUITECTURA DA UNIVERSIDADE DE LISBOA I JOSÉ CANTANTE I20091040
ORIENTAÇÃO CIENTÍFICA: DOUTOR ARQUITECTO JOSÉ AGUIAR I ARQUITECTO PEDRO PACHECO



CONSTRUIR NO (E COM O) CONSTRUÍDO DO RIO A MARVILA

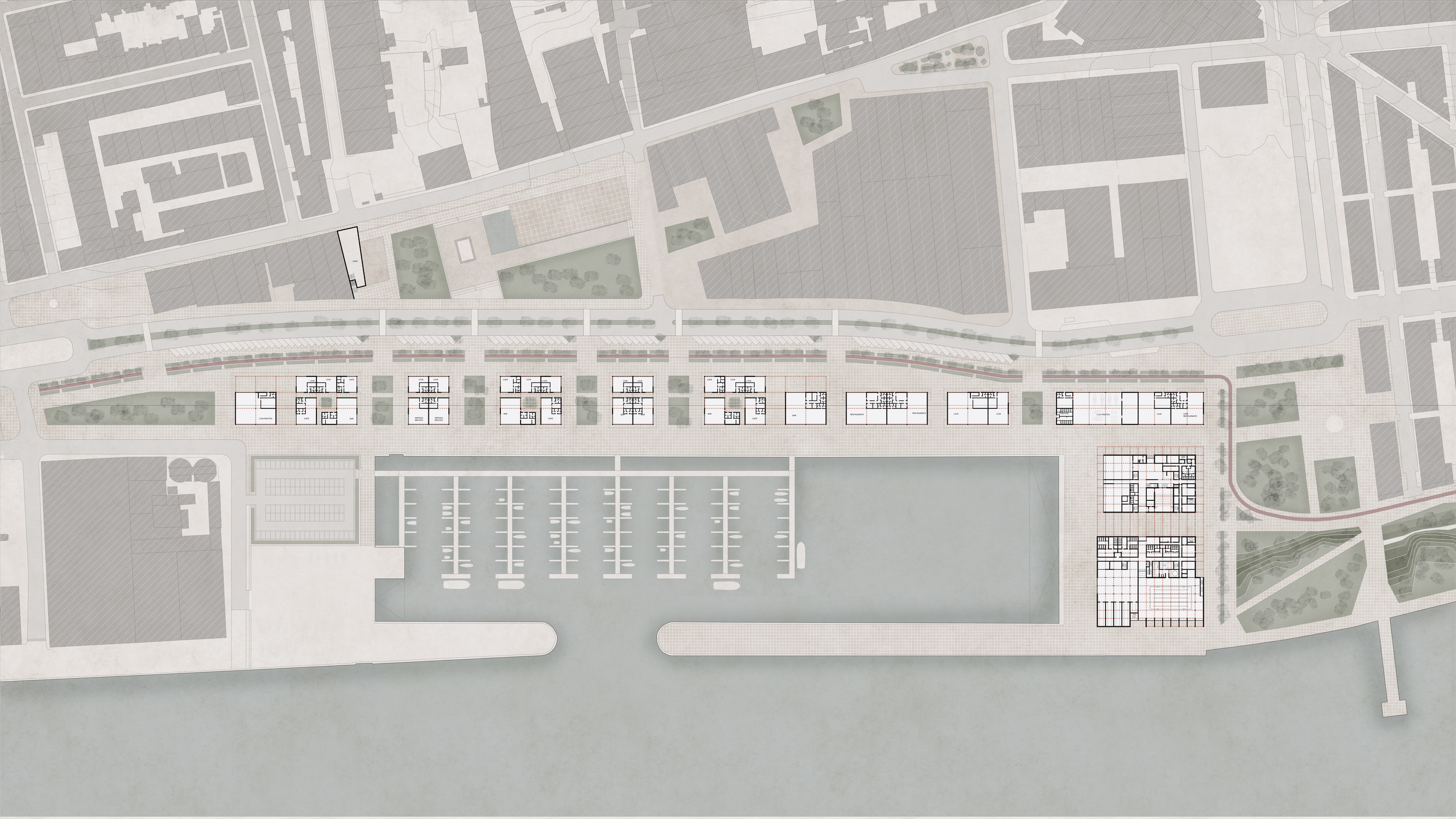
REVITALIZAÇÃO DA DOCA DO POÇO DO BISPO COMO ELEMENTO CULTURAL E
DE LAZER DE TRANSIÇÃO ENTRE A FRENTE RIBEIRINHA E O CENTRO HISTÓRICO

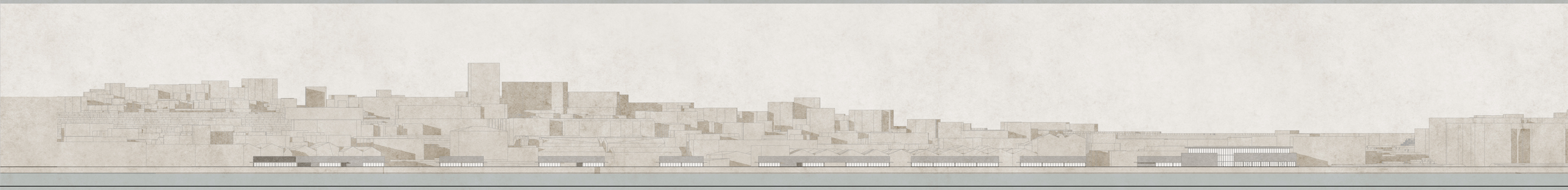
PLANTA E CORTES ESCALA 1:2000

FACULDADE DE ARQUITECTURA DA UNIVERSIDADE DE LISBOA | JOSÉ CANTANTE 20091040
ORIENTAÇÃO CIENTÍFICA: DOUTOR ARQUITECTO JOSÉ AGUIAR | ARQUITECTO PEDRO PACHECO



PRODUCED BY AN AUTODESK STUDENT VERSION



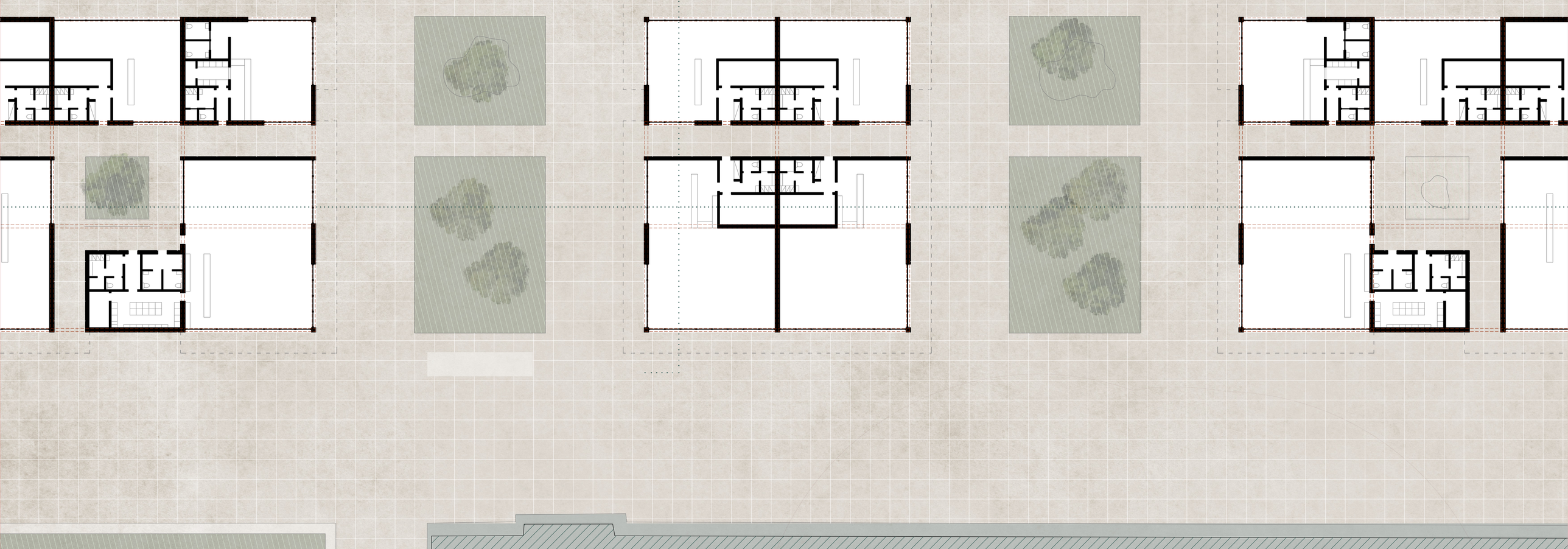


CONSTRUIR NO (E COM O) CONSTRUÍDO DO RIO A MARVILA

REVITALIZAÇÃO DA DOCA DO POÇO DO BISPO COMO ELEMENTO CULTURAL E
DE LAZER DE TRANSIÇÃO ENTRE A FRENTE RIBEIRINHA E O CENTRO HISTÓRICO

PLANTA E ALÇADO DA PROPOSTA | ESCALA 1:750

FACULDADE DE ARQUITECTURA DA UNIVERSIDADE DE LISBOA | JOSÉ CANTANTE 20091040
ORIENTAÇÃO CIENTÍFICA: DOUTOR ARQUITECTO JOSÉ AGUIAR | ARQUITECTO PEDRO PACHECO





CONSTRUIR NO (E COM O) CONSTRUÍDO DO RIO A MARVILA

REVITALIZAÇÃO DA DOCA DO POÇO DO BISPO COMO ELEMENTO CULTURAL E
DE LAZER DE TRANSIÇÃO ENTRE A FRENTE RIBEIRINHA E O CENTRO HISTÓRICO

TIPOLOGIA 1 | ESCALA 1:250

FACULDADE DE ARQUITECTURA DA UNIVERSIDADE DE LISBOA | JOSÉ CANTANTE 20091040

ORIENTAÇÃO CIENTÍFICA: DOUTOR ARQUITECTO JOSÉ AGUIAR | ARQUITECTO PEDRO PACHECO





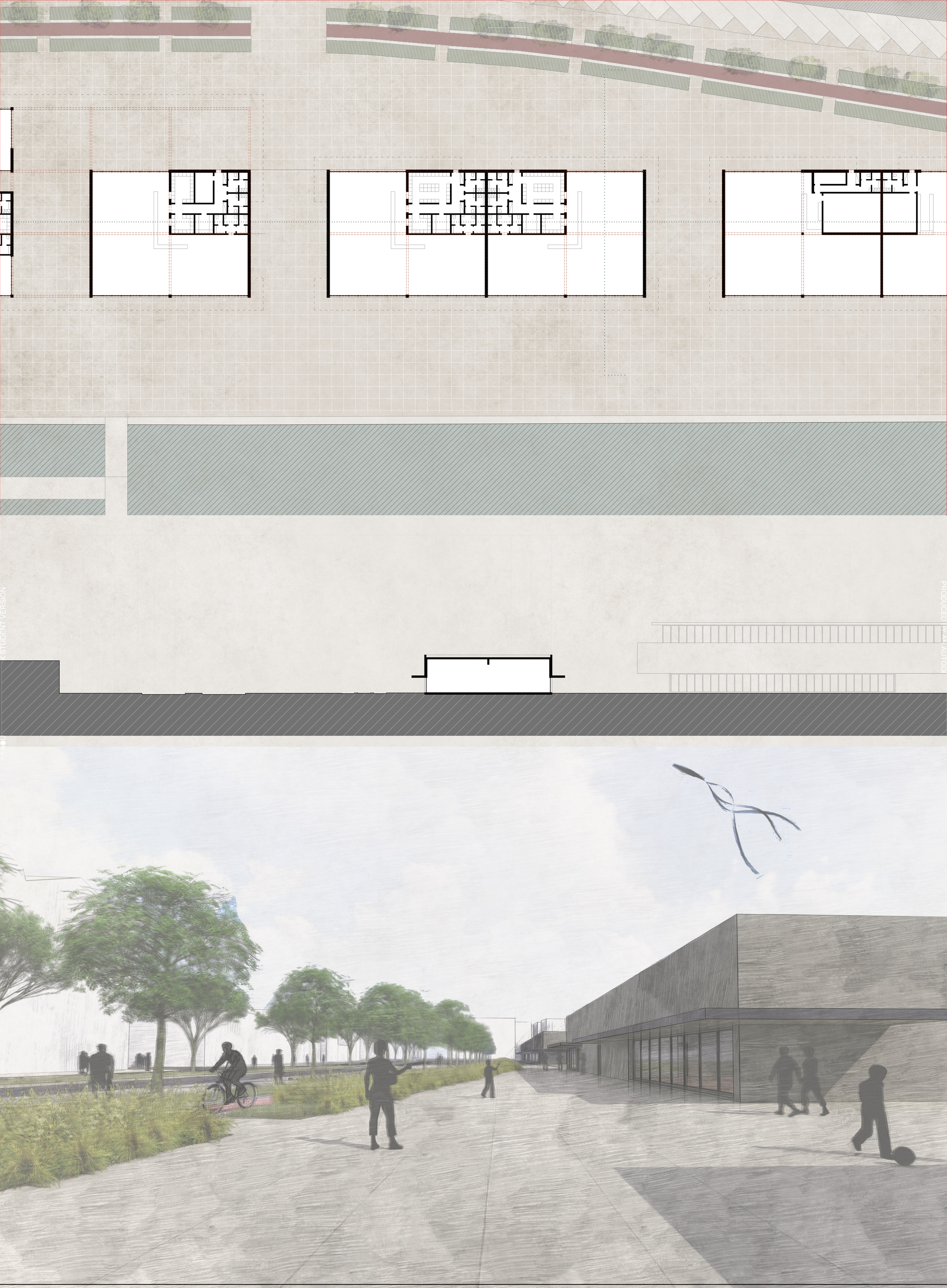
CONSTRUIR NO (E COM O) CONSTRUÍDO DO RIO A MARVILA

REVITALIZAÇÃO DA DOCA DO POÇO DO BISPO COMO ELEMENTO CULTURAL E
DE LAZER DE TRANSIÇÃO ENTRE A FRENTE RIBEIRINHA E O CENTRO HISTÓRICO

TIPOLOGIA 2 | ESCALA 1:250

FACULDADE DE ARQUITECTURA DA UNIVERSIDADE DE LISBOA | JOSÉ CANTANTE 20091040

ORIENTAÇÃO CIENTÍFICA: DOUTOR ARQUITECTO JOSÉ AGUIAR | ARQUITECTO PEDRO PACHECO



CONSTRUIR NO (E COM O) CONSTRUÍDO DO RIO A MARVILA

REVITALIZAÇÃO DA DOCA DO POÇO DO BISPO COMO ELEMENTO CULTURAL E
DE LAZER DE TRANSIÇÃO ENTRE A FRENTE RIBEIRINHA E O CENTRO HISTÓRICO

TIPOLOGIA 3 | ESCALA 1:250

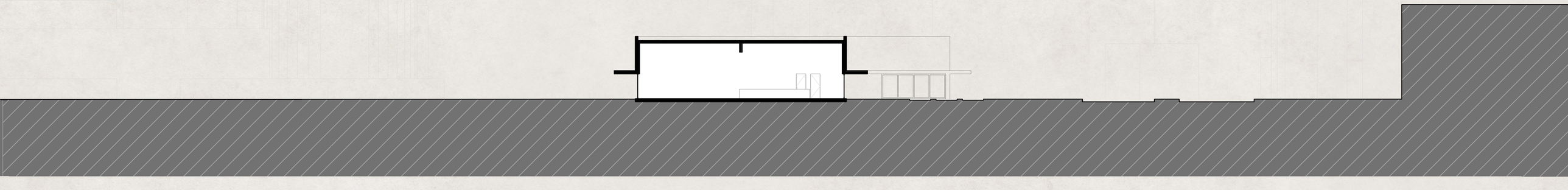
FACULDADE DE ARQUITECTURA DA UNIVERSIDADE DE LISBOA | JOSÉ CANTANTE 20091040

ORIENTAÇÃO CIENTÍFICA: DOUTOR ARQUITECTO JOSÉ AGUIAR | ARQUITECTO PEDRO PACHECO

P 07

STUDENT VERSION
PRODUCED BY AN AUTODESK STUDENT VERSION







CONSTRUIR NO (E COM O) CONSTRUÍDO DO RIO A MARVILA

REVITALIZAÇÃO DA DOCA DO POÇO DO BISPO COMO ELEMENTO CULTURAL E
DE LAZER DE TRANSIÇÃO ENTRE A FRENTE RIBEIRINHA E O CENTRO HISTÓRICO

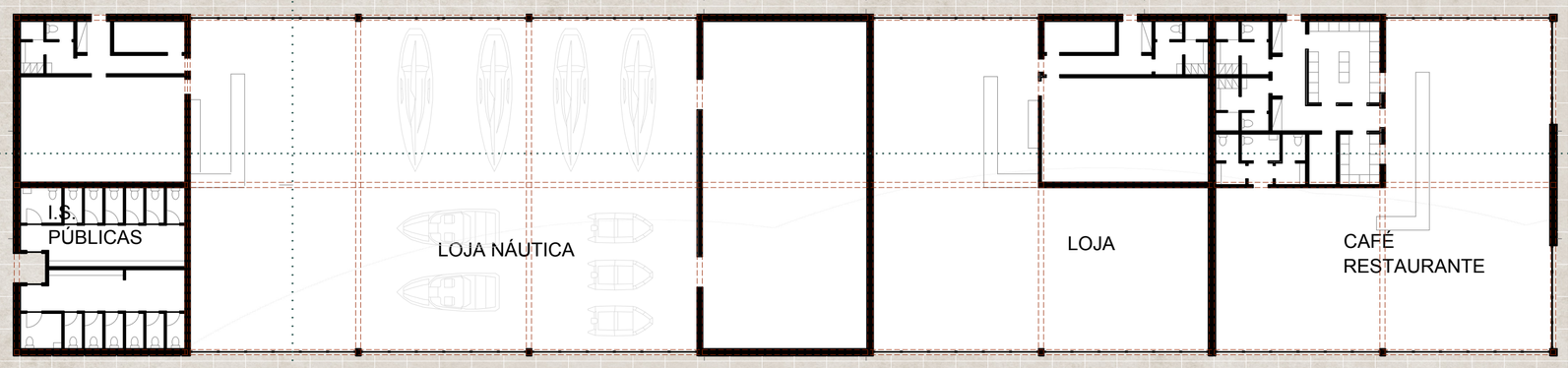
TIPOLOGIA 4 |ESCALA 1:250

FACULDADE DE ARQUITECTURA DA UNIVERSIDADE DE LISBOA | JOSÉ CANTANTE 20091040

ORIENTAÇÃO CIENTÍFICA: DOUTOR ARQUITECTO JOSÉ AGUIAR | ARQUITECTO PEDRO PACHECO

P 08

PRODUCED BY AN AUTODESK STUDENT VERSION




CONSTRUIR NO (E COM O) CONSTRUÍDO DO RIO A MARVILA

REVITALIZAÇÃO DA DOCA DO POÇO DO BISPO COMO ELEMENTO CULTURAL E
DE LAZER DE TRANSIÇÃO ENTRE A FRENTE RIBEIRINHA E O CENTRO HISTÓRICO

CLUBE NAVAL | PLANTA PISO 0 | ESCALA 1:250

FACULDADE DE ARQUITECTURA DA UNIVERSIDADE DE LISBOA | JOSÉ CANTANTE 20091040

ORIENTAÇÃO CIENTÍFICA: DOUTOR ARQUITECTO JOSÉ AGUIAR | ARQUITECTO PEDRO PACHECO

P 09

CONSTRUIR NO (E COM O) CONSTRUÍDO DO RIO A MARVILA

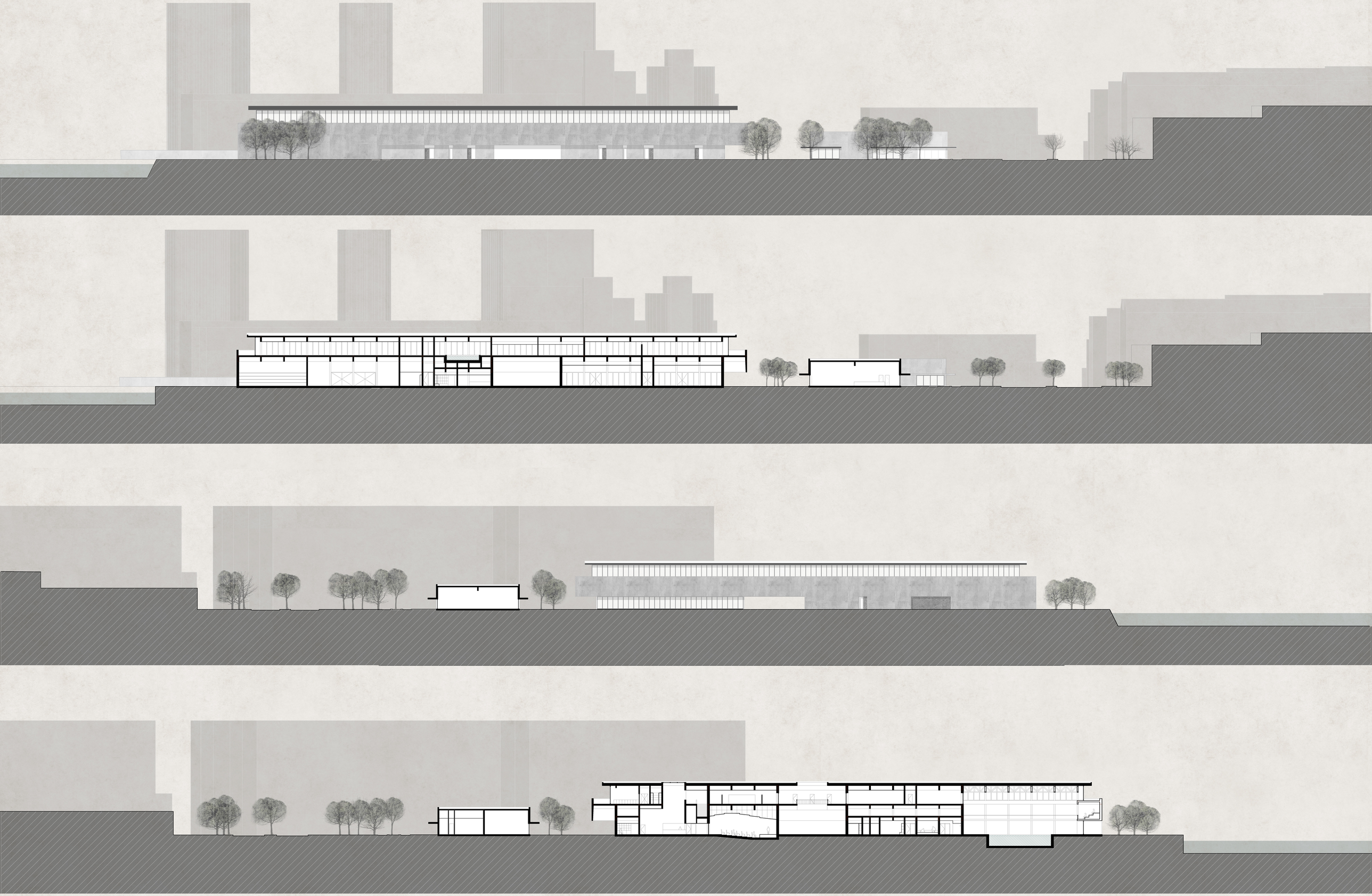
REVITALIZAÇÃO DA DOCA DO POÇO DO BISPO COMO ELEMENTO CULTURAL E
DE LAZER DE TRANSIÇÃO ENTRE A FRENTE RIBEIRINHA E O CENTRO HISTÓRICO

CLUBE NAVAL | PLANTA PISO 1 | ESCALA 1:250

FACULDADE DE ARQUITECTURA DA UNIVERSIDADE DE LISBOA | JOSÉ CANTANTE 20091040

ORIENTAÇÃO CIENTÍFICA: DOUTOR ARQUITECTO JOSÉ AGUIAR | ARQUITECTO PEDRO PACHECO

P 10



CONSTRUIR NO (E COM O) CONSTRUÍDO DO RIO A MARVILA

REVITALIZAÇÃO DA DOCA DO POÇO DO BISPO COMO ELEMENTO CULTURAL E
DE LAZER DE TRANSIÇÃO ENTRE A FRENTE RIBEIRINHA E O CENTRO HISTÓRICO

CLUBE NAVAL | 1:250

FACULDADE DE ARQUITECTURA DA UNIVERSIDADE DE LISBOA | JOSÉ CANTANTE 20091040

ORIENTAÇÃO CIENTÍFICA: DOUTOR ARQUITECTO JOSÉ AGUIAR | ARQUITECTO PEDRO PACHECO

CONSTRUIR NO (E COM O) CONSTRUÍDO DO RIO A MARVILA

REVITALIZAÇÃO DA DOCA DO POÇO DO BISPO COMO ELEMENTO CULTURAL E
DE LAZER DE TRANSIÇÃO ENTRE A FRENTE RIBEIRINHA E O CENTRO HISTÓRICO

CLUBE NAVAL | ESCALA 1:250

FACULDADE DE ARQUITECTURA DA UNIVERSIDADE DE LISBOA | JOSÉ CANTANTE 20091040

ORIENTAÇÃO CIENTÍFICA: DOUTOR ARQUITECTO JOSÉ AGUIAR | ARQUITECTO PEDRO PACHECO

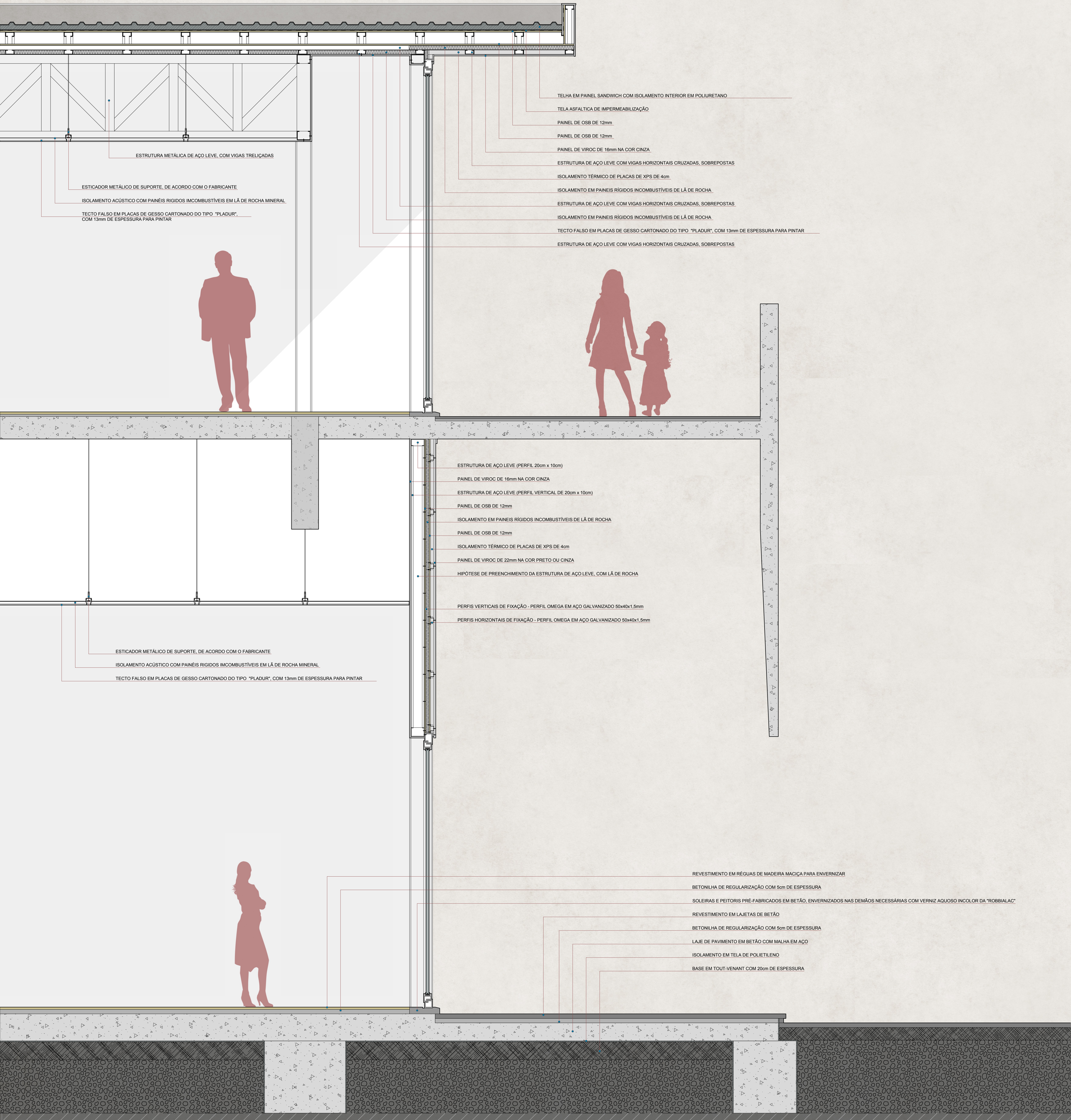
CONSTRUIR NO (E COM O) CONSTRUÍDO DO RIO A MARVILA

REVITALIZAÇÃO DA DOCA DO POÇO DO BISPO COMO ELEMENTO CULTURAL E
DE LAZER DE TRANSIÇÃO ENTRE A FRENTE RIBEIRINHA E O CENTRO HISTÓRICO

AXONOMETRIA | CLUBE NAVAL

FACULDADE DE ARQUITECTURA DA UNIVERSIDADE DE LISBOA | JOSÉ CANTANTE 20091040

ORIENTAÇÃO CIENTÍFICA: DOUTOR ARQUITECTO JOSÉ AGUIAR | ARQUITECTO PEDRO PACHECO




1 Corte construtivo
Scale: 1:20

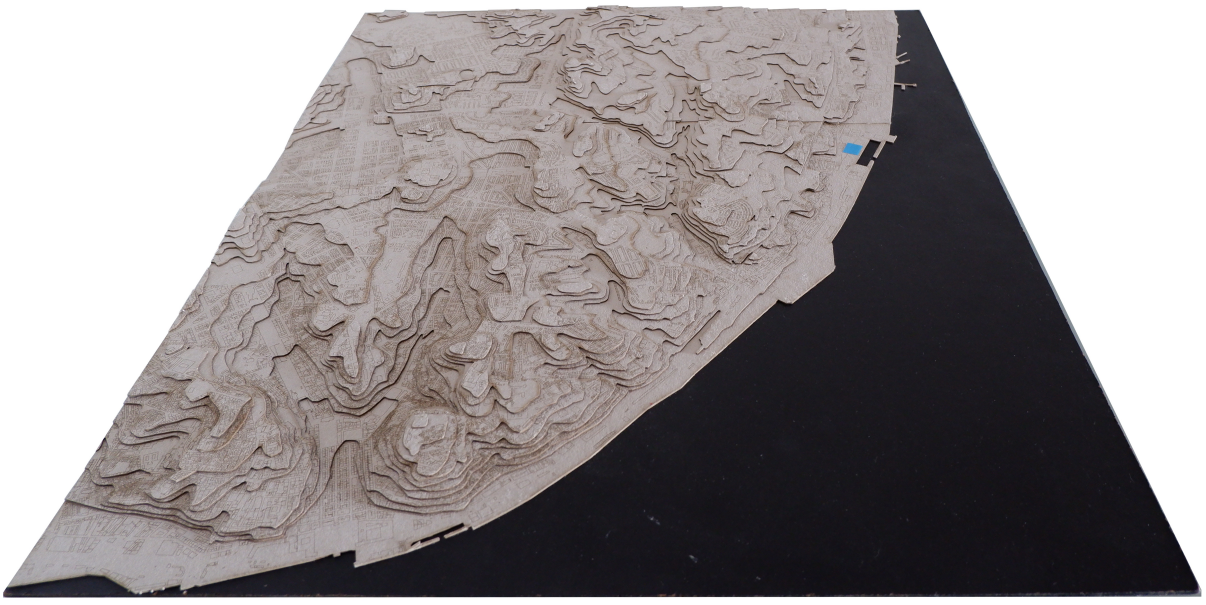
CONSTRUIR NO (E COM O) CONSTRUÍDO DO RIO A MARVILA
REVITALIZAÇÃO DA DOCA DO POÇO DO BISPO COMO ELEMENTO CULTURAL E
DE LAZER DE TRANSIÇÃO ENTRE A FRENTE RIBEIRINHA E O CENTRO HISTÓRICO

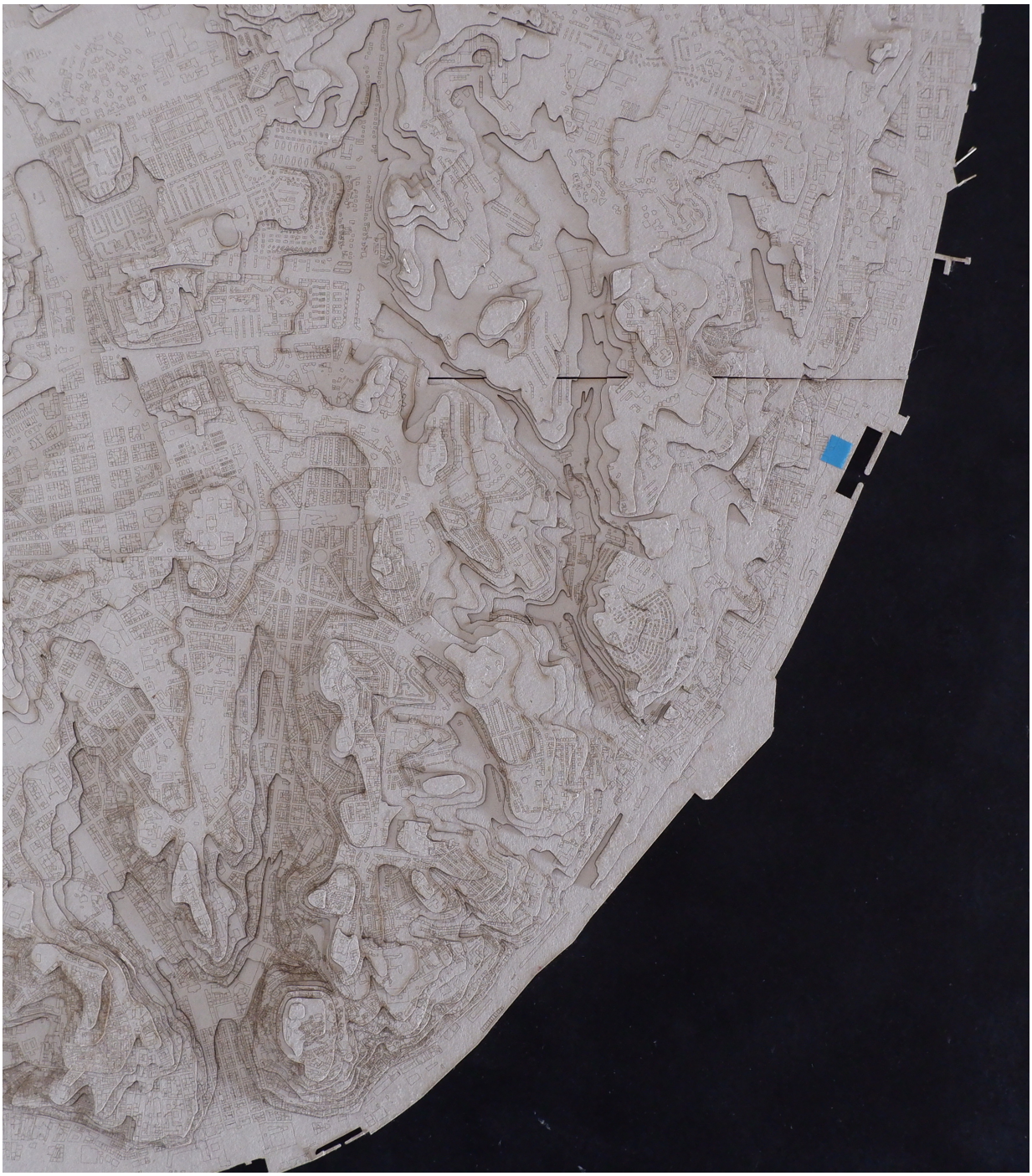
CLUBE NAVAL | CORTE 1.20
FACULDADE DE ARQUITECTURA DA UNIVERSIDADE DE LISBOA | JOSÉ CANTANTE 20091040
ORIENTAÇÃO CIENTÍFICA: DOUTOR ARQUITECTO JOSÉ AGUIAR | ARQUITECTO PEDRO PACHECO

# MAQUETES

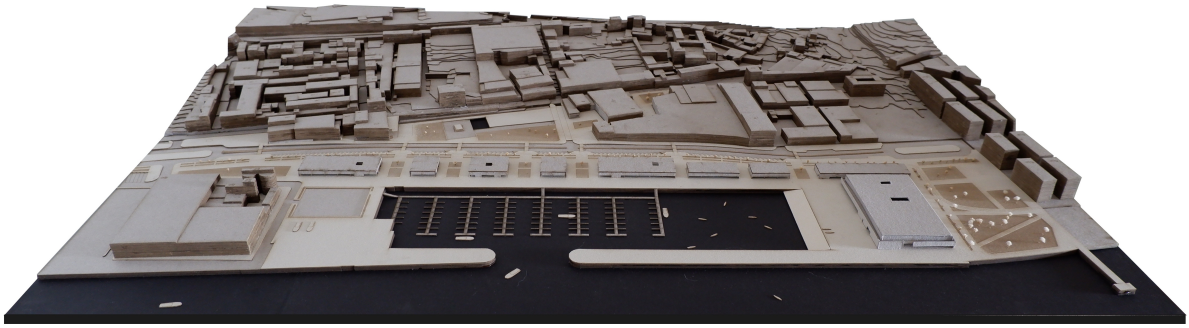
# MAQUETES DO TERRENO

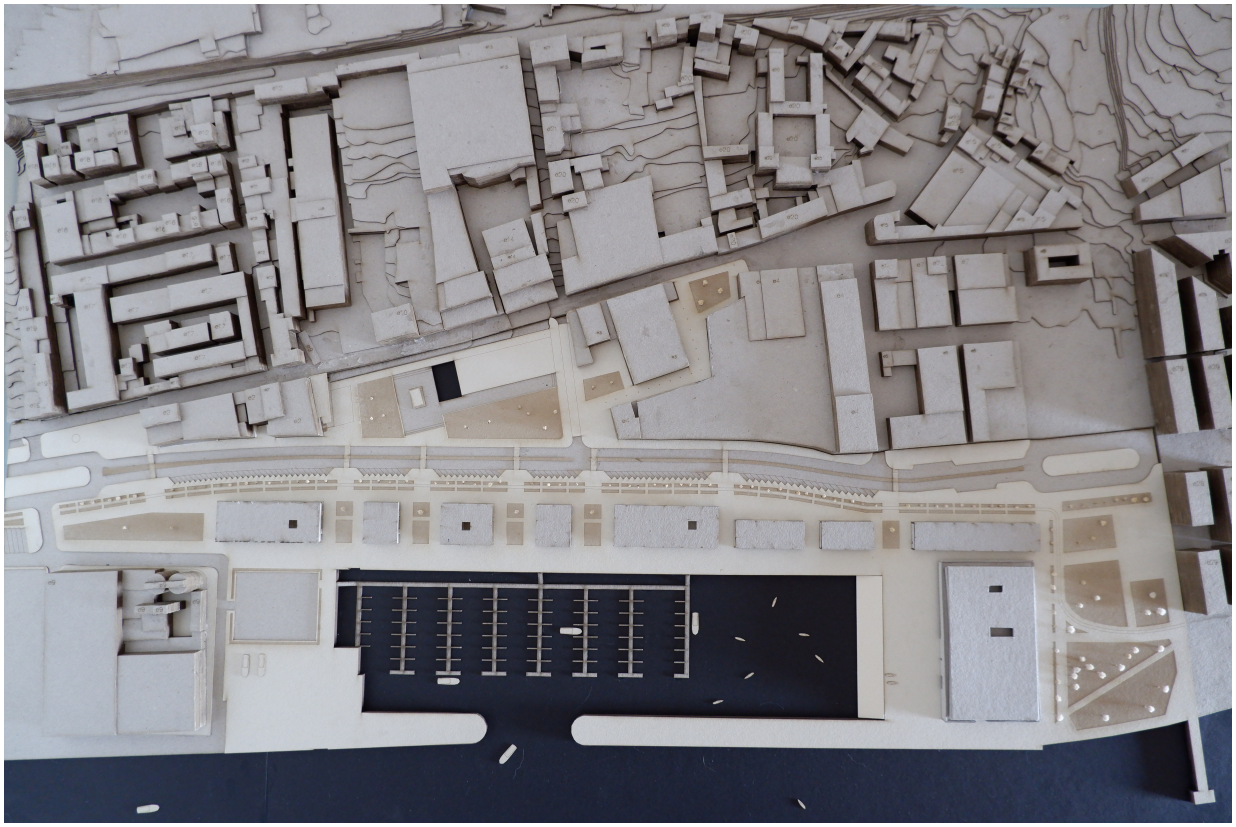






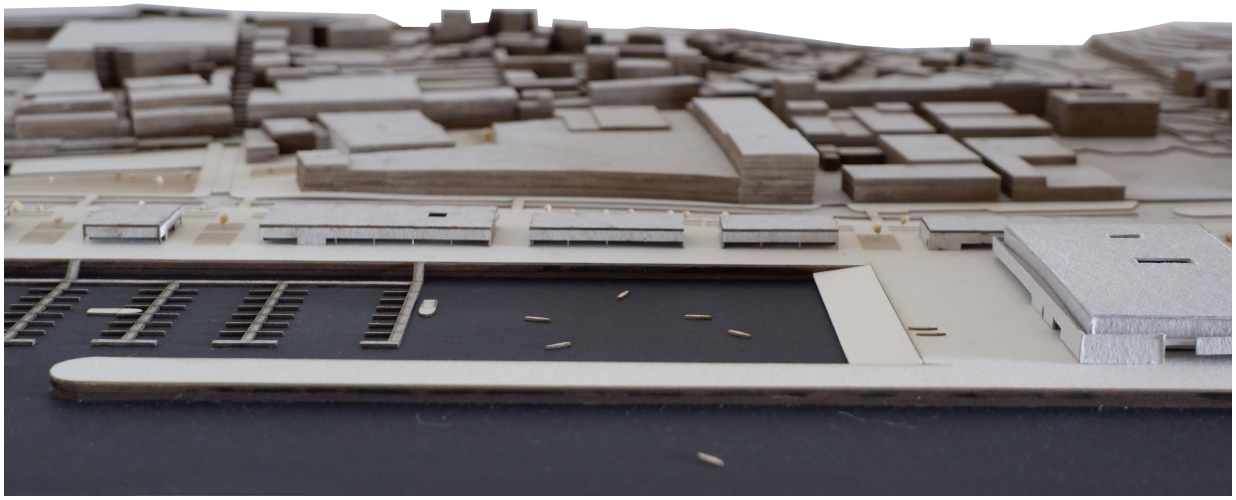
# MAQUETES DO PLANO URBANO

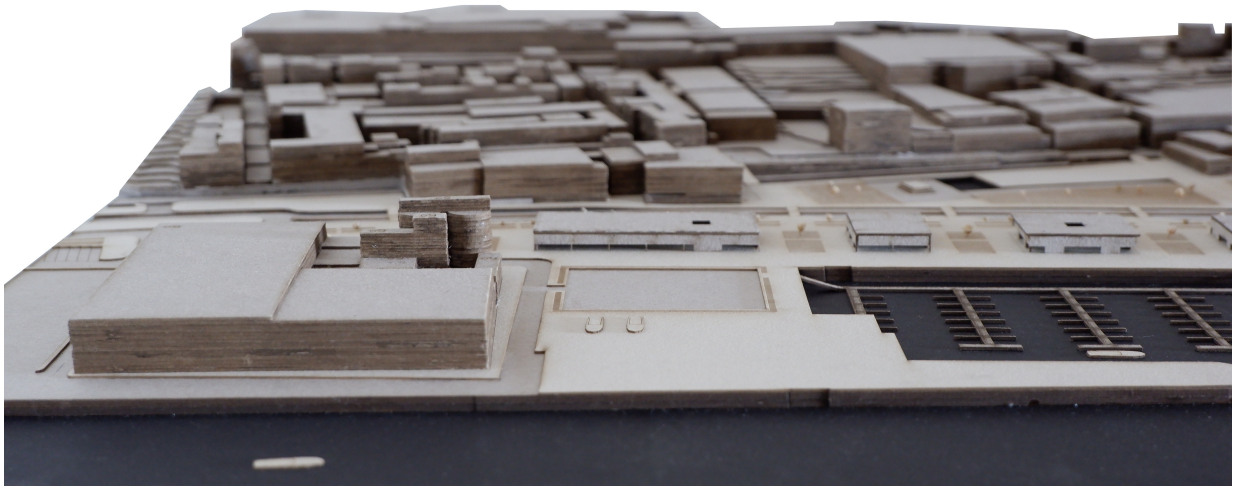


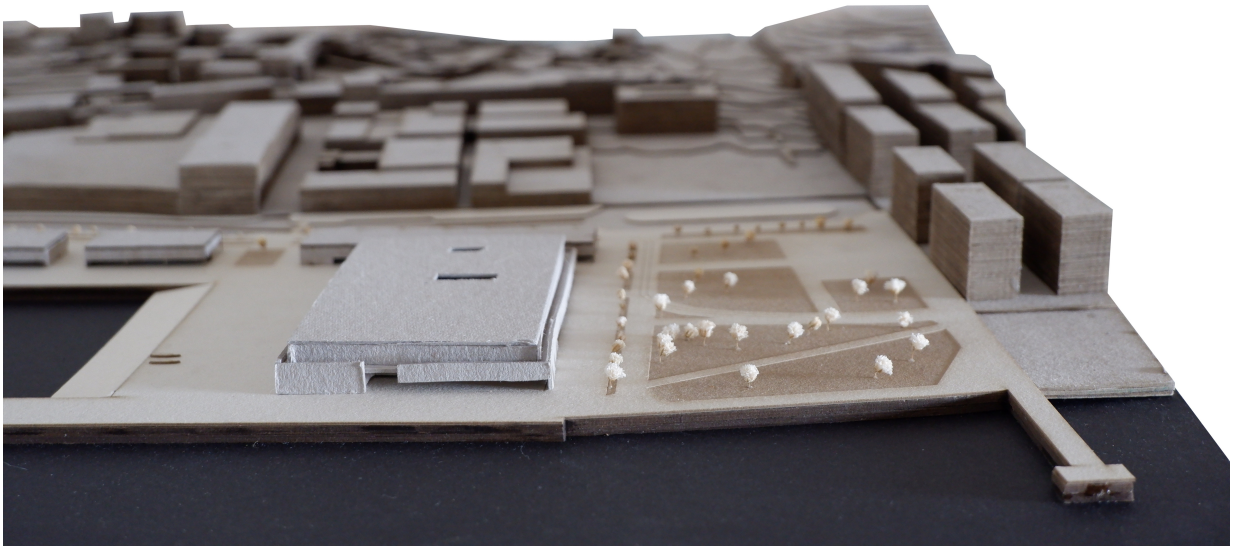


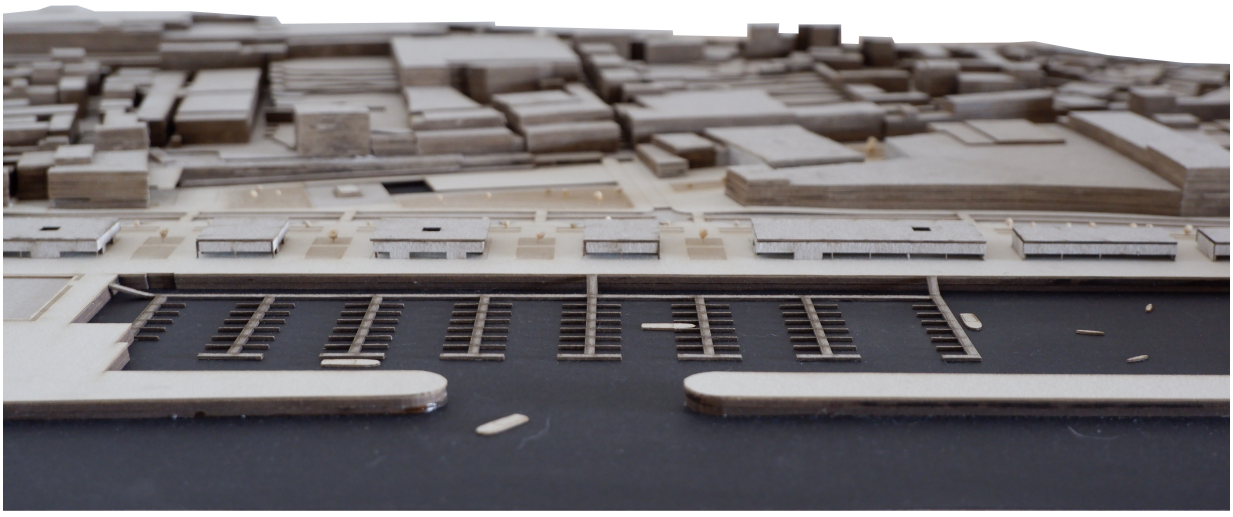


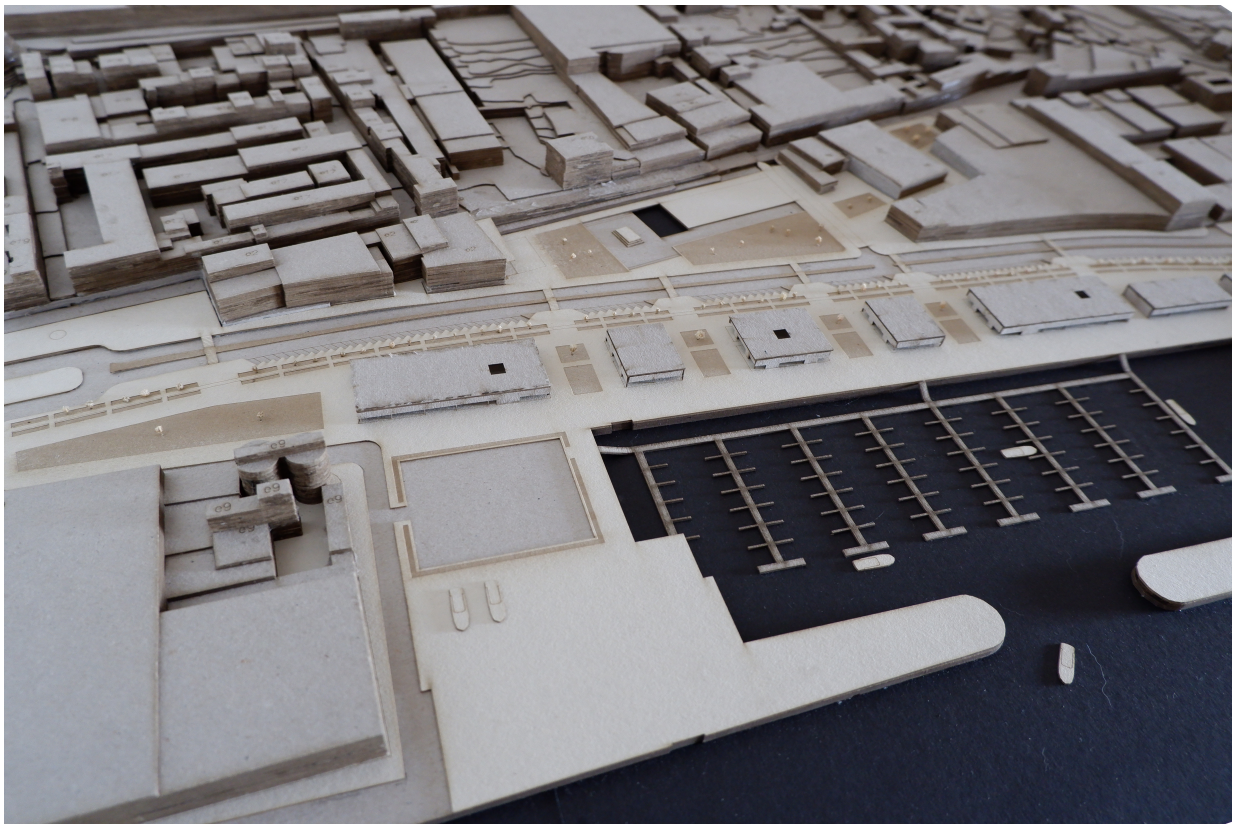


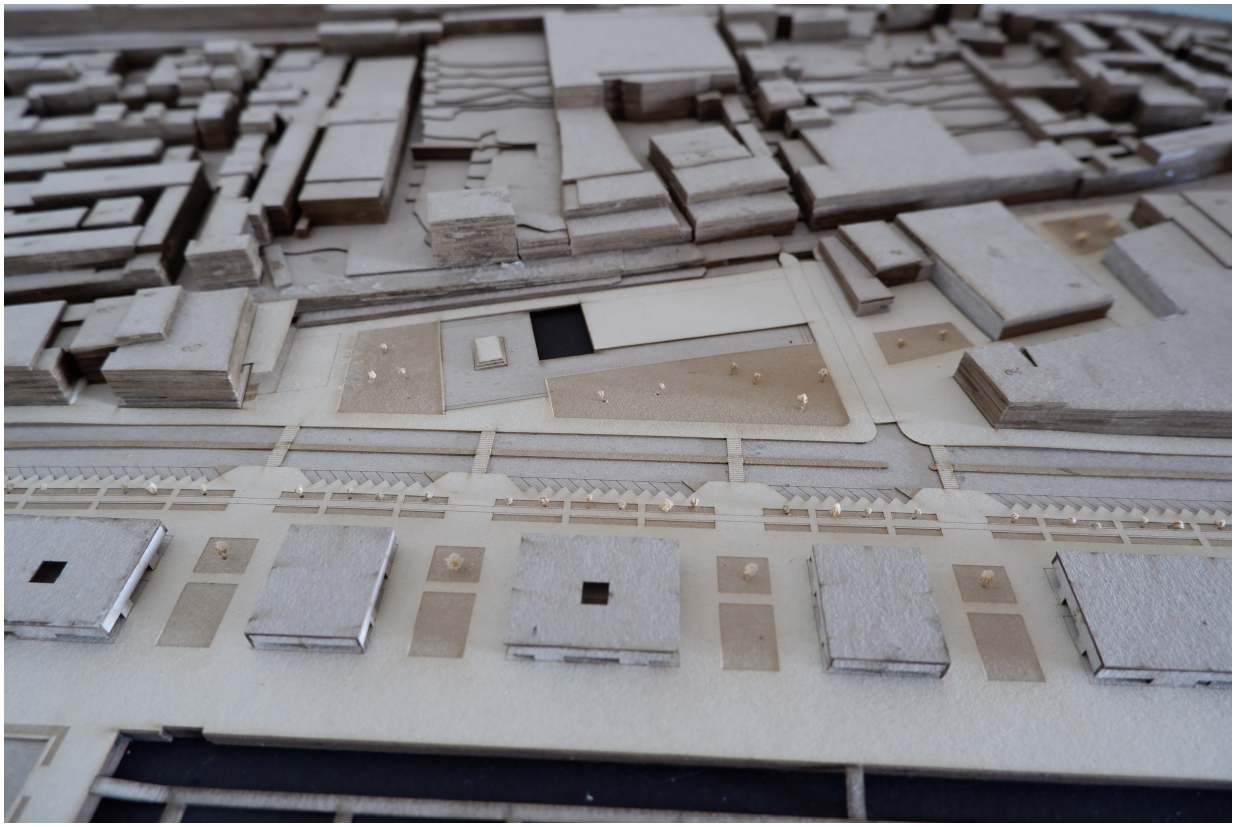








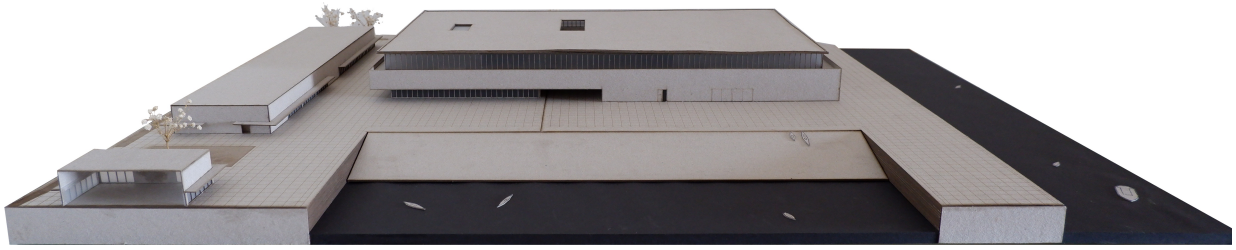


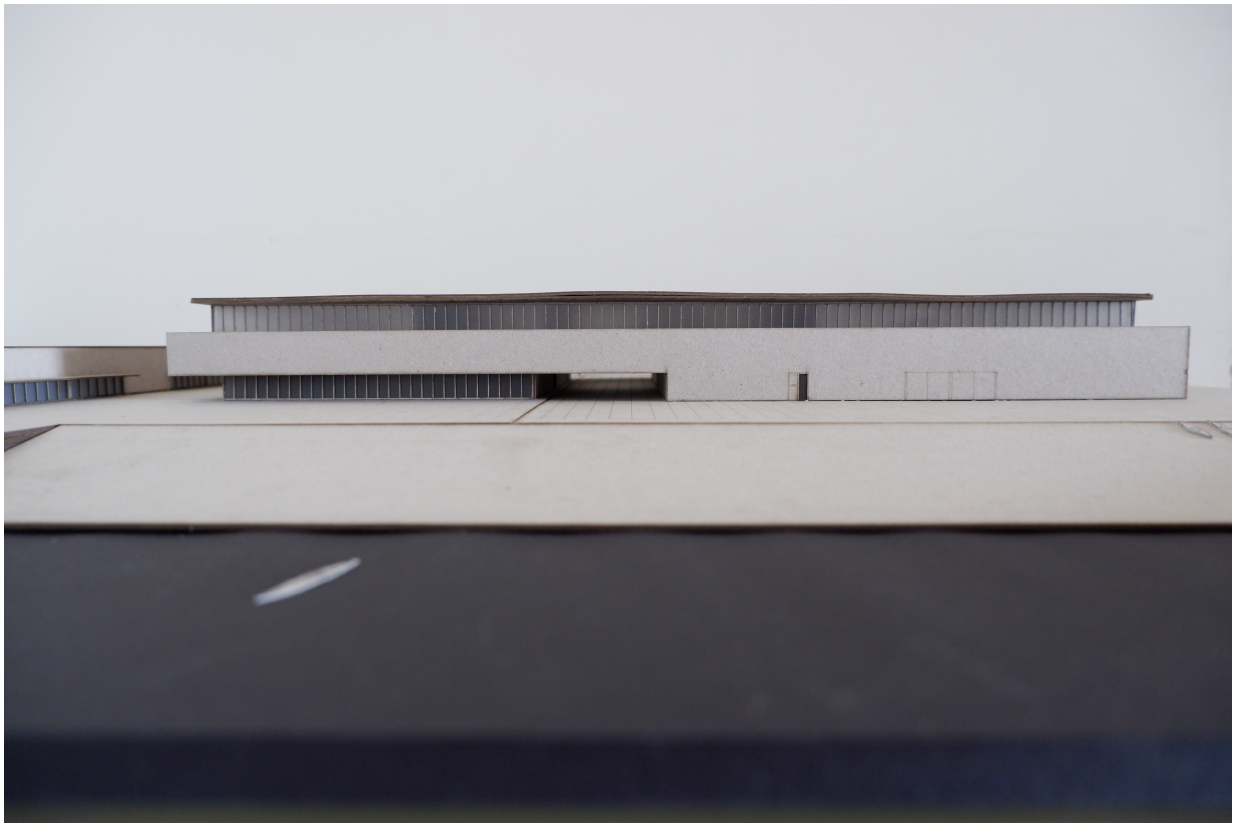


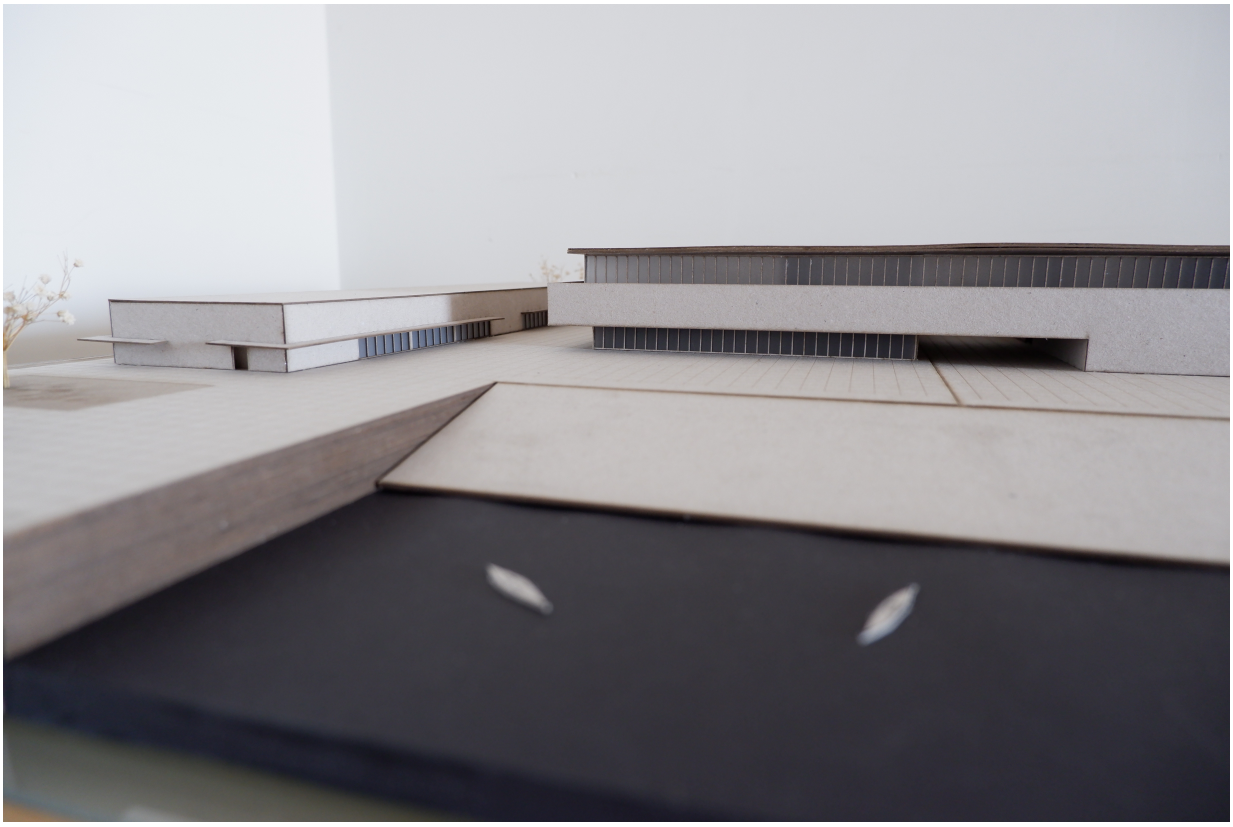


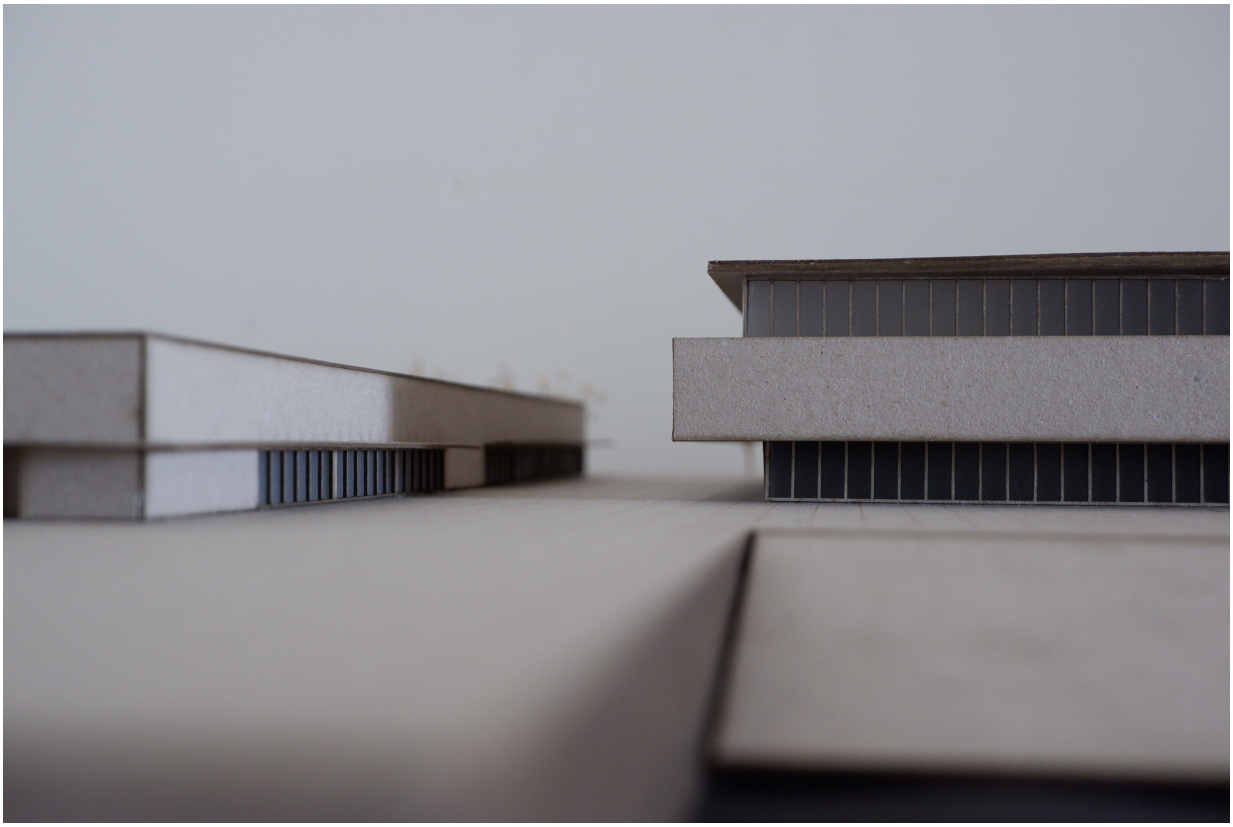


# MAQUETES DO CLUBE NAVAL







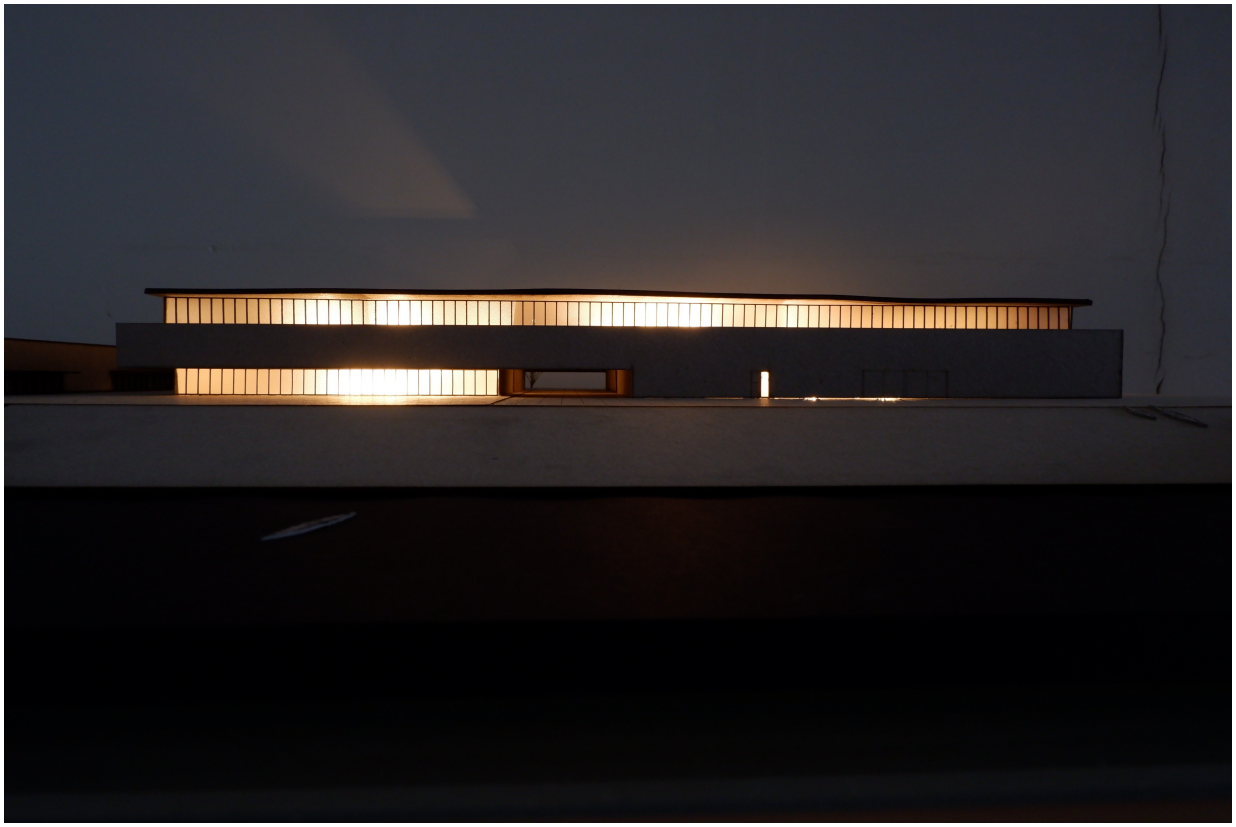


























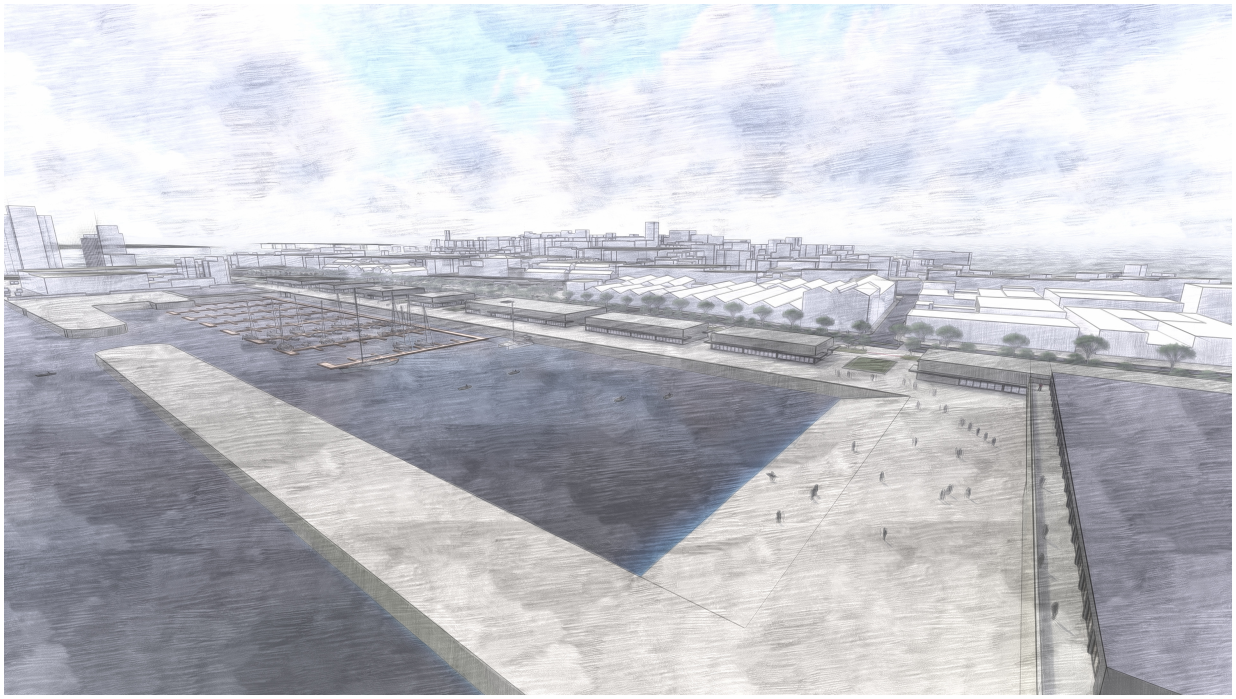


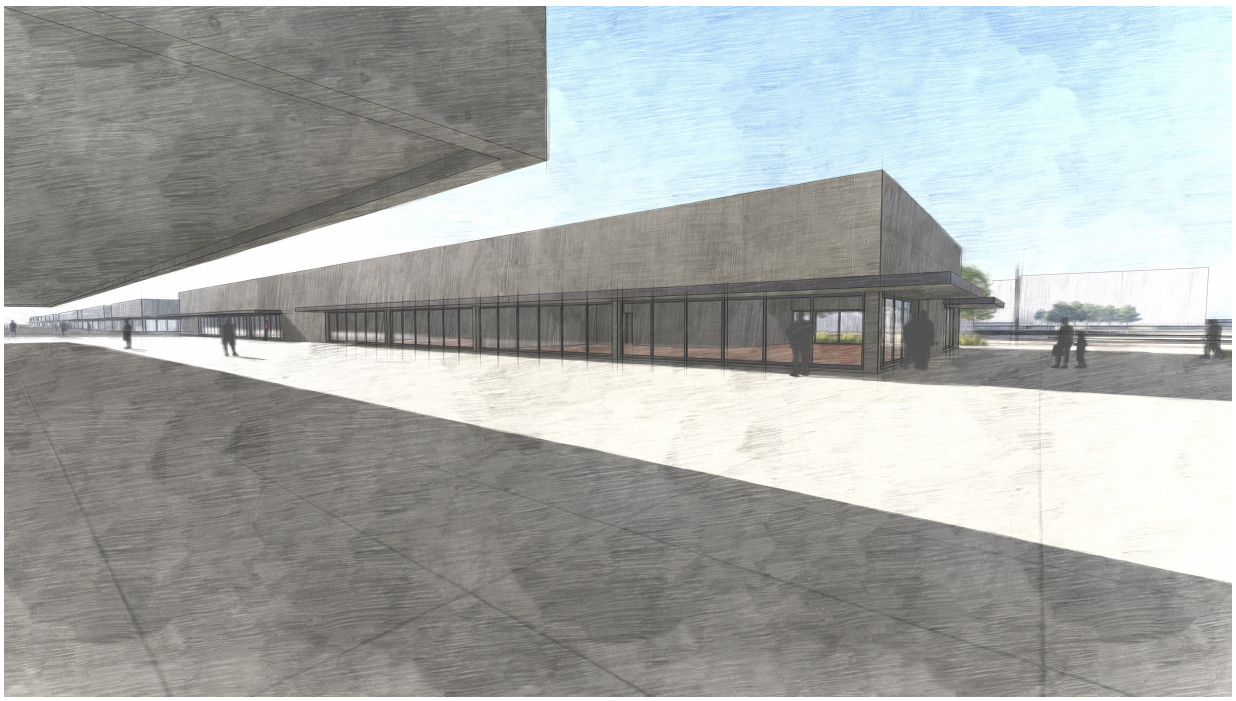






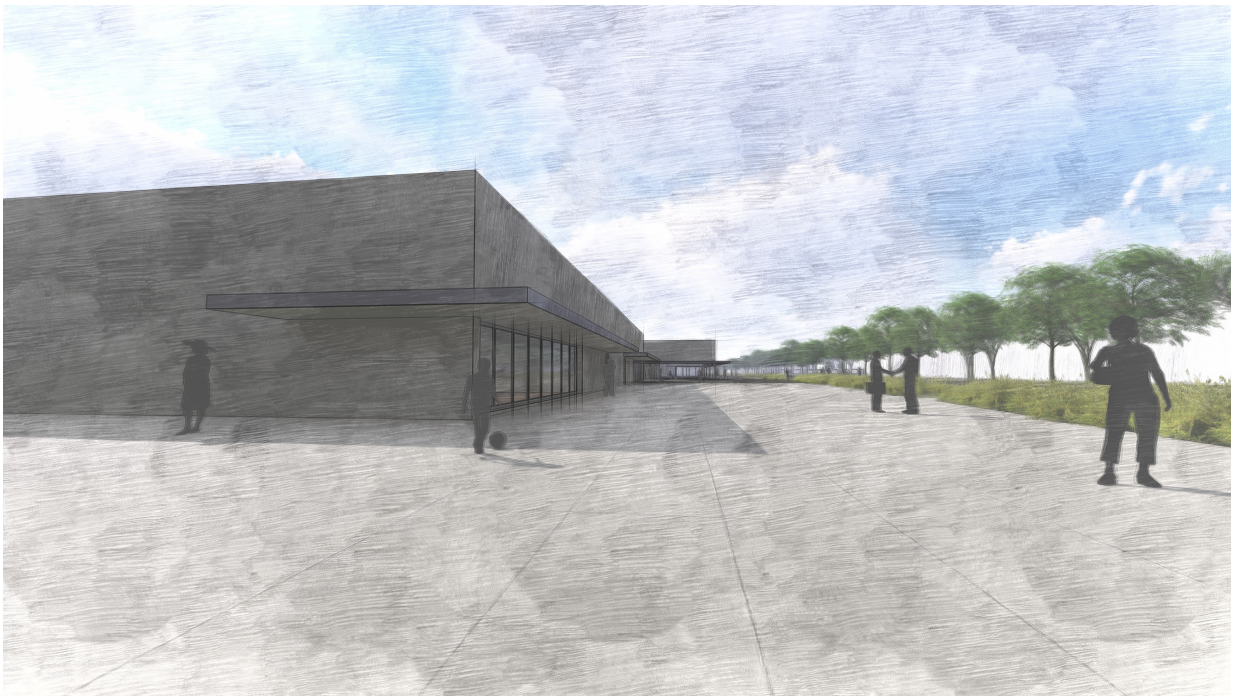
# RENDERS FINAIS



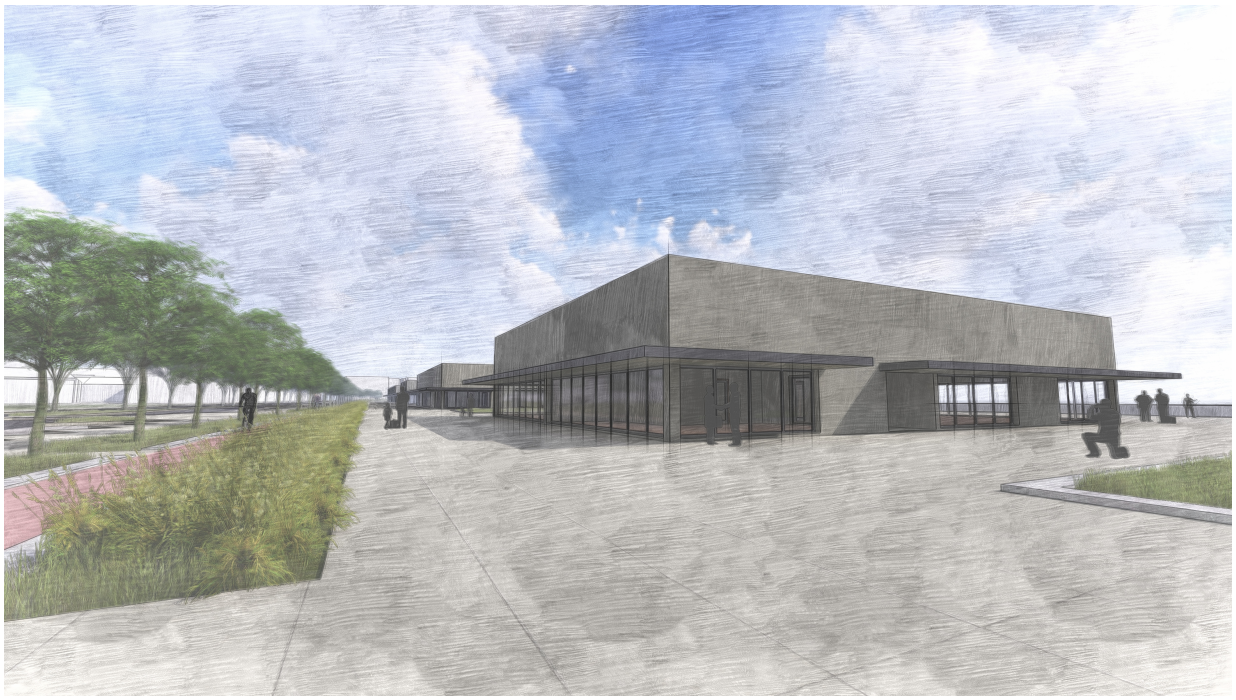




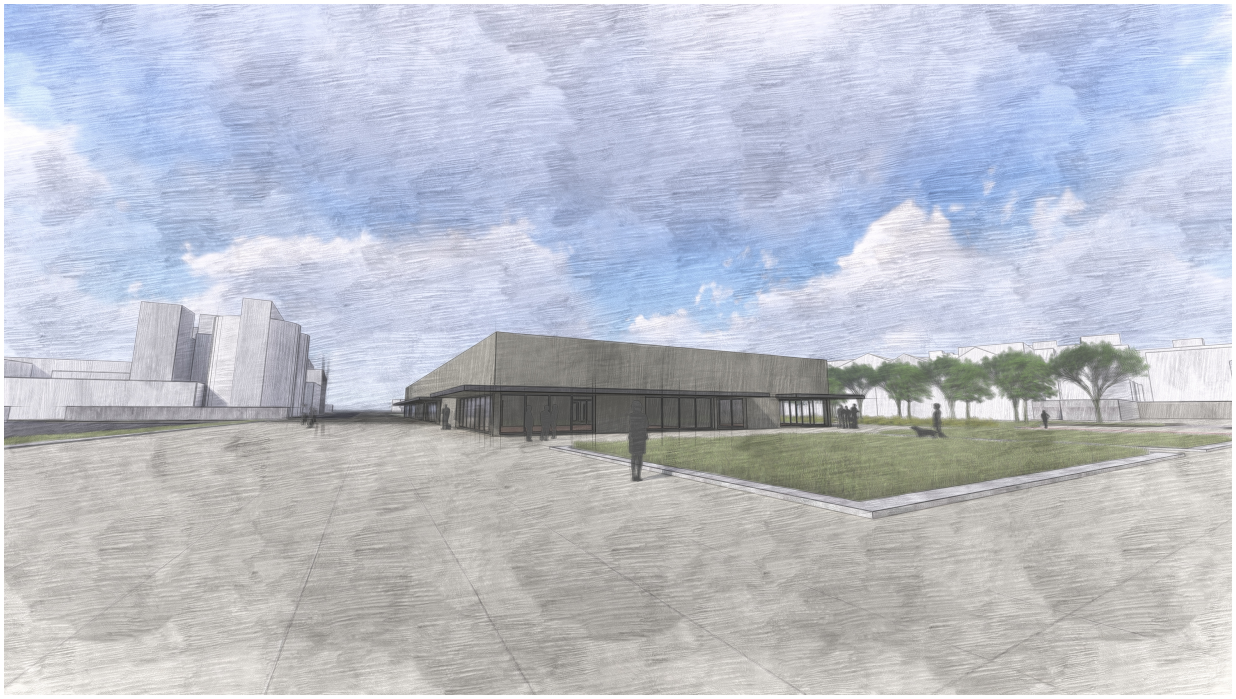


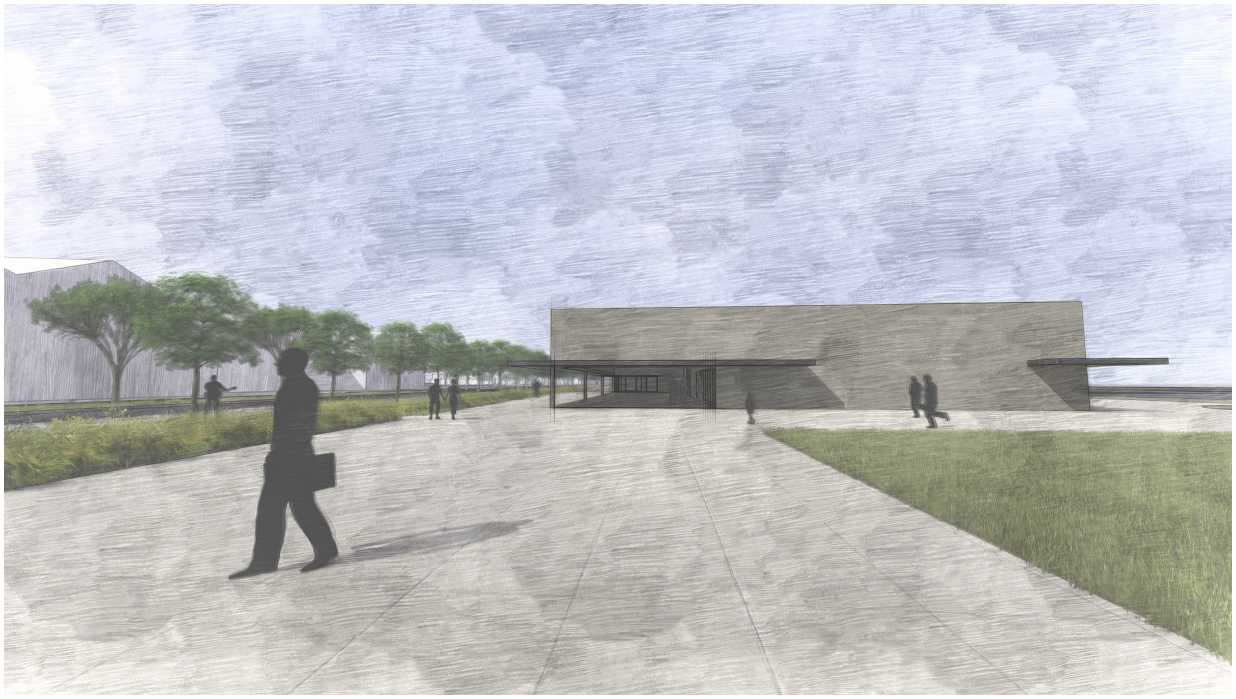


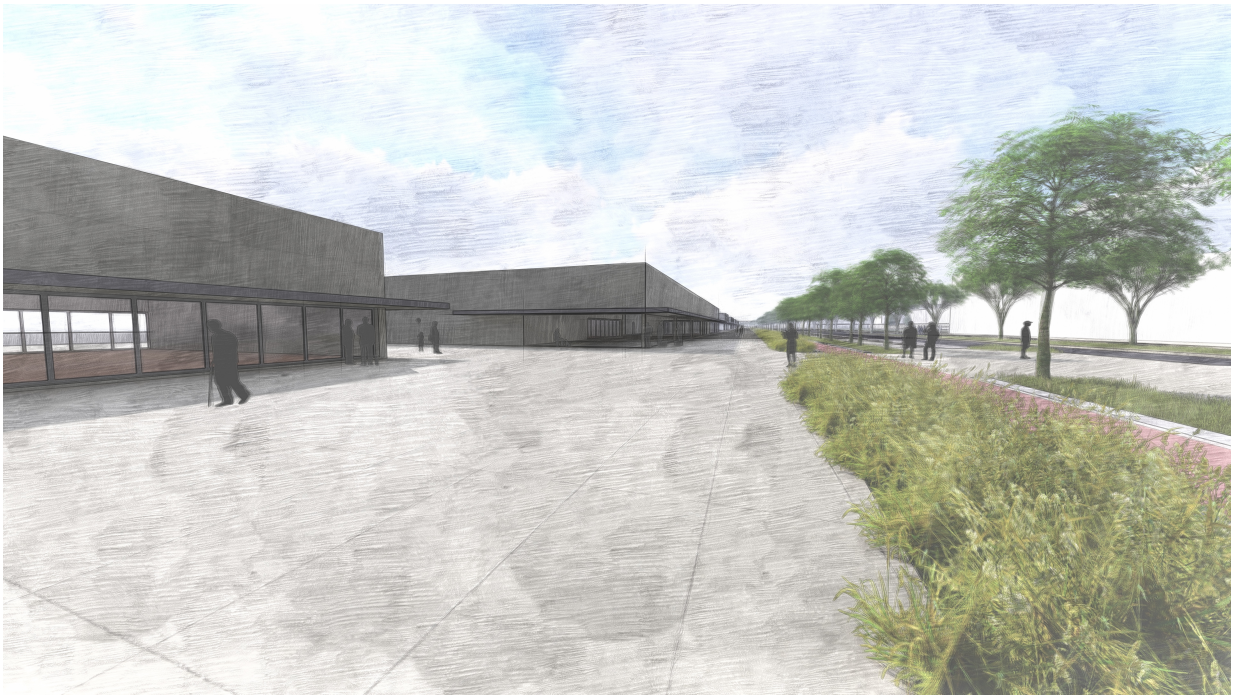


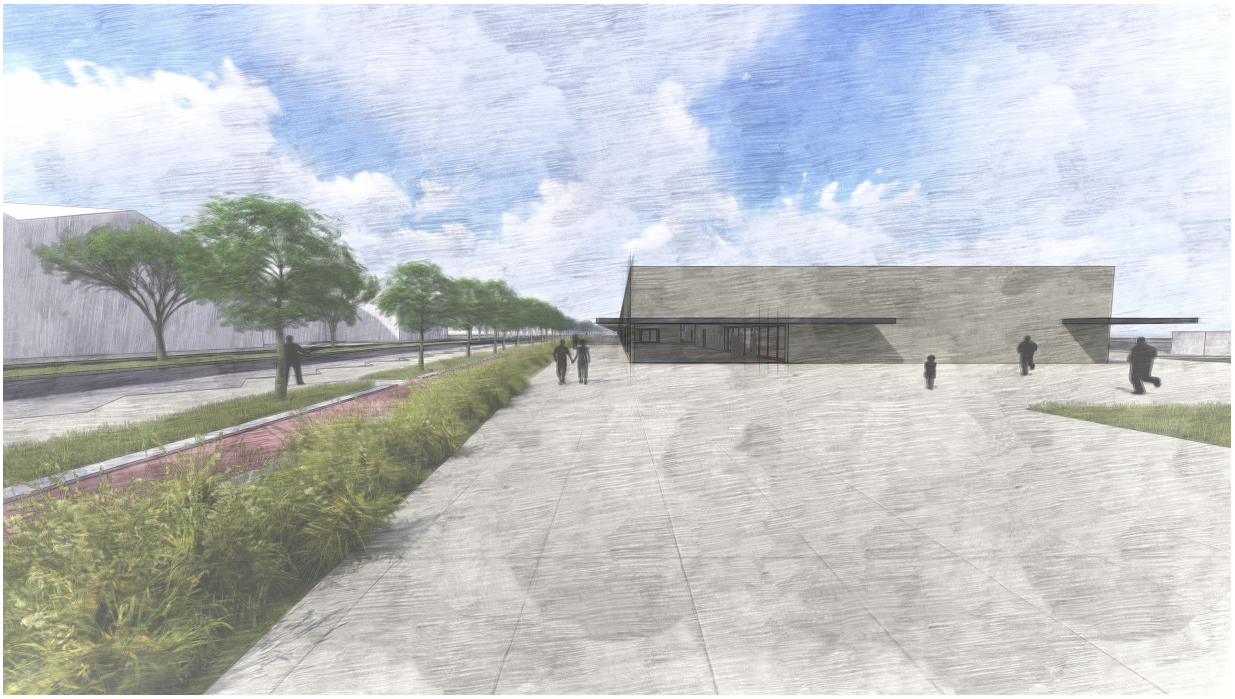












# ANEXOS

# ANÁLISES

CONVENTO DO GRILO

CONVENTO DAS GRILAS

PALÁCIO LAFÕES

CONVENTO DO BEATO

QUINTA DAS MURTAS

QUINTA DO MARQUÊS DE MARIALVA

PALÁCIO DA MITRA

QUINTA MARQUÊS DE ABRANTES

QUINTA BETENCOURT

ARMAZÉNS ABEL PEREIRA DA FONSECA

CONVENTO DE MARVILA

EDIFÍCIO JOSÉ DOMINGOS BARREIRO

100 m 0 100 m 200 m 300 m

PLANTA DE ANÁLISE DO PATRIMÓNIO HISTÓRICO-CULTURAL EXISTENTE

LEGENDA:

- CAMINHO ANTIGO
- CAMINHO DO ORIENTE
- EDIFÍCIOS HISTÓRICOS

FÁBRICA DE GAS DA MATINHA

ARMAZÉNS DA MATINHA

A TABAQUEIRA

ANTIGA FÁBRICA DE MATERIAL DE GUERRA DE BRAÇO DE BRATA

ARMAZÉNS JOSÉ DOMINGOS BARREIRO

SOCIEDADE COMERCIAL ABEL PEREIRA DA FONSECA, S. A. R. L.

VILA PEREIRA

FÁBRICA DE CORTIÇA DA QUINTA DA MITRA

COMPANHIA PORTUGUESA DE FÓSFOROS
SOCIEDADE NACIONAL DE FÓSFOROS

FÁBRICA DE BORRACHA LUSO-BELGA

"A NACIONAL" COMPANHIA INDUSTRIAL
DE TRANSFORMAÇÃO DE CEREAIS, S.A.

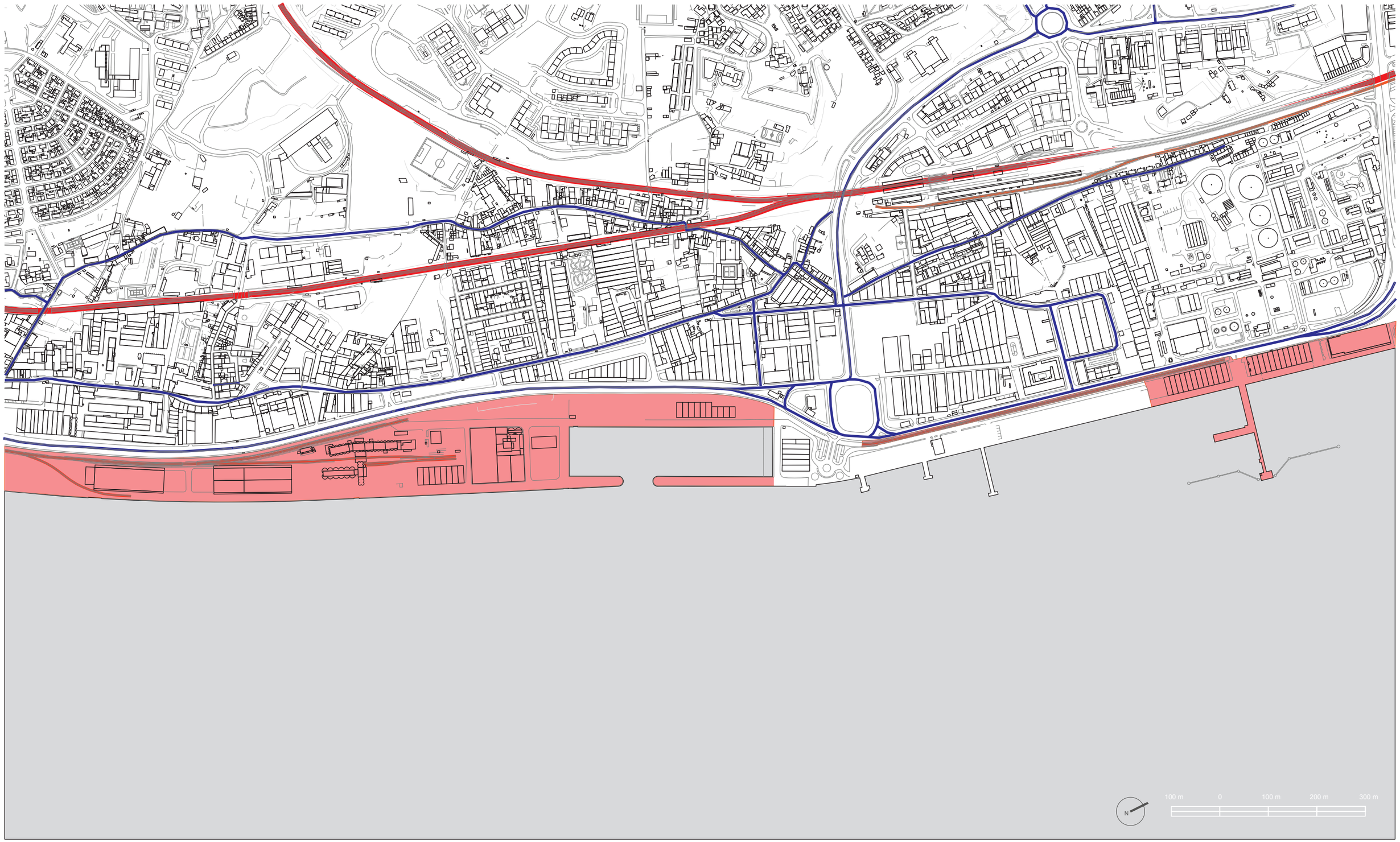
MANUTENÇÃO
MILITAR

100 m 0 100 m 200 m 300 m

PLANTA DE ANÁLISE DO PATRIMÓNIO INDUSTRIAL EXISTENTE

LEGENDA:

- CAMINHO ANTIGO
- CAMINHO DO ORIENTE
- PATRIMÓNIO INDUSTRIAL




PLANTA DE ANÁLISE DAS BARREIRAS EXISTENTES

LEGENDA:

- LINHA CAMINHO DE FERRO
- FERROVIAS INDUSTRIAIS
- VIAS PRINCIPAIS
- ÁREAS DE ACTIVIDADE PORTUÁRIA E(OU) INDUSTRIAL CONSIDERADAS COMO BARREIRAS




PLANTA DE ANÁLISE DA EVOLUÇÃO HISTÓRICA DA LINHA DE COSTA

LEGENDA:

- 1858 FILIPE FOLQUE
- 1911 SILVA PINTO




PLANTA DE ANÁLISE DOS ESPAÇOS VERDES E DOS ESPAÇOS PÚBLICOS QUALIFICADOS

LEGENDA:

- ESPAÇOS VERDES
- ESPAÇOS PÚBLICOS QUALIFICADOS




PLANTA DE ANÁLISE DOS USOS

LEGENDA:

- COMÉRCIO
- SERVIÇOS
- RESTAURAÇÃO
- DESPORTO
- SAUDE
- CULTURA
- EDUCAÇÃO
- INDUSTRIAL
- EDIFICIOS DEVOLUTOS




PLANTA DE ANÁLISE DAS VIAS PRINCIPAIS E SECUNDÁRIAS EXISTENTES

LEGENDA:

- LINHA CAMINHO DE FERRO
- FERROVIAS INDUSTRIAIS
- VIAS PRINCIPAIS
- VIAS SECUNDÁRIAS

100 m 0 100 m 200 m 300 m

PLANTA DE ANÁLISE DOS TRANSPORTES PÚBLICOS EXISTENTES

LEGENDA:

- LINHA COMBOIO
- ESTAÇÃO DE COMBOIO DE MARVILA
- ESTAÇÃO DE COMBOIO DE BRAÇO DE PRATA
- PERCURSOS DOS AUTOCARROS DA CARRIS
- NÚMERO DO AUTOCARRO

# CARTOGRAFIA HISTÓRICA

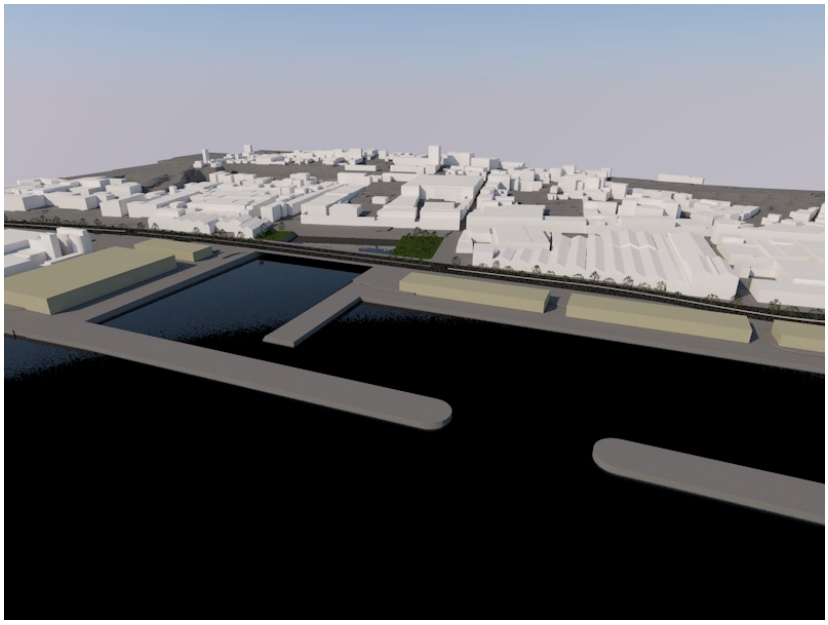


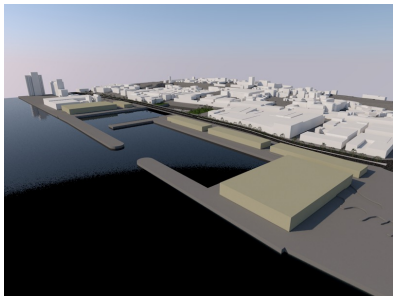
Cartografia Histórica Filipe Folque, 1856

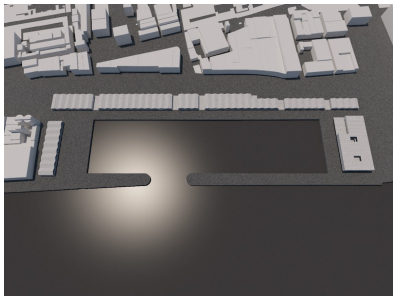


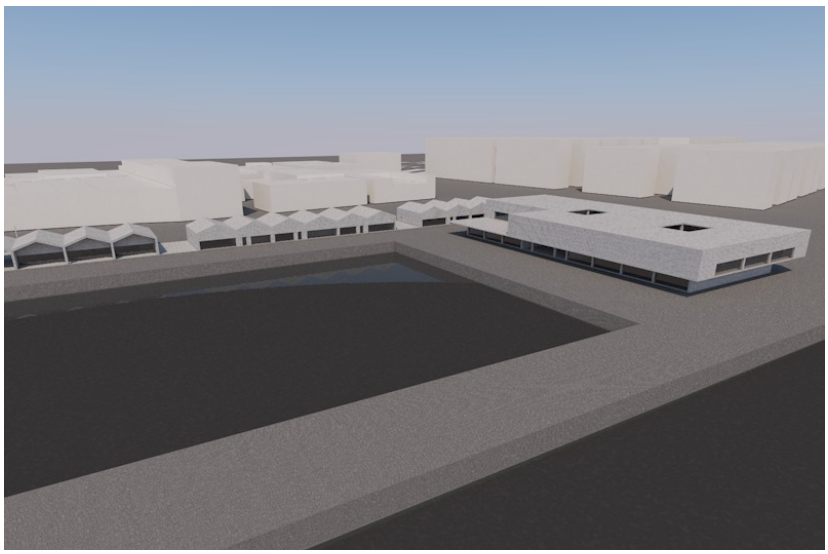
Cartografia Histórica Silva Pinto, 1911

## RENDERS - DO PROCESSO

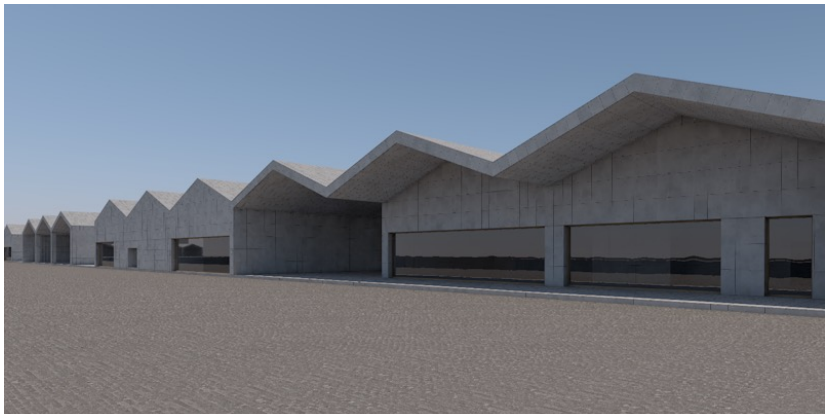














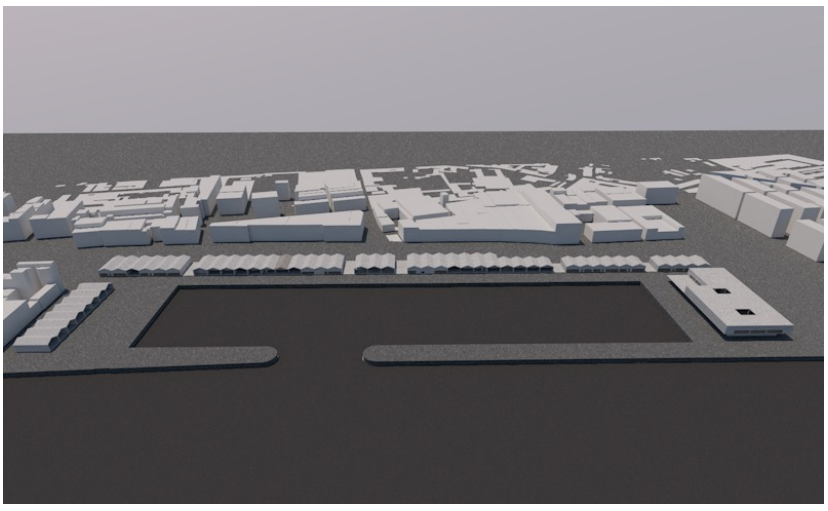




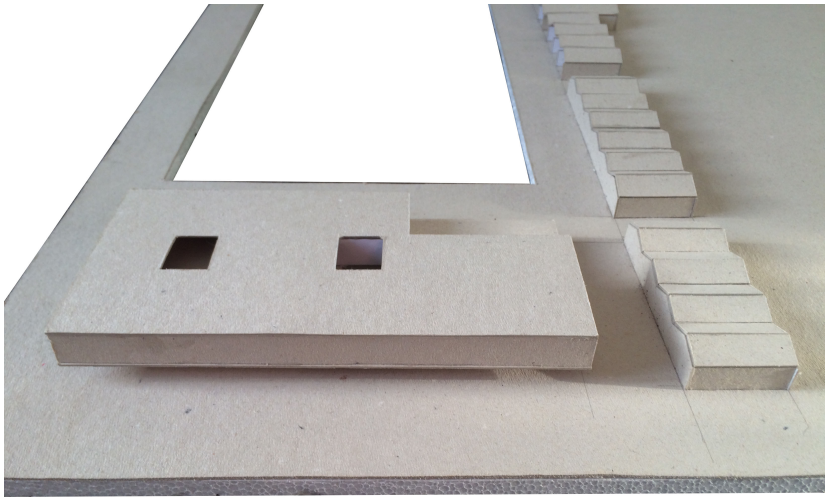




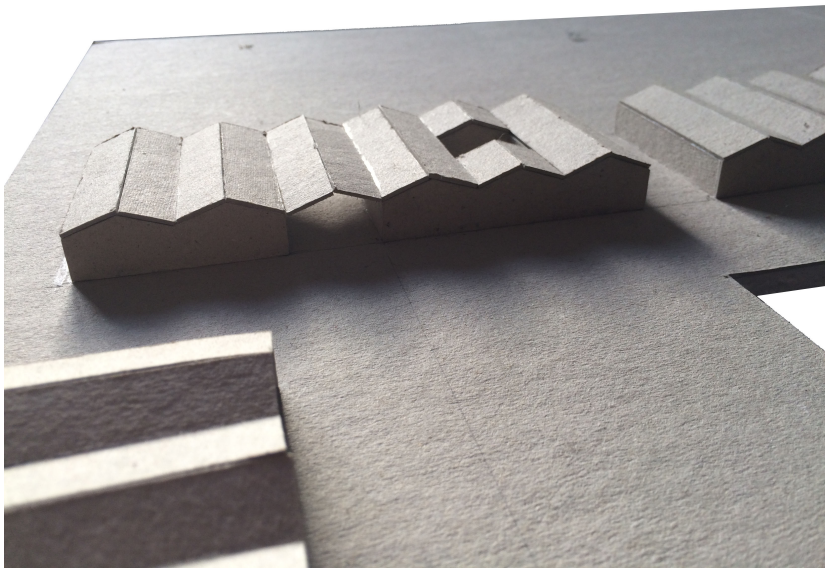




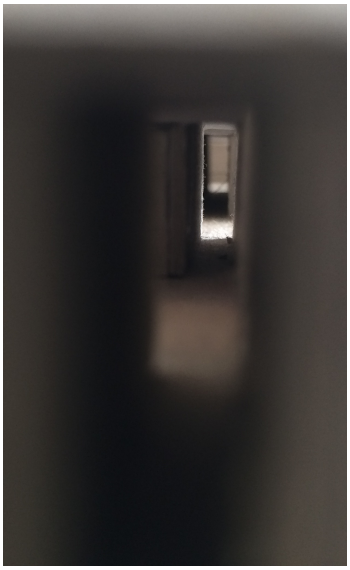
## MAQUETES DE ESTUDO







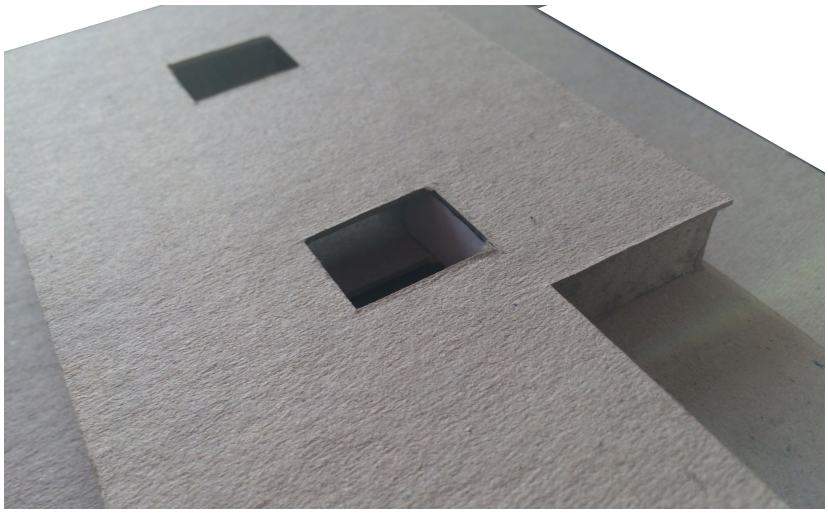








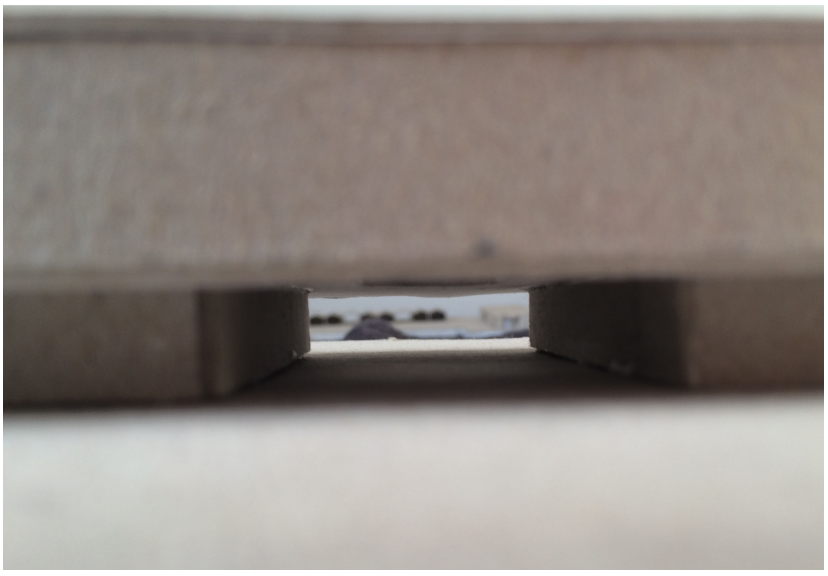




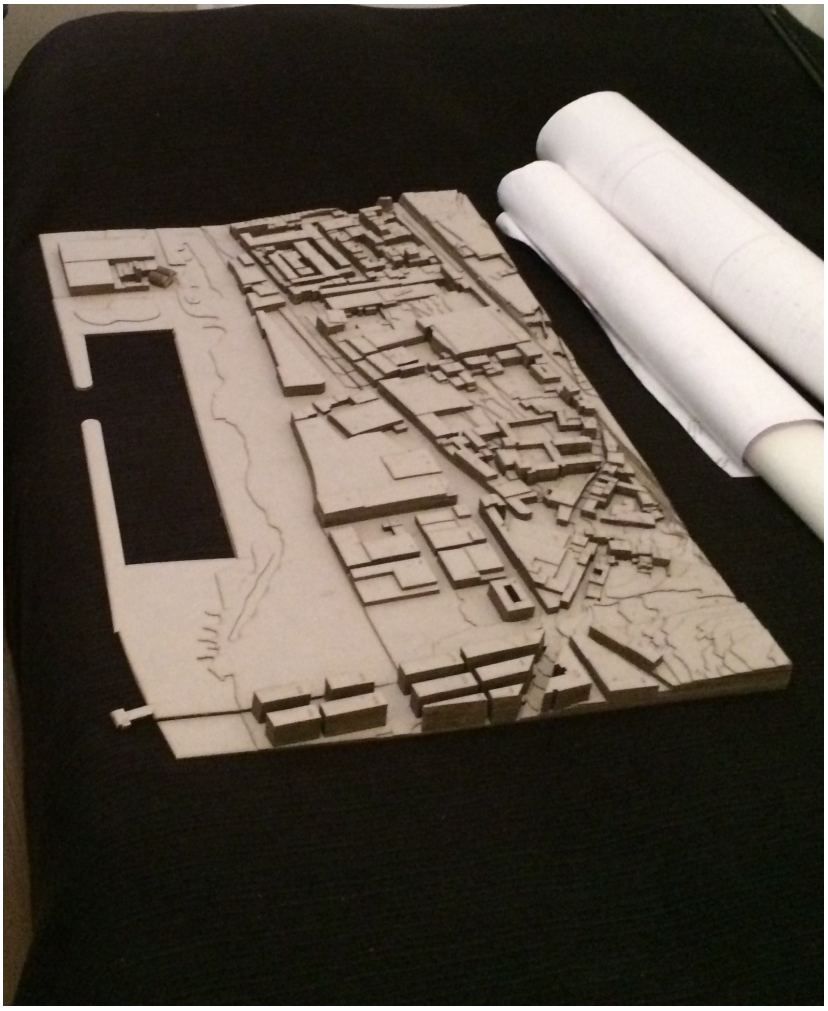


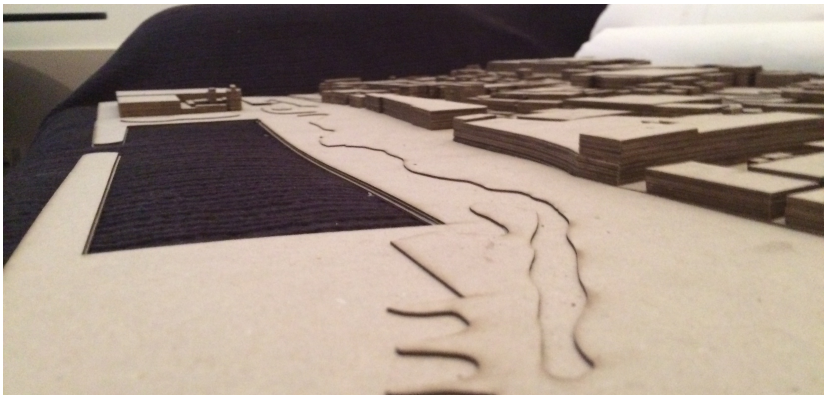












## FOTOGRAFIAS
















transinsular



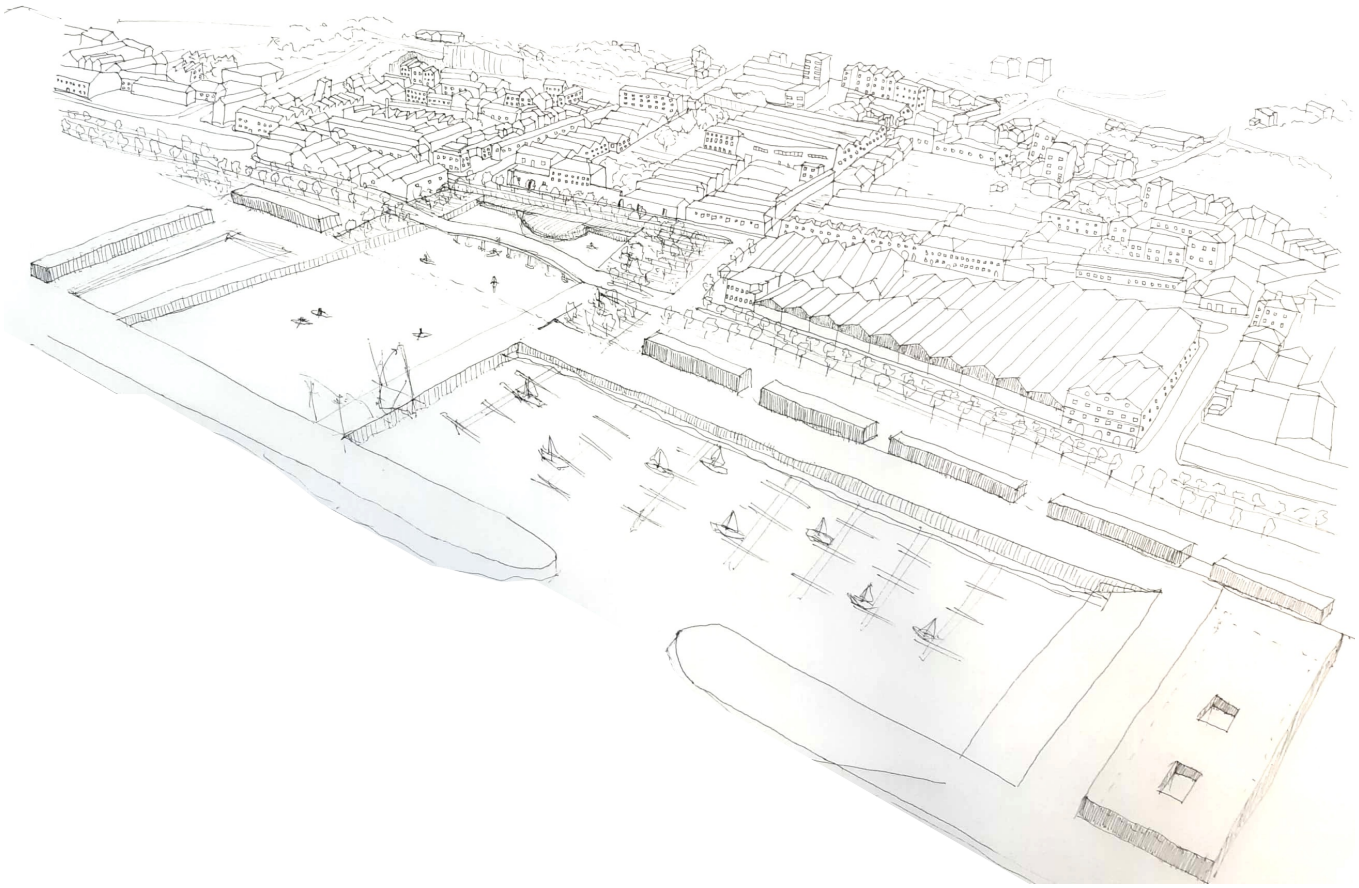


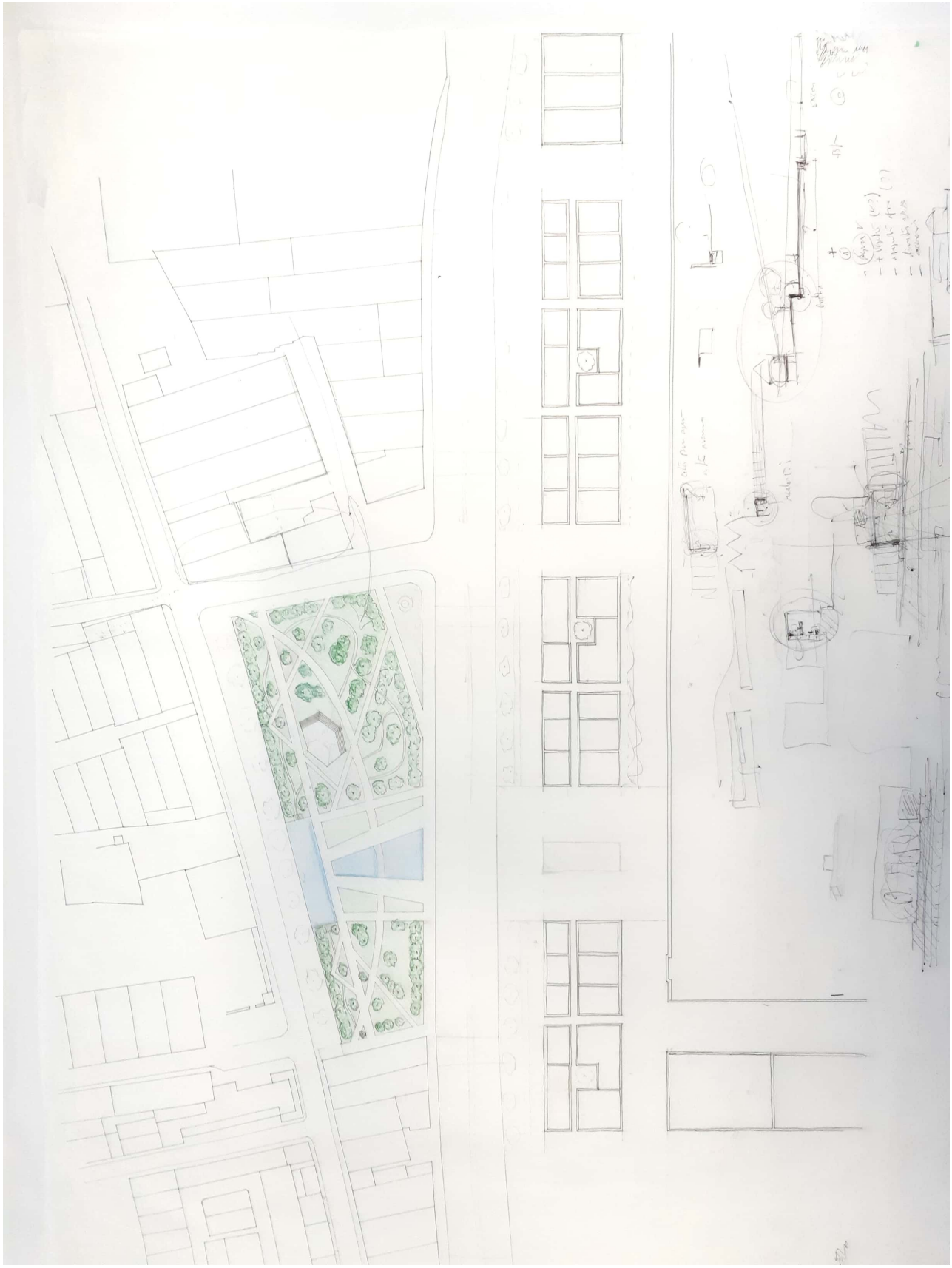


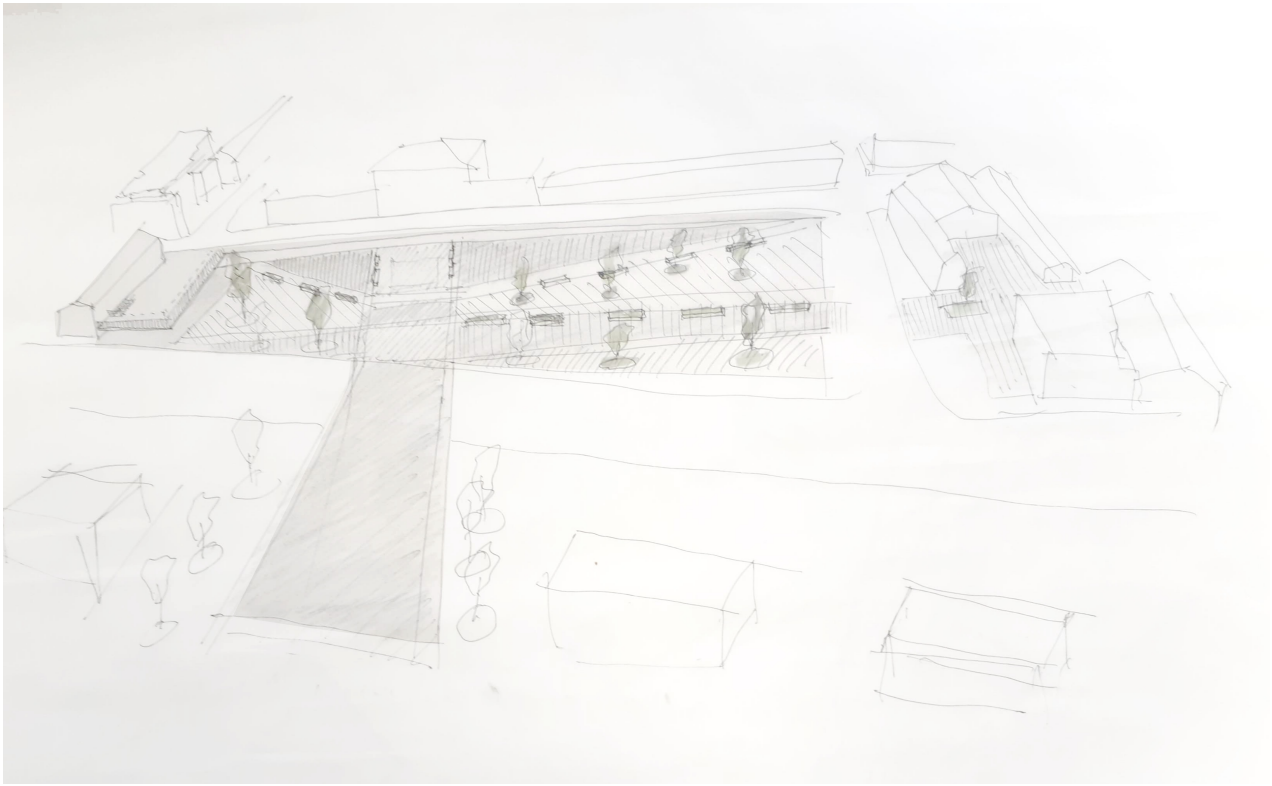


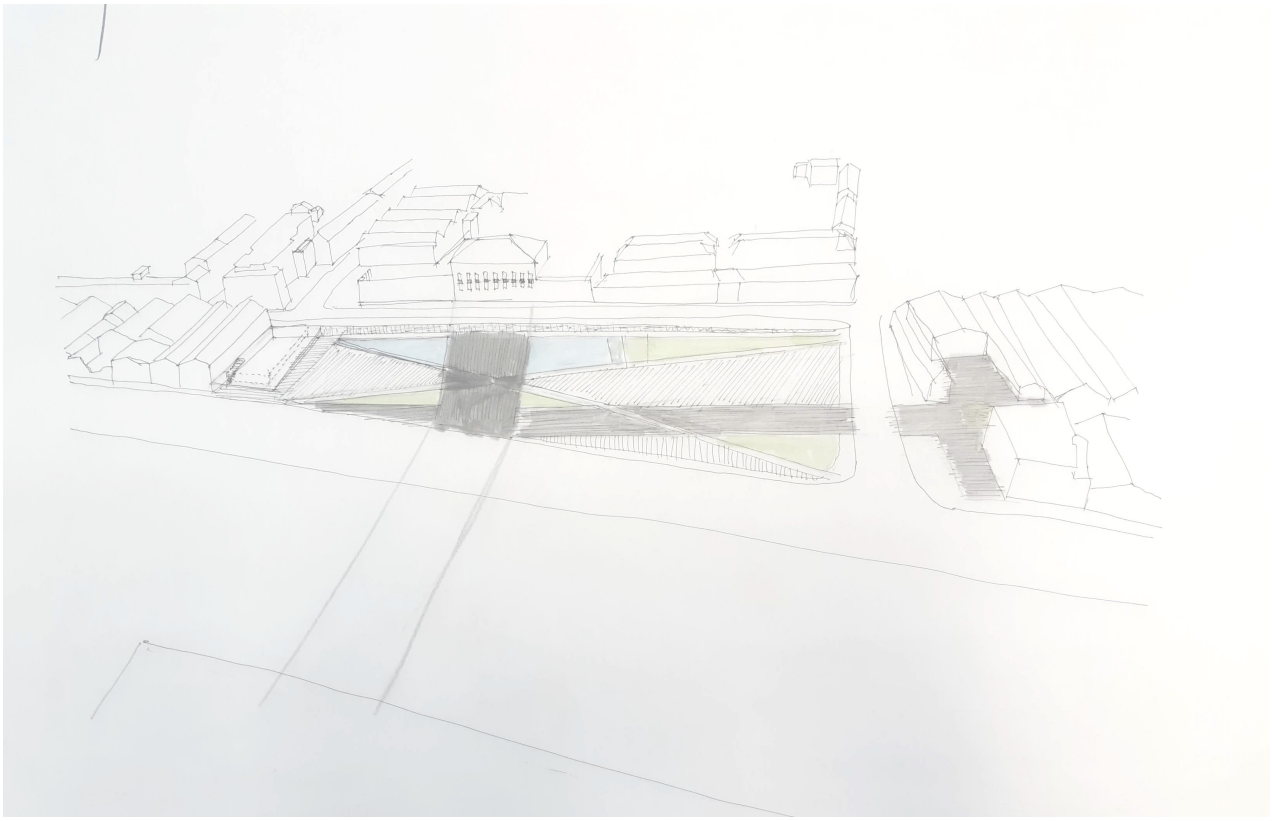


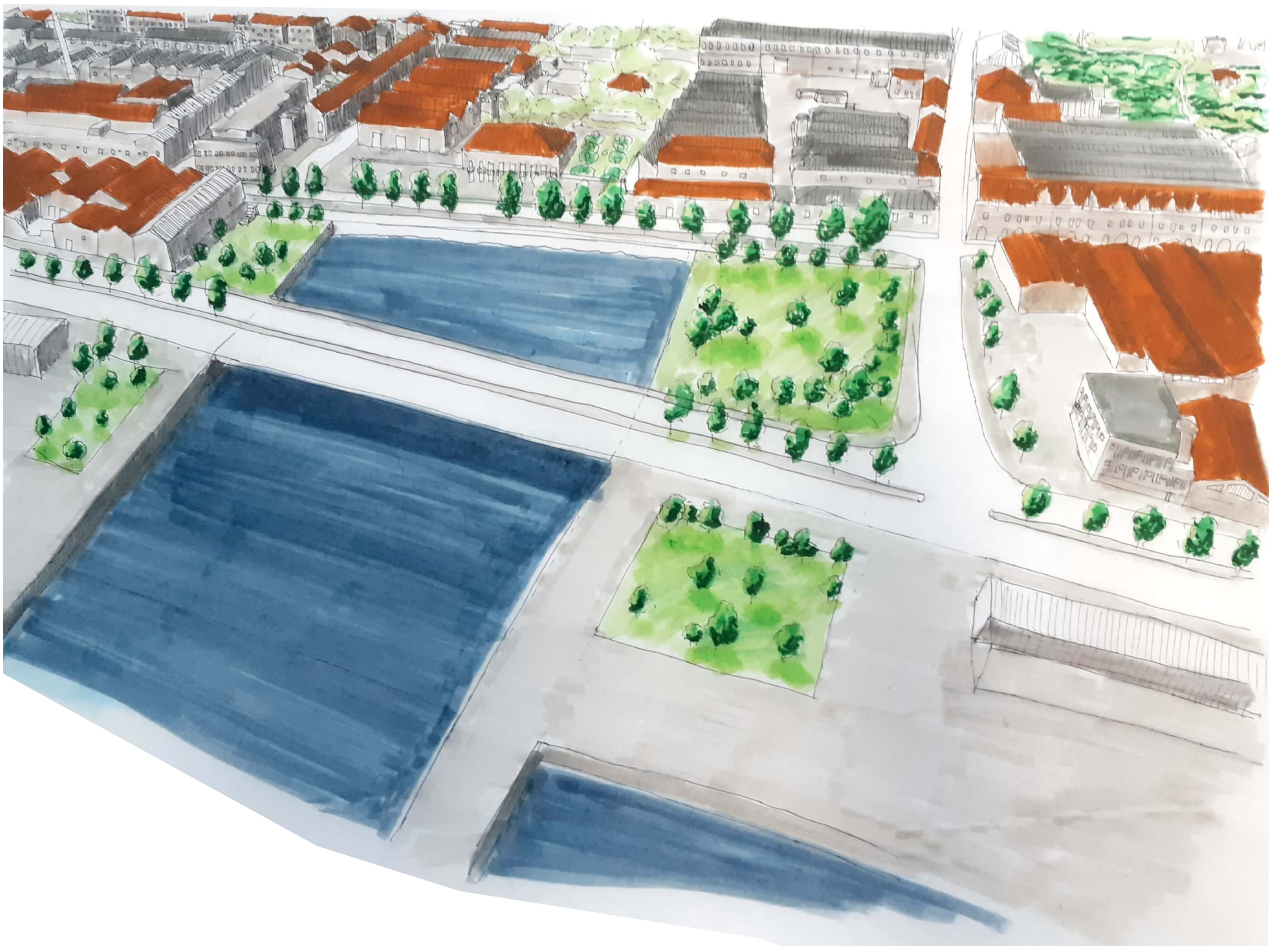


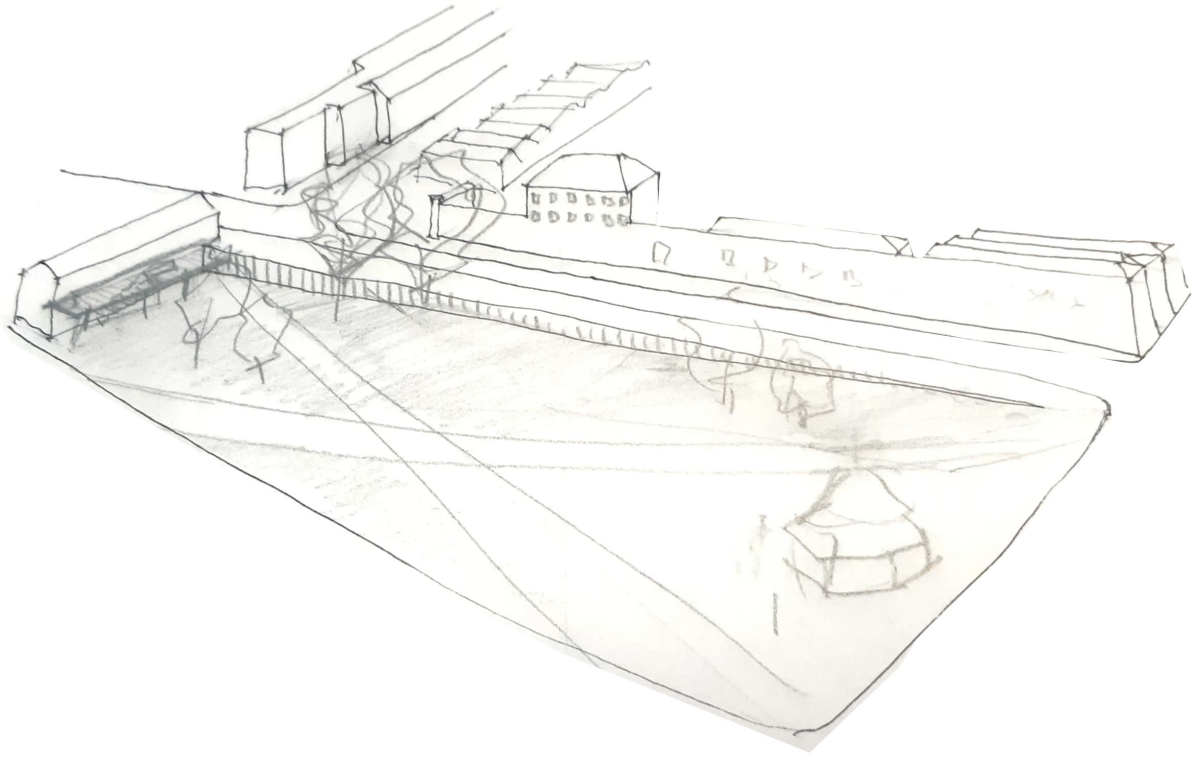


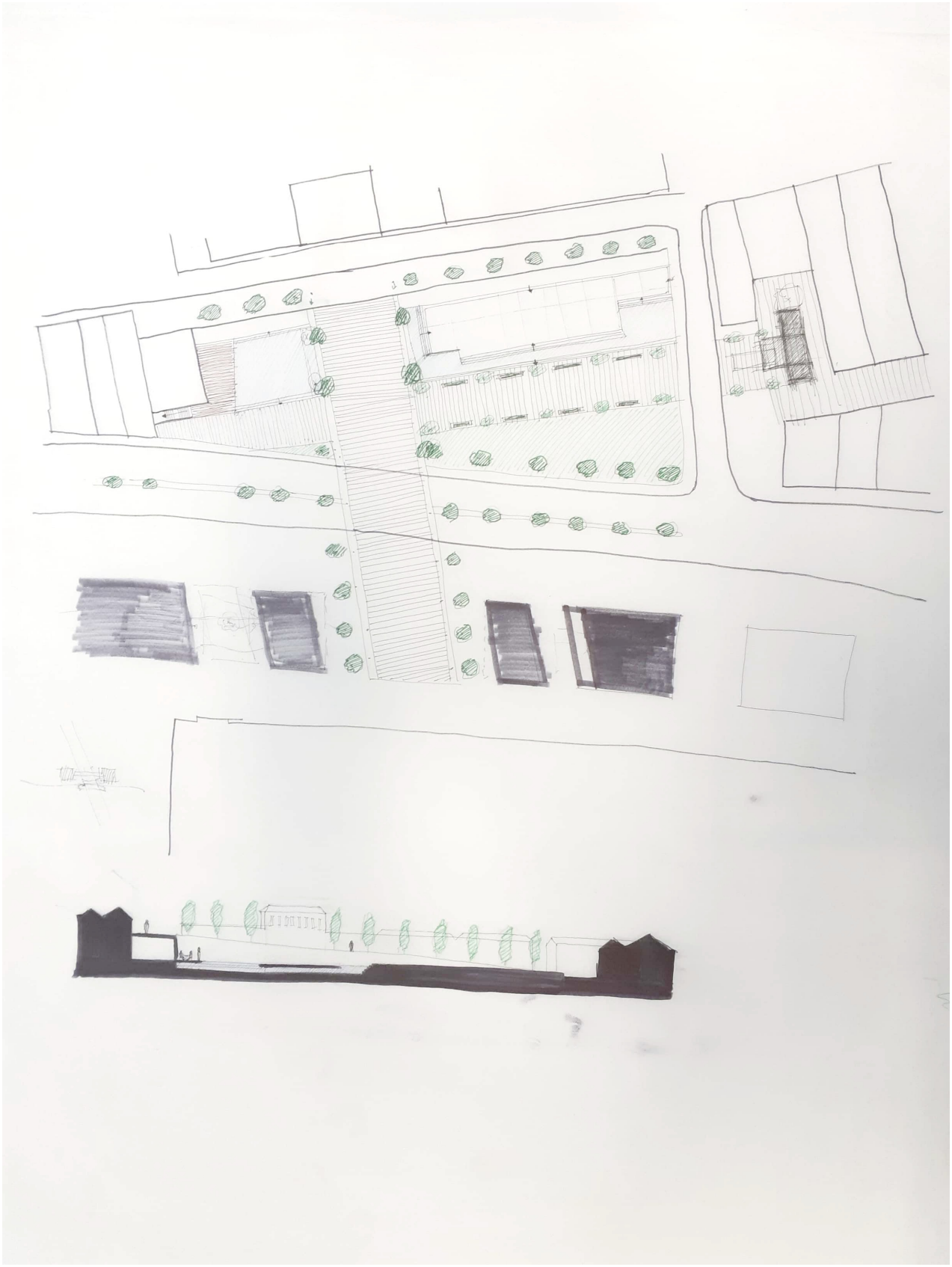


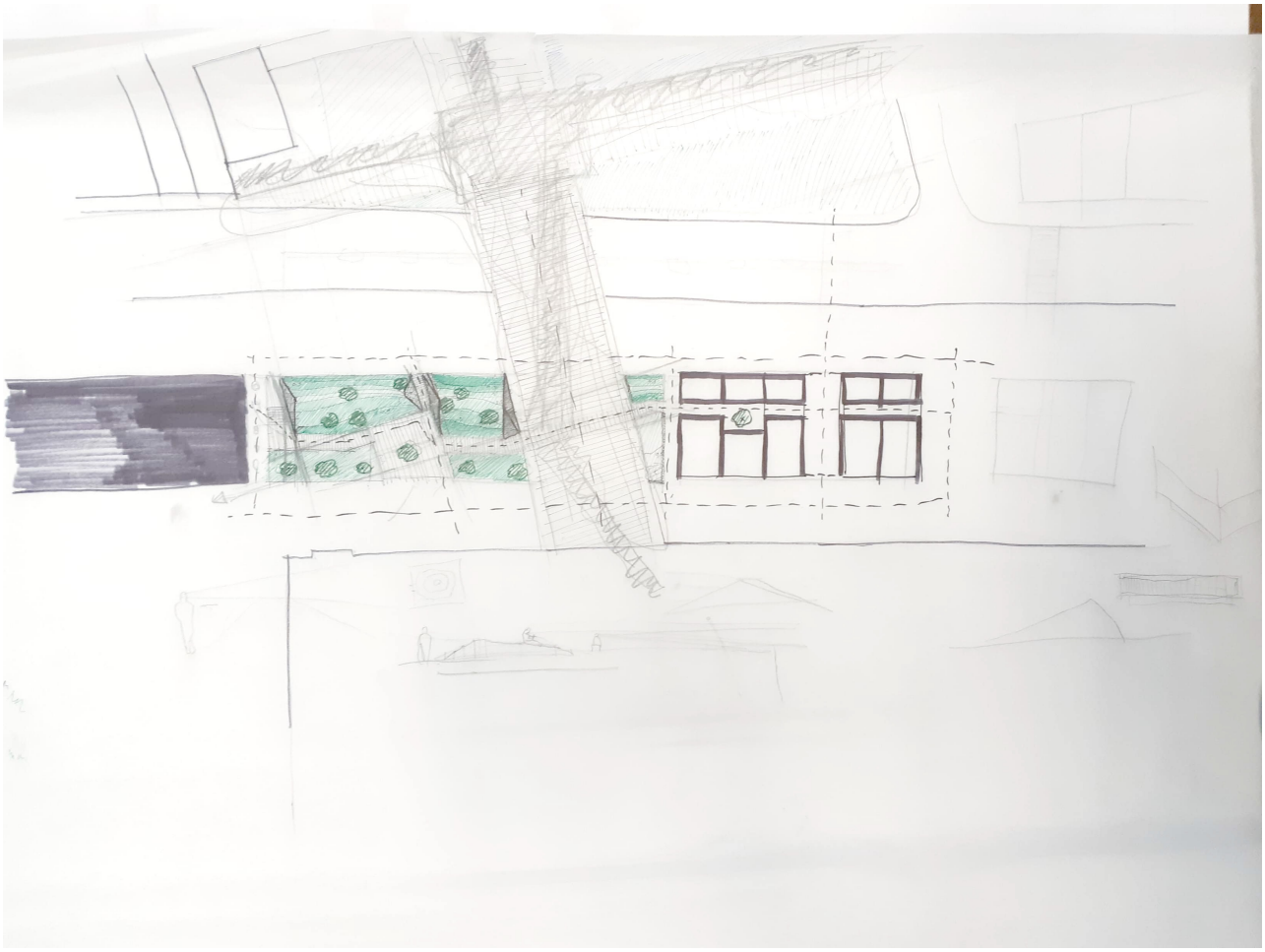


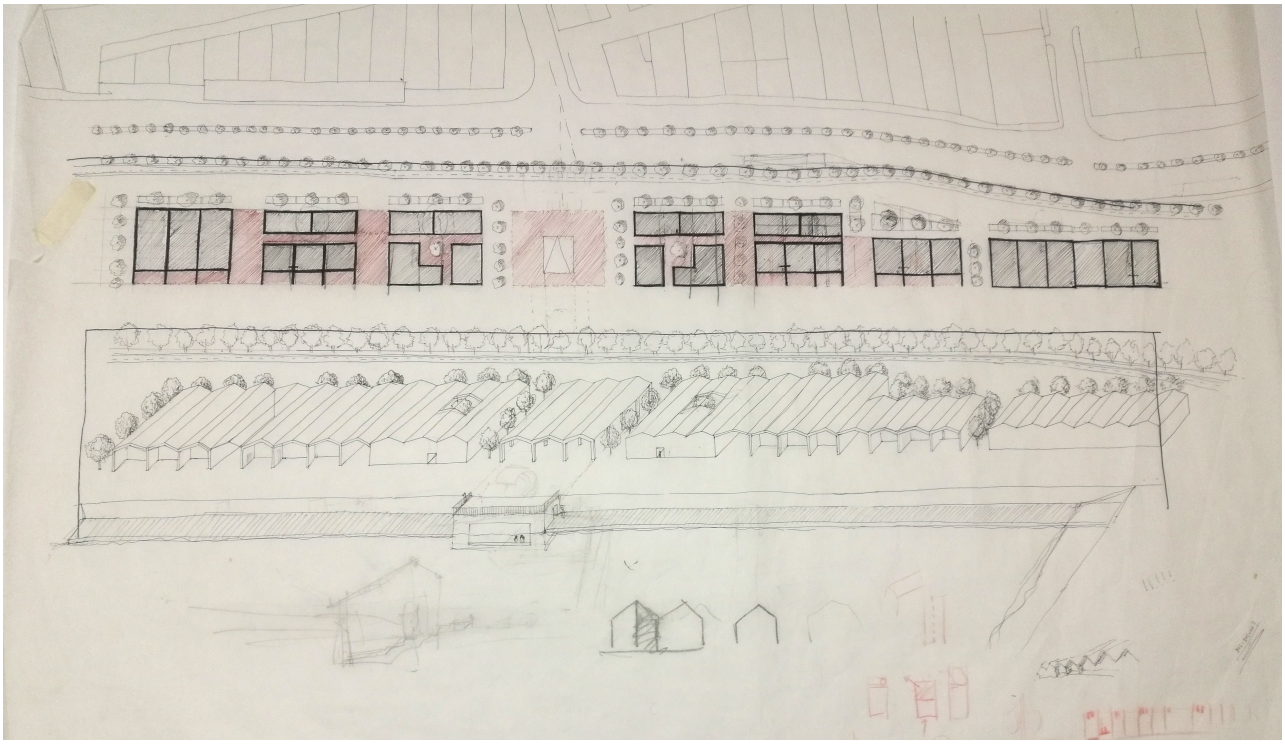


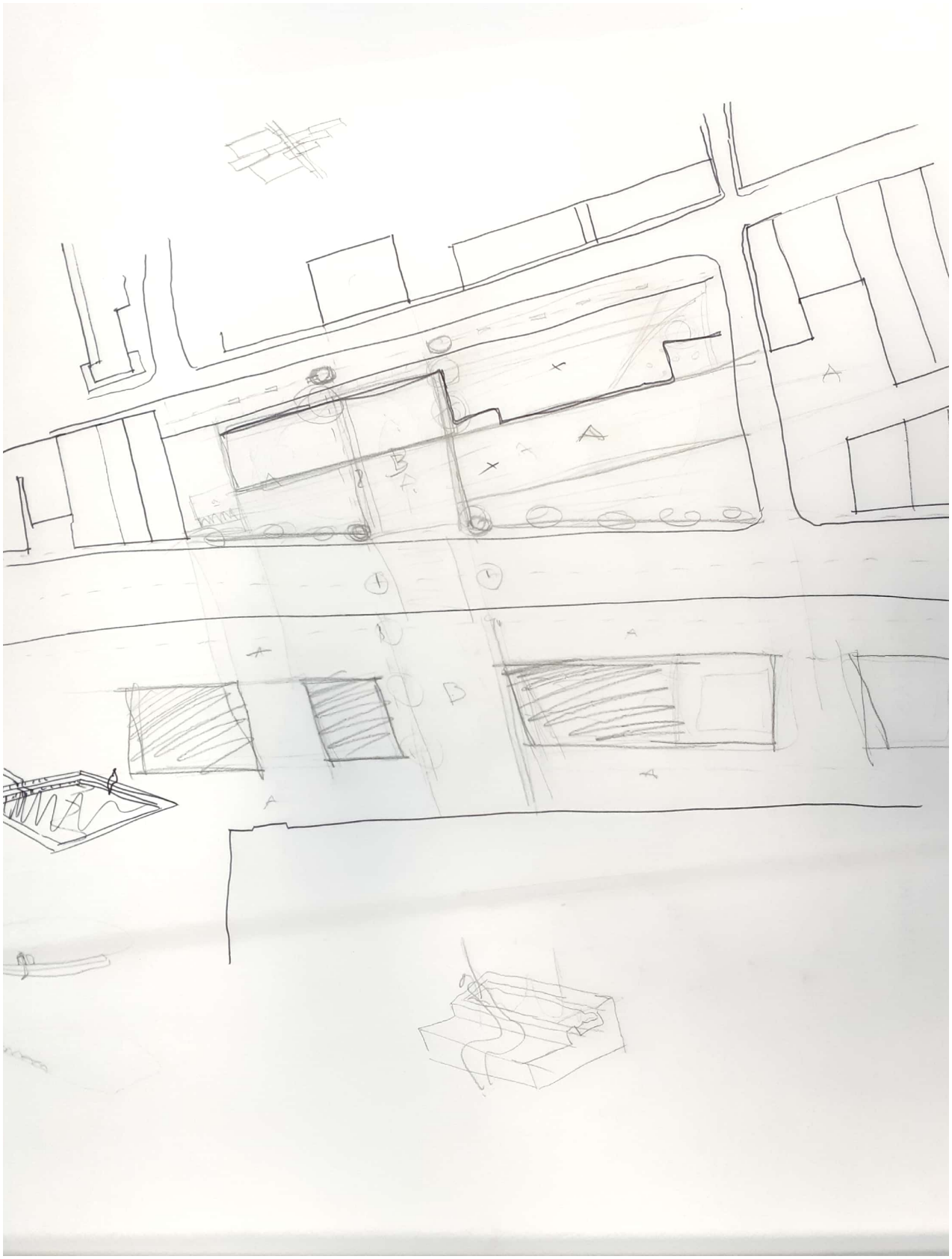


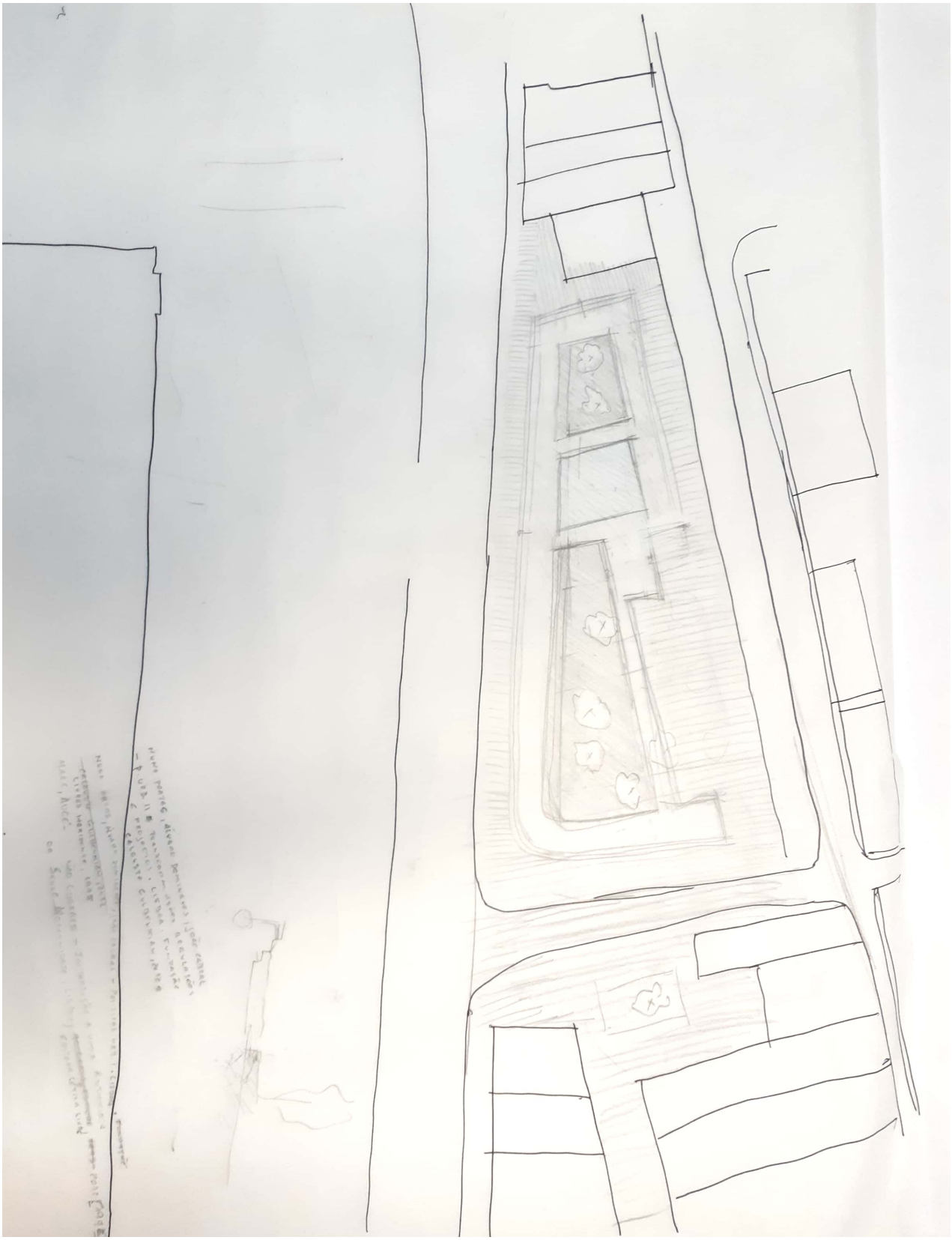


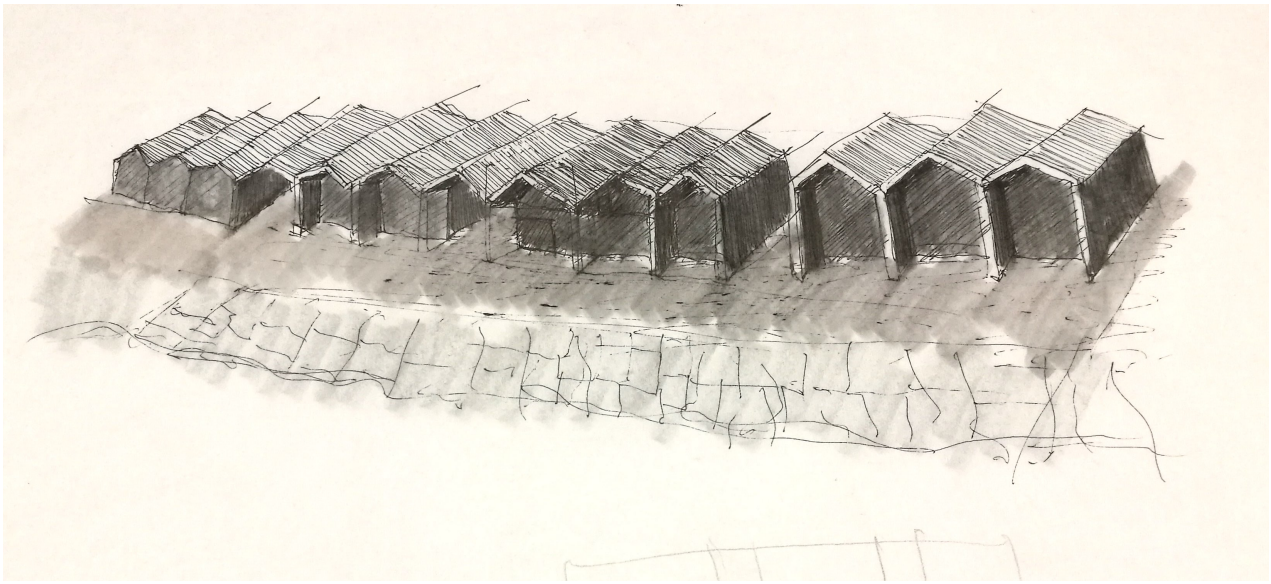


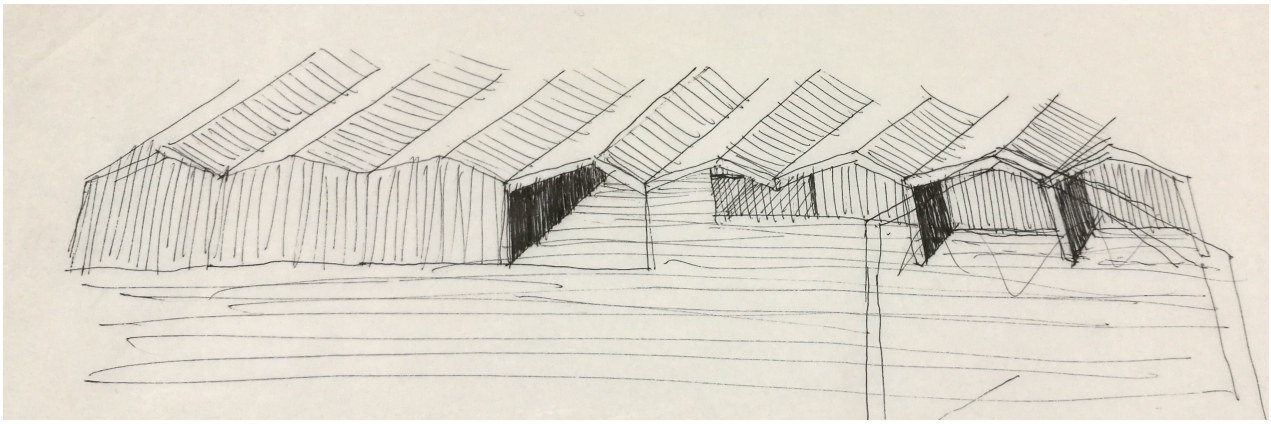


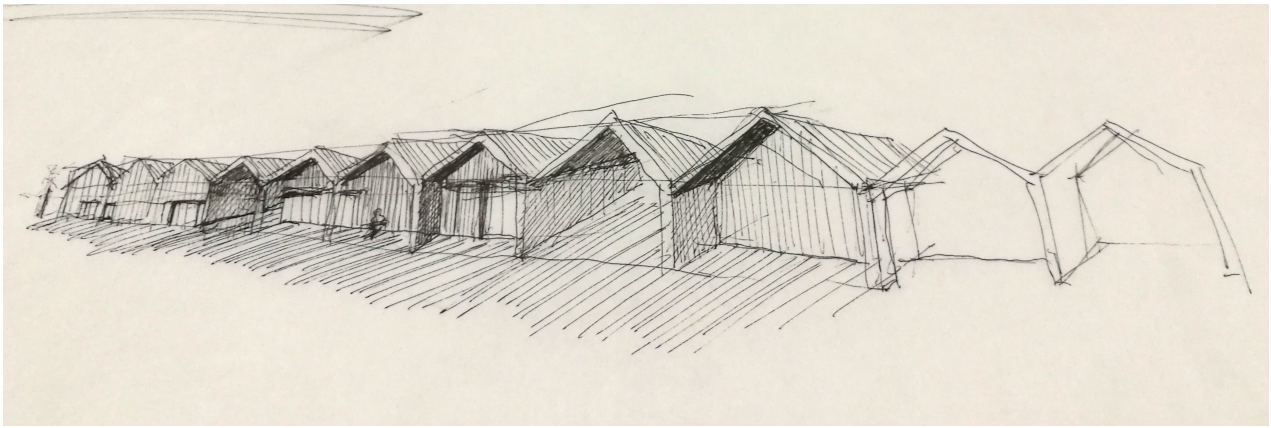


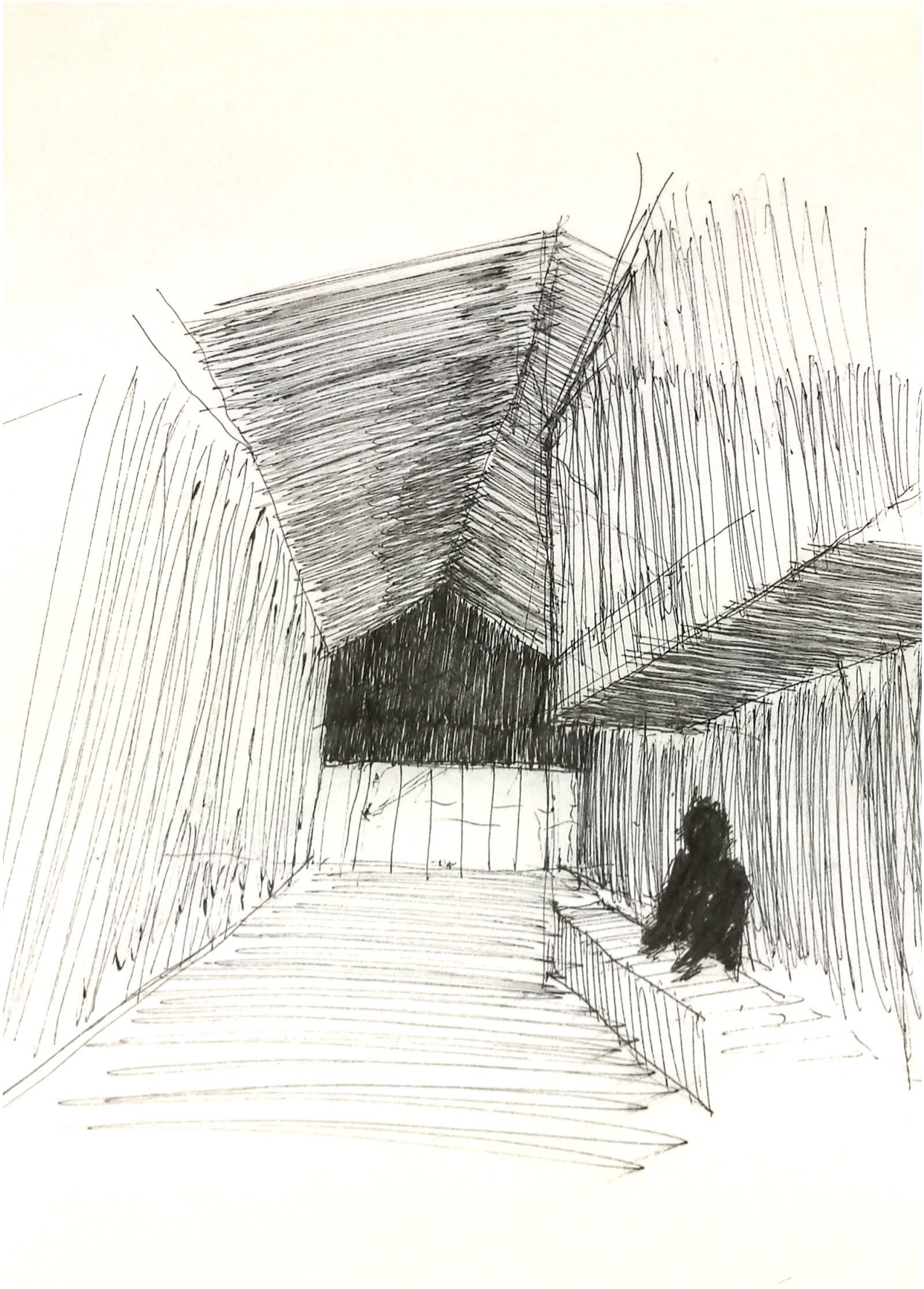


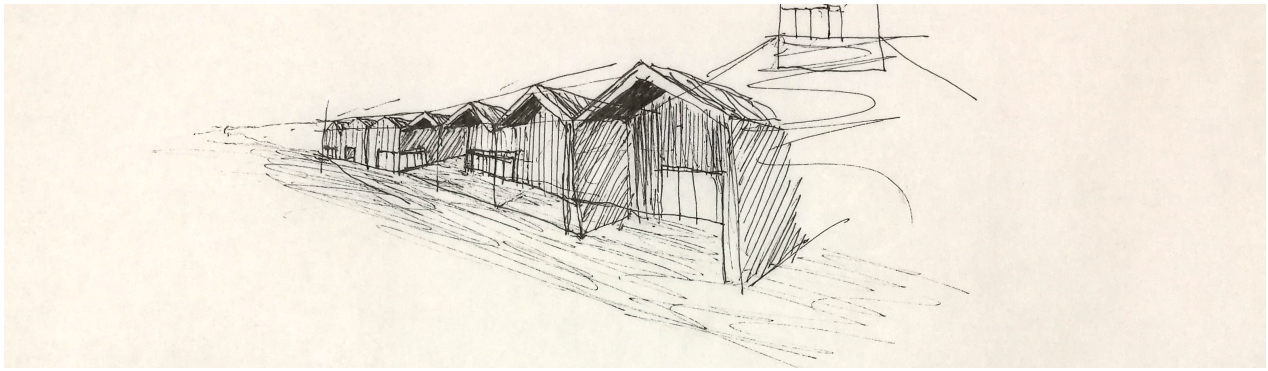


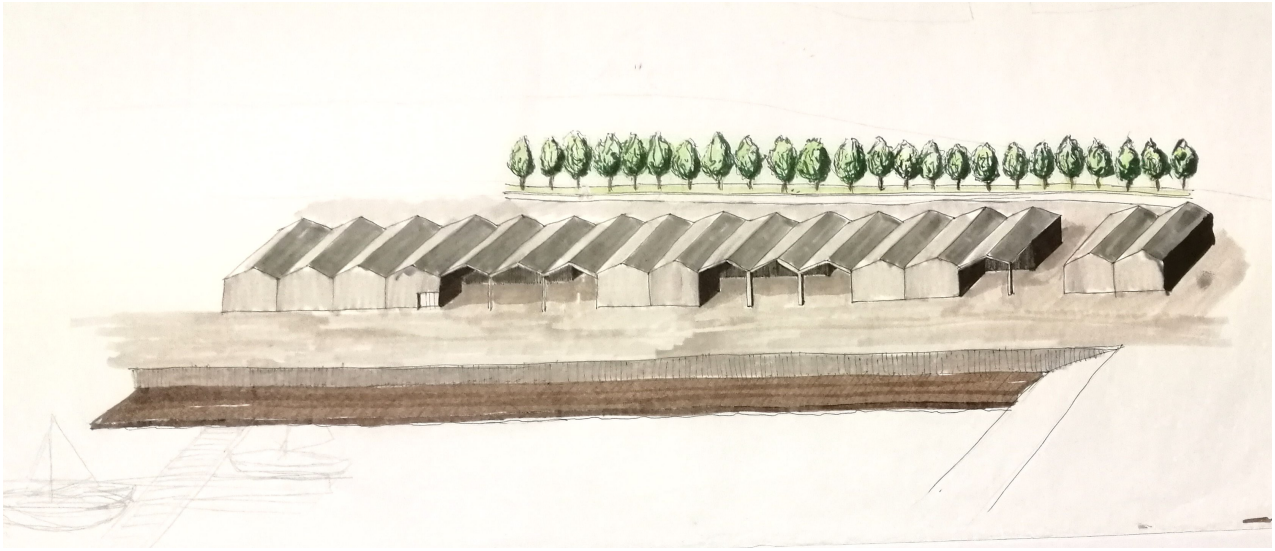


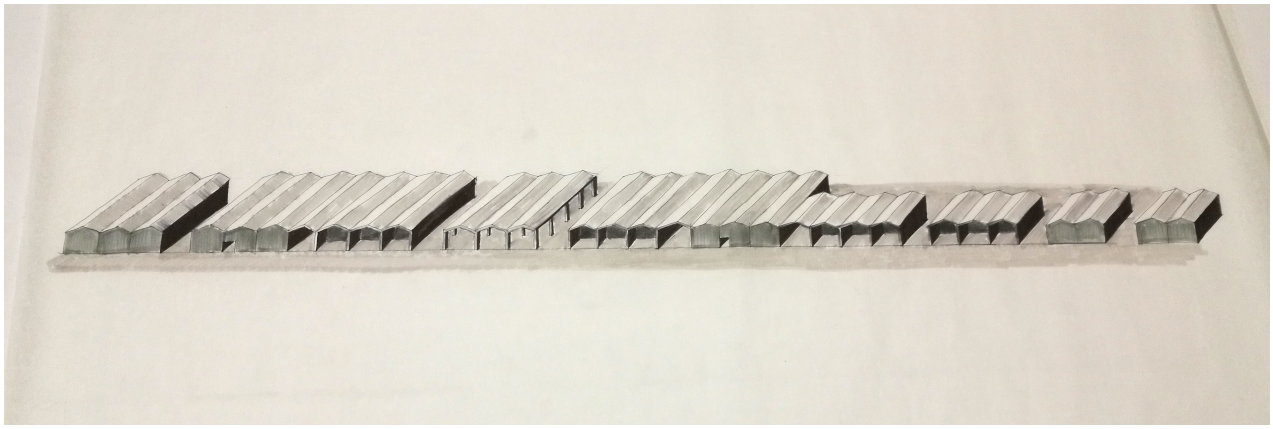


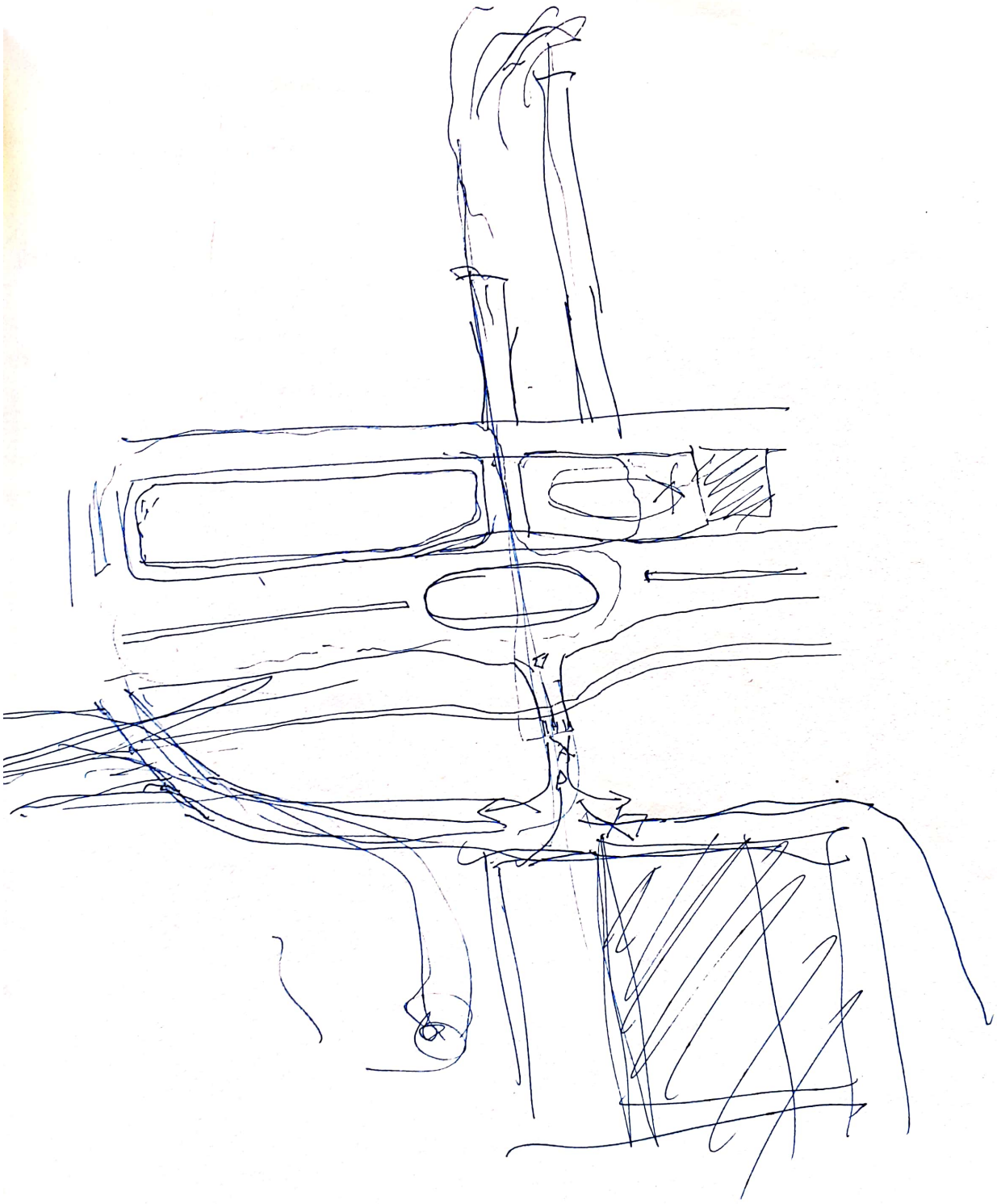


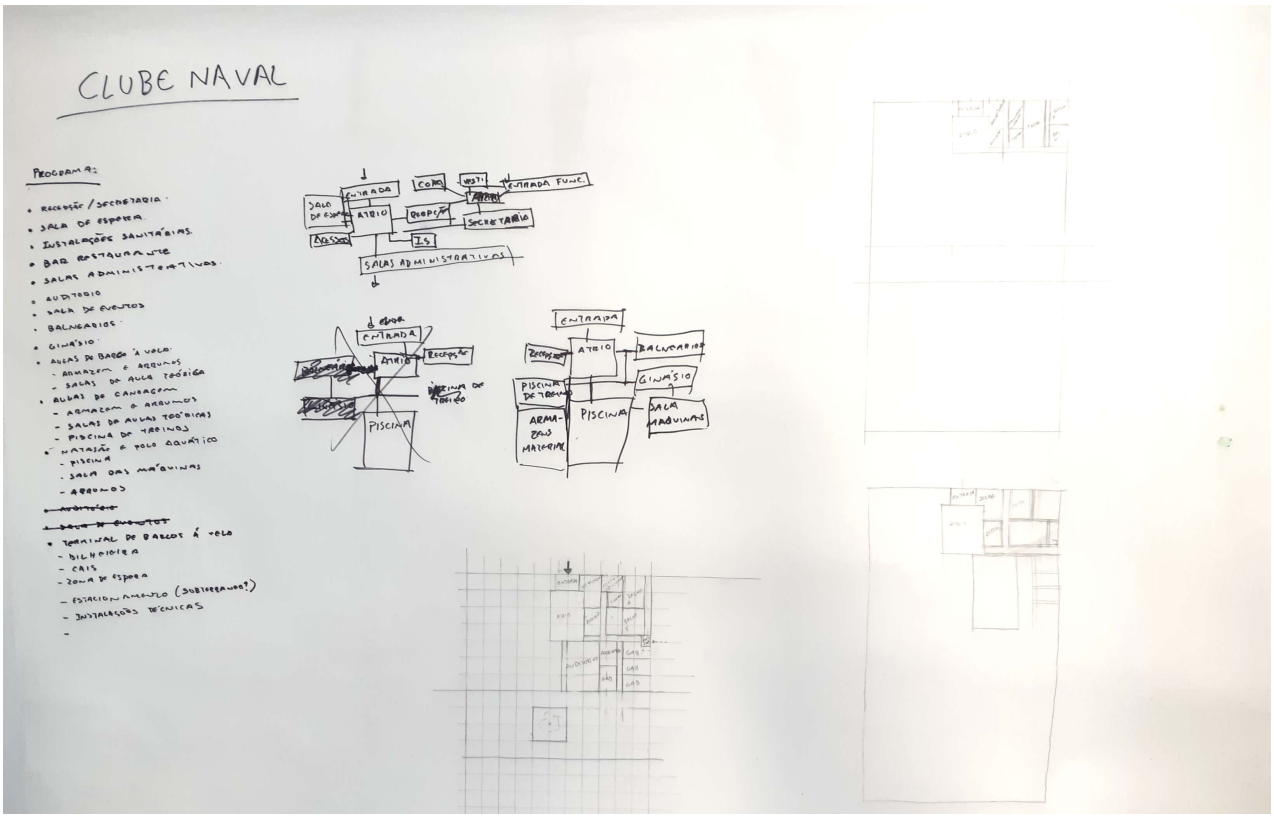


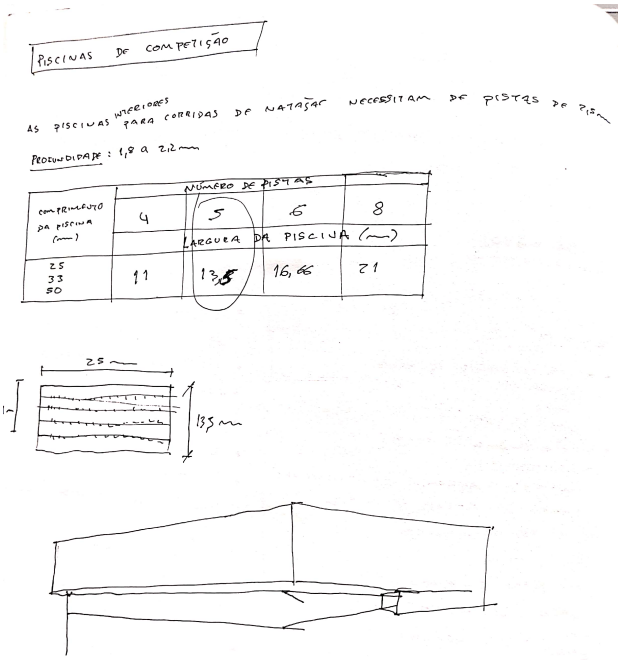


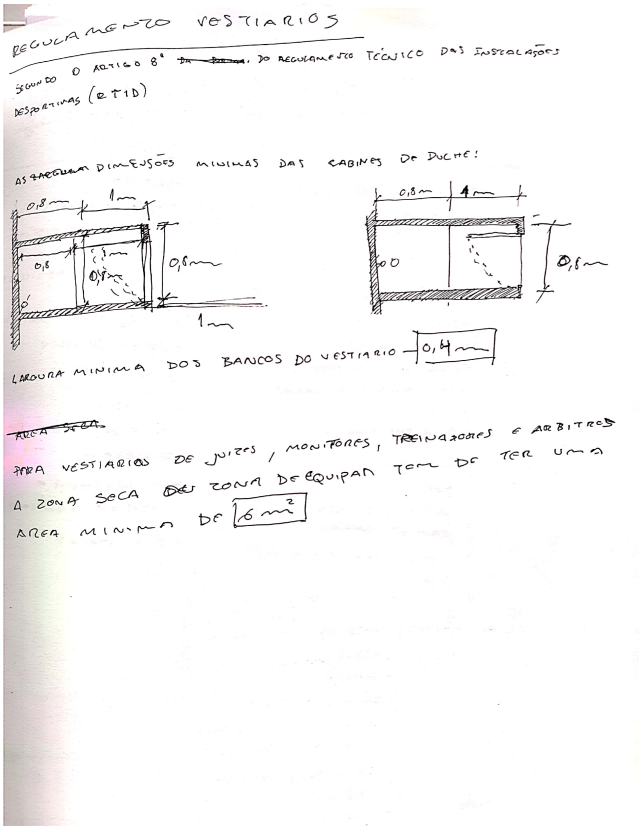


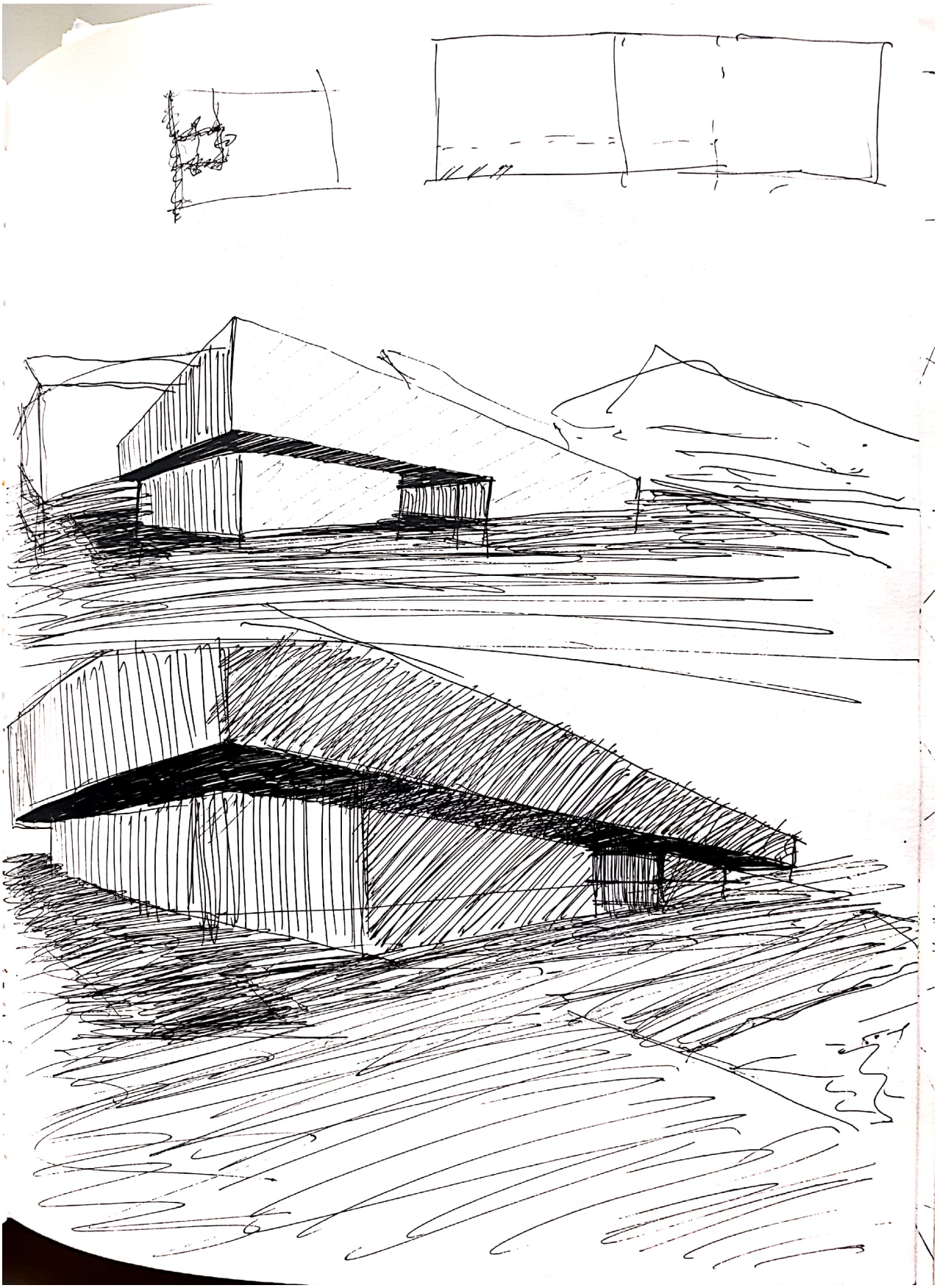




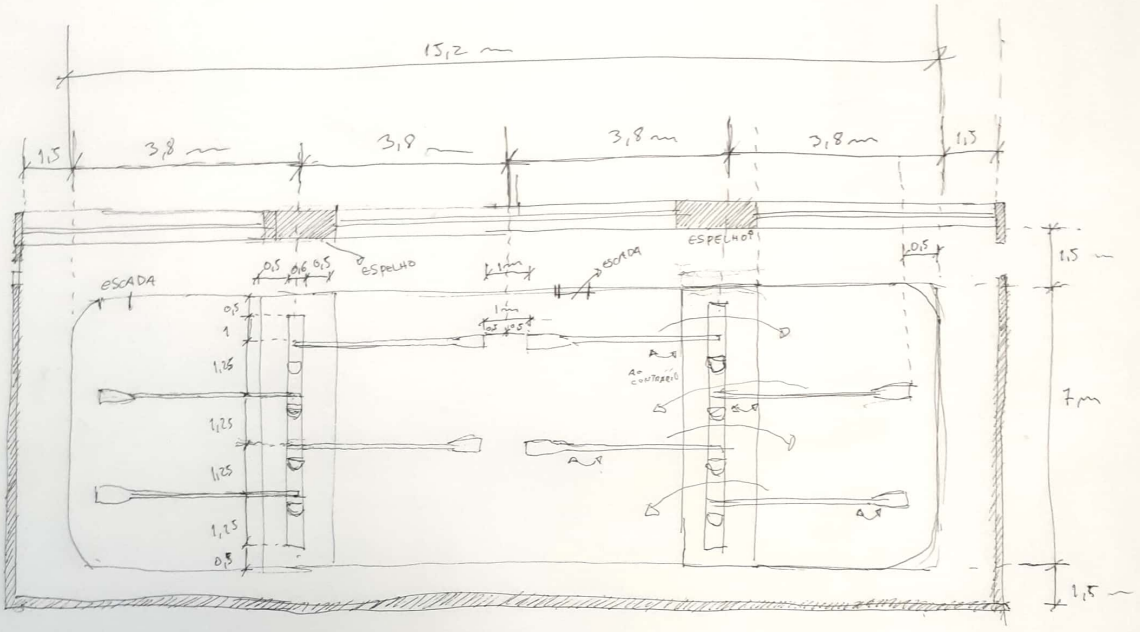

CLUBE NAVAL
PROGRAMA:
• RECEPÇÃO / SECRETARIA
• SALA DE ESPERA
• INSTALAÇÕES SANITÁRIAS
• BAR RESTAURANTE
• SALAS ADMINISTRATIVAS
• AUDITÓRIO
• SALA DE EVENTOS
• BALNEÁRIOS
• GINÁSIO
• AULAS DE BARCO À VELA
- ARMAZÉM E ARRUMOS
- SALAS DE AULA TEÓRICA
• AULAS DE CANOAGEM
- ARMAZÉM E ARRUMOS
- SALAS DE AULAS TEÓRICAS
- PISCINA DE TREINOS
• NATAÇÃO E POLO AQUÁTICO
- PISCINA
- SALA DAS MÁQUINAS
- ARRUMOS
• TERMINAL DE BARCOS À VELA
- BILHETEIRA
- CAIS
- ZONA DE ESPERA
- ESTACIONAMENTO (SUBTERRÂNEO?)
- INSTALAÇÕES TÉCNICAS
ENTRADA
ATRIO
RECEPÇÃO
SECRETARIA
SALAS ADMINISTRATIVAS
ENTRADA FUNC.
PISCINA
BALNEÁRIOS
GINÁSIO
SALA MÁQUINAS
ARMAZÉNS MATERIAL


PISCINAS DE COMPETIÇÃO
AS PISCINAS INTERIORES PARA CORRIDAS DE NATAÇÃO NECESSITAM DE PISTAS DE 2,5 m
PROFUNDIDADE: 1,8 a 2,2 m
NÚMERO DE PISTAS
COMPRIMENTO DA PISCINA (m)
4
5
6
8
LARGURA DA PISCINA (m)
25
33
50
11
13,5
16,66
21
25 m
1 m
13,5 m


REGULAMENTO VESTIARIOS
SEGUNDO O ARTIGO 8º DO REGULAMENTO TÉCNICO DAS INSTALAÇÕES DESPORTIVAS (RTID)
AS DIMENSÕES MINIMAS DAS CABINES DE DUCHE:
0,8 m
1 m
0,8
0,8 m
1 m
0,8 m
1 m
0,8 m
LARGURA MINIMA DOS BANCOS DO VESTIARIO — 0,4 m
PARA VESTIARIOS DE JUIZES, MONITORES, TREINADORES E ARBITROS A ZONA SECA DA ZONA DE EQUIPAR TEM DE TER UMA AREA MINIMA DE 6 m²



## DIMENSÕES MINIMAS PARA PISCINA DE ~~REMO~~ TREINOS DE CANOAGEM:

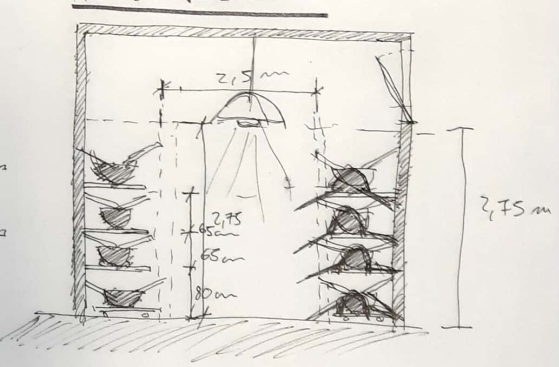



REMOS: COMPRIMENTO DE 3,18 m, LARGURA DA PÁ 15 a 18 cm

## TIPOS DE BARCO A REMOS:

- YOLE DE 8 REMOS – 20m COMPRIMENTO E 62cm DE LARGURA
- YOLE DE 4 REMOS – 13,5 m COMPRIMENTO E 57 cm LARGURA
- BOTE DE 2 REMOS – 11 m DE COMPRIMENTO E 95 cm LARGURA
- KAYAK DE 1 REMO – 7 m COMPRIMENTO E 45 cm LARGURA
- BOTE DOBRAVEL – 5,12 m COMPRIMENTO E 65cm LARGURA
- CANOA – 5 m DE COMPRIMENTO E 90 cm LARGURA.

## DEPOSITO ~~ARMAZEM~~ DE BARCOS:




PARA QUE O DEPOSITO CONSIGA GUARDAR UM YOLE DE 8 REMOS É NECESSÁRIO QUE O DEPOSITO TENHA NO MINIMO 24 m DE COMPRIMENTO

## GINÁSIOS

