



UNIVERSIDADE DE LISBOA
FACULDADE DE ARQUITECTURA

Presidente do Júri

Professor Doutor José António Jacob Martins Cabido

Orientador Científico

Professora Doutora Maria Manuela Afonso da Fonte

Vogal

Professora Doutora Filipa Viegas Serpa Pinto

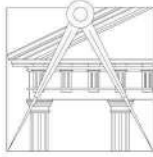
INTERVIR NO ESPAÇO MONUMENTAL

O Eixo Ribeirinho de Belém

Ricardo Sérgio Afonso Nogueira
(Licenciado)

Projecto Final de Mestrado para a obtenção do grau de
Mestre em Arquitectura com Especialização em Urbanismo

Lisboa, Dezembro de 2017



UNIVERSIDADE DE LISBOA
FACULDADE DE ARQUITECTURA

Presidente do Júri

Professor Doutor José António Jacob Martins Cabido

Orientador Científico

Professora Doutora Maria Manuela Afonso da Fonte

Vogal

Professora Doutora Filipa Viegas Serpa Pinto

INTERVIR NO ESPAÇO MONUMENTAL

O Eixo Ribeirinho de Belém

Ricardo Sérgio Afonso Nogueira

(Licenciado)

Projecto Final de Mestrado para a obtenção do grau de
Mestre em Arquitectura com Especialização em Urbanismo

Lisboa, Dezembro de 2017

O presente documento não se encontra redigido segundo o Acordo Ortográfico de 2009.

TÍTULO

Intervir no Espaço Monumental – O Eixo Ribeirinho de Belém

ALUNO

Ricardo Sérgio Afonso Nogueira

ORIENTAÇÃO CIENTÍFICA

Professora Doutora Maria Manuela da Fonte

MESTRADO

Mestrado Integrado em Arquitectura com Especialização em Urbanismo

Lisboa, Dezembro de 2017

RESUMO

O presente trabalho procura reflectir sobre o desenvolvimento da zona de Belém e o seu papel enquanto Eixo Cultural e Monumental na frente ribeirinha de Lisboa. Requalificada no século XX e extinta a imagem de uma herança industrial do século anterior, Belém ainda reivindica a sua relação com o rio Tejo, além de encarar outras problemáticas associadas aos dias de hoje.

Embora este pólo ocidental da cidade de Lisboa não se apresente como área de intervenção prioritária no contexto de requalificação ribeirinha, as actividades culturais, de recreio e a permanência turística têm vindo a intensificar-se; neste sentido, e sendo que o carácter monumental e relevância histórica não deixam de estar presentes, constituem-se oportunidades para uma regeneração urbana.

Propõe-se uma intervenção urbana que integre os elementos de excepção existentes numa lógica de melhor articulação do tecido urbano com o edificado e novos espaços de usufruto. A plataforma ribeirinha é encarada como uma extensão da cidade em constante contacto com o rio, reforçando a sua imagem enquanto pólo monumental na cidade, um pólo de ligação, de distribuição, mas também de permanência.

PALAVRAS-CHAVE

Belém, Espaço Público, Frente Ribeirinha, Mobilidade, Monumental

TITLE

Intervention in Monumental Space – Belém’s Riverfront Axis

STUDENT

Ricardo Sérgio Afonso Nogueira

ADVISOR

Teacher and Doctor Maria Manuela da Fonte

MASTER’S DEGREE

Integrated Master in Architecture with focus on Urban Planning

Lisbon, December of 2017

ABSTRACT

This work tries to reflect about the development of Belém's area, and its role as Cultural and Monumental Axis at the Lisbon's riverfront. Requalified at 20th century and extinct the image of an industrial heritage of the previous century, Belém still claims its connection with the Tagus River, at the same time it faces other problems from nowadays.

Although the western area of Lisbon's city doesn't emerge as a priority intervention in the riverfront requalification context, cultural and recreation activities as touristic demand have been intensifying; in that way, and since the monumental character and historical relevance are still present, it constitute opportunities for an urban regeneration.

It's proposed an urban intervention that integrates the existing exception places in logic of better articulation of the urban web with the built and news spaces of usufruct. The riverside platform is seen as an extension of the city in constant contact with the river, increasing its image as a monumental pole in the city, a pole of connection and distribution, but also of permanence.

KEYWORDS

Belém, Mobility, Monumental, Public Space, Riverfront

INTERVIR NO ESPAÇO MONUMENTAL

AGRADECIMENTOS

Aos meus pais, irmã e restante família
pelo apoio incondicional e paciência ao longo deste percurso acadêmico, são eles a base de todas as minhas conquistas. Em especial à minha mãe, que sempre me acompanhou de perto e se mostrou disponível a qualquer momento.

Aos meus amigos
pela amizade e companheirismo nos meus momentos de fuga, são eles também que me vão definindo enquanto pessoa.

À minha orientadora
Professora Maria Manuela da Fonte por estar presente no início e término deste ciclo. Pela motivação, partilha e paixão pela Arquitectura.

A todos, e por tudo,
Obrigado

INTERVIR NO ESPAÇO MONUMENTAL

ÍNDICE

RESUMO	III
ABSTRACT	V
AGRADECIMENTOS	VII
ÍNDICE	IX
ÍNDICE DE FIGURAS	XI
LISTA DE ACRÓNIMOS	XIX
01 INTRODUÇÃO	1
Tema	3
Objectivos	5
Metodologia	7
Estrutura	9
02 ESPAÇO MONUMENTAL RIBEIRINHO	11
Monumento vs. Monumentalidade	15
Monumentalidade em Lisboa	19
Núcleo Central Baixa/Colinas	20
Núcleo Oriental Parque das Nações	20
Núcleo Ocidental Belém	20
Ocupação Ribeirinha	23
Até meados do século XIX	24
Entre o século XIX e XX	24
Meados do século XX	24
Final do século XX	24
Início do século XXI	25
Casos de Estudo	27
Envolvente do Mosteiro de Alcobaça	28
Ribeira das Naus	31
Rive Gauche de la Garonne	34
03 LOCAL	39
Contextualização Histórica e Evolução Urbana	41
Origem	41
Descobrimientos Cidade Porto	42
Terramoto	43
Revolução Industrial	44
Novas Infra-estruturas e Crescimento Urbano	46
Estado Novo e Monumentalização de Belém	47
Transição para o Século XXI	50
A Lisboa Sonhada	55
A Cidade Porto	55
A Metrópole	57
Jardins e Embelezamento	58
A Avenida do Tejo	59
As 3 Áreas Prioritárias	61
As “Portas-Aldeias”	62
Edifícios com Utilização Desadequada	63

Contexto Actual	67
Plano Regional de Ordenamento do Território da AML	67
Carta Estratégica de Lisboa 2010-2024	67
Plano Director Municipal de Lisboa	68
Plano Geral de Intervenções da Frente Ribeirinha de Lisboa	68
Plano de Pormenor da Calçada da Ajuda	70
Alcântara Nascente e Alcântara Poente	71
Análise do Território	73
Algés	73
Torre de Belém	75
Praça do Império e Praça Afonso de Albuquerque	77
Cordoaria Nacional e Centro de Congressos	79
Alcântara	80
04 INTERVENÇÃO	83
Acção Estratégica	87
Plano de Estrutura	93
Plano de Detalhe	97
Arquitectura enquanto definição do Espaço Público	99
05 CONSIDERAÇÕES FINAIS	103
FONTES E BIBLIOGRAFIA	109
Publicações	111
Informação Digital	113
ANEXOS	115
Maquetas	117
Esquissos	125
Painéis	147

ÍNDICE DE FIGURAS

001 Vista e perspectiva da Barra Costa e Cidade de Lisboa do Reino de Portugal Desenho, 1763 Fonte: http://purl.pt/13906	XX e XXI
002 Identificação da cidade de Lisboa no Estuário do Tejo Planta, 2017 Imagem do Autor	1
003 Vista sobre o Coliseu e Fórum Romano Fotografia, data desconhecida Fonte: https://www.througheternity.com/en/blog/things-to-do/6-recent-restorations-roman-forum.html	16
004 Vista sobre a cidade de Paris e os seus eixos monumentais Fotografia, data desconhecida Fonte: https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/2/24/Paris_vu_du_ciel.jpg	17
005 Vista sobre o Empire State Building e a Ilha de Manhattan Fotografia, data desconhecida Fonte: http://dojthoughts.com/10-picturesque-places-makes-new-york-new-york/	17
006 Identificação do edificado de carácter monumental ao longo da faixa ribeirinha de Lisboa e identificação dos Núcleos Monumentais Ortofotomapa, 2017 Imagem do Autor	19
007 Vista sobre a anterior Praça 25 de Abril Fotografia, data desconhecida Fonte: http://www.publicspace.org/ca/obres/d167-requalificac-o-da-zona-envolvente-ao-mosteiro-de-santa-maria-de-alcobaca	28
008 Plano para a Envolvente do Mosteiro de Alcobaça Planta, 2003 Fonte: http://www.publicspace.org/ca/obres/d167-requalificac-o-da-zona-envolvente-ao-mosteiro-de-santa-maria-de-alcobaca	29

- 009** | Vista sobre a nova Praceta D. Afonso Henriques, lateral ao Mosteiro
 Fotografia, 2005
 Fonte: <http://www.publicspace.org/ca/obres/d167-requalificac-o-da-zona-envolvente-ao-mosteiro-de-santa-maria-de-alcobaca> 29
- 010** | Vista sobre a nova Praça 25 de Abril e a fachada do Mosteiro
 Fotografia, 2005
 Fonte: <http://www.falcaodecampos.pt/index.php?/equipamento/zona-envolvente-ao-mosteiro/> 30
- 011** | Vista sobre a anterior Ribeira das Naus
 Fotografia, 2013
 Fonte: Google Earth 31
- 012** | Plano para a Ribeira das Naus
 Planta, 2009
 Fonte: <http://cidadaniaix.blogspot.pt/2010/05/ribeira-das-naus-e-tudo-muito-bonito.html> 32
- 013** | Vista sobre as rampas relvadas
 Fotografia, 2014
 Fonte: <https://www.publico.pt/2014/07/13/local/noticia/a-nova-ribeira-das-naus-quer-ser-um-local-de-reencontro-com-o-tejo-e-com-a-historia-1662767> 33
- 014** | Doca da Caldeirinha
 Fotografia, 201?
 Fonte: <http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?p=115724606> 33
- 015** | Vista sobre a anterior frente ribeirinha de Bordéus
 Fotografia, 2002
 Fonte: <http://www.publicspace.org/en/works/f128-amenagements-paysagers-des-quais-rive-gauche-de-la-garonne> 34
- 016** | Plano para a frente ribeirinha de Bordéus
 Planta, 2000
 Fonte: <http://www.publicspace.org/en/works/f128-amenagements-paysagers-des-quais-rive-gauche-de-la-garonne> 35
- 017** | Vista sobre a nova frente ribeirinha de Bordéus
 Fotografia, 2009
 Fonte: <http://www.publicspace.org/en/works/f128-amenagements-paysagers-des-quais-rive-gauche-de-la-garonne> 36
- 018** | Place de la Bourse
 Fotografia, 2009
 Fonte: <http://www.publicspace.org/en/works/f128-amenagements-paysagers-des-quais-rive-gauche-de-la-garonne> 36
- 019** | Expansão da cidade consolidada (1150, 1350, 1750, 1850, 1950, 1980, 2010)
 Planta, 2017
 Imagem do Autor 40

- 020** | Mosteiro dos Jerónimos próximo da antiga Praia do Restelo 42
Gravura, 1816
Fonte: <http://www.museudelisboa.pt/colecoes.html>
- 021** | Torre de São Vicente, também conhecida por Torre de Belém 43
Fotografia, 1900
Fonte: <http://www.torrebelem.gov.pt/pt/index.php?s=white&pid=180>
- 022** | Projecto para a Praça do Comércio 44
Gravura, 17??
Fonte: <http://www.museudelisboa.pt/colecoes.html>
- 023** | Edifício da Alfândega 44
Gravura, 1805
Fonte: <http://www.museudelisboa.pt/colecoes.html>
- 024** | Estação de St^a Apolónia à beira do Tejo 45
Fotografia, 186?
Fonte: <http://aps-ruasdelisboacomhstria.blogspot.pt/2015/03/rua-dos-caminhos-de-ferro-i.html>
- 025** | Avenida 24 de Julho e a primitiva estação do Cais do Sodré 45
Postal, 193?
Fonte: <https://www.postais-antigos.com/lisboa.html>
- 026** | Fábrica de gás de Belém 46
Fotografia, 1938
Fonte: <http://restosdecoleccion.blogspot.pt/2013/06/torre-de-belem.html>
- 027** | Central Tejo durante o período de ampliação das instalações 47
Fotografia, 1939
Fonte: <http://www.wikienergia.pt>
- 028** | Construção do Pavilhão de Honra e de Lisboa 48
Fotografia, 1939
Fonte: <https://www.flickr.com/photos/biblarte/with/9141156451/>
- 029** | Padrão dos Descobrimentos (construção original) 48
Fotografia, 1940
Fonte: <https://www.flickr.com/photos/biblarte/albums/72157606234802424/with/2679888542/>
- 030** | Praça do Império 48
Fotografia, 1939
Fonte: <https://www.flickr.com/photos/biblarte/albums/72157606234802424/with/2679888542/>
- 031** | Ponte 25 de Abril em construção 49
Fotografia, 1962
Fonte: Arquivo Municipal de Lisboa

032 Centro Cultural de Belém Fotografia, data desconhecida Fonte: https://www.ccb.pt/Default/pt/Inicio	49
033 Vista sobre o novo Museu Nacional dos Coches Fotografia, 2015 Fonte: https://www.archdaily.com/	50
034 Análise Diacrónica de Belém (1850, 1900, 1970, actualidade) Planta, 2017 Imagem do Autor	51
035 Eixo Mosteiro dos Jerónimos (1850, 1900, 1940, actualidade) Perfil, 2017 Imagem do Autor	52
036 Eixo Palácio de Belém (1850, 1900, 1940, actualidade) Perfil, 2017 Imagem do Autor	53
037 Eixo Cordoaria Nacional (1850, 1900, 1940, actualidade) Perfil, 2017 Imagem do Autor	54
038 Projecto para a cidade de Lisboa, por Thomé de Gamond Planta, 1870 Fonte: <i>Mémoire sur le Projet d'Aggrandissement de la Ville de Lisbonne</i>	56
039 Arsenal da Marinha na margem sul do Tejo Gravura, data desconhecida Fonte: Lisboa Monumental	58
040 Pórtico de ligação dos jardins da Escola Politécnica e a Avenida da Liberdade Gravura, data desconhecida Fonte: Lisboa Monumental	58
041 Proposta de um monumental Cais das Colunas Gravura, data desconhecida Fonte: Lisboa Monumental	59
042 Edifício Aqueduto Maqueta, 1992 Fonte: VALIS – Valorização de Lisboa 1990-1992	62
043 Portas de Algés Gravura, 1992 Fonte: VALIS – Valorização de Lisboa 1990-1992	63
044 Proposta para Belém Gravura, 1992 Fonte: VALIS – Valorização de Lisboa 1990-1992	64

045 Limites da cidade de Lisboa e identificação da área de Belém Ortofotomapa, 2017 Imagem do Autor	66
046 Plano Geral de Intervenções da Frente Ribeirinha de Algés, Pedrouços e Belém Planta, 2008 Fonte: http://www.cm-lisboa.pt/viver/urbanismo/planeamento-urbano/documentos-prospetivos/plano-geral-de-intervencoes-da-frente-ribeirinha-de-lisboa	69
047 Plano Geral de Intervenções da Frente Ribeirinha de Belém, Junqueira e Alcântara Planta, 2008 Fonte: http://www.cm-lisboa.pt/viver/urbanismo/planeamento-urbano/documentos-prospetivos/plano-geral-de-intervencoes-da-frente-ribeirinha-de-lisboa	69
048 Túnel de ligação à estação ferroviária de Algés Fotografia, 2017 Imagem do Autor	74
049 Praça D. Manuel I dominada pelo terminal rodoviário Fotografia, 2017 Imagem do Autor	74
050 Doca de Pedrouços e edifício de apoio Fotografia, 2017 Imagem do Autor	74
051 Edifício de restauração junto à Torre de Belém Fotografia, 2017 Imagem do Autor	75
052 Posto de abastecimento de gasolina junto à Doca do Bom Sucesso Fotografia, 2017 Imagem do Autor	76
053 Ponte pedonal junto de acesso ao Jardim da Torre de Belém Fotografia, 2017 Imagem do Autor	76
054 Deterioração do Terreiro das Missas Fotografia, 2017 Imagem do Autor	77
055 Ocupação do percurso ribeirinho por parte de redes não planeadas de raiz e por estacionamento Fotografia, 2017 Imagem do Autor	78
056 Via entre a Praça do Império e o Jardim de Belém Fotografia, 2017 Imagem do Autor	78

057 Frente da Cordoaria Nacional Fotografia, 2017 Imagem do Autor	79
058 Praça das Indústrias Fotografia, 2017 Imagem do Autor	79
059 Ponte pedonal junto ao Centro de Congressos Fotografia, 2017 Imagem do Autor	80
060 Túnel de ligação à estação ferroviária de Alcântara-Mar Fotografia, 2017 Imagem do Autor	81
061 Rotunda da Doca de Alcântara Fotografia, 2017 Imagem do Autor	81
062 Viaduto de ligação entre a Av. de Ceuta e a Av. de Brasília Fotografia, 2017 Imagem do Autor	81
063 Estratégia para a rede de transportes da cidade de Lisboa Planta, 2017 Imagem do Autor	88
064 Redesenho viário do Nó de Algés Planta, 2017 Imagem do Autor	89
065 Redesenho viário do centro de Belém Planta, 2017 Imagem do Autor	90
066 Redesenho viário do Nó de Alcântara Planta, 2017 Imagem do Autor	90
067 Área do Plano de Estrutura Fotografia, 2017 Imagem do Autor	93
068 Perfil tipo da Av. da Índia e da Av. de Brasília Corte, 2017 Imagem do Autor	94
069 Perfil tipo da Av. da Índia e da Av. de Brasília associado à Pç. Afonso de Albuquerque Corte, 2017 Imagem do Autor	94
070 Perfil tipo proposto para a Av. do Tejo Corte, 2017 Imagem do Autor	95

071 Perfil tipo proposto para a Av. do Tejo e paragem de Metro de Superfície associado à Pç. Afonso de Albuquerque Corte, 2017 Imagem do Autor	95
072 Plano de Detalhe para a Praça do Império, Jardim de Belém, Praça Afonso de Albuquerque, Doca de Belém e Terreiro das Missas Planta, 2017 Imagem do Autor	97
073 Alçado da lâmina junto à Torre de Belém Corte, 2017 Imagem do Autor	99
074 Relação entre a pala, a paragem de metro de superfície, o espaço público e a Avenida do Tejo Corte, 2017 Imagem do Autor	100
075 Relação entre a pala, a estação fluvial, o espaço público e o rio Corte, 2017 Imagem do Autor	100
076 Configuração proposta para o Terreiro das Missas Planta, 2017 Imagem do Autor	101

INTERVIR NO ESPAÇO MONUMENTAL

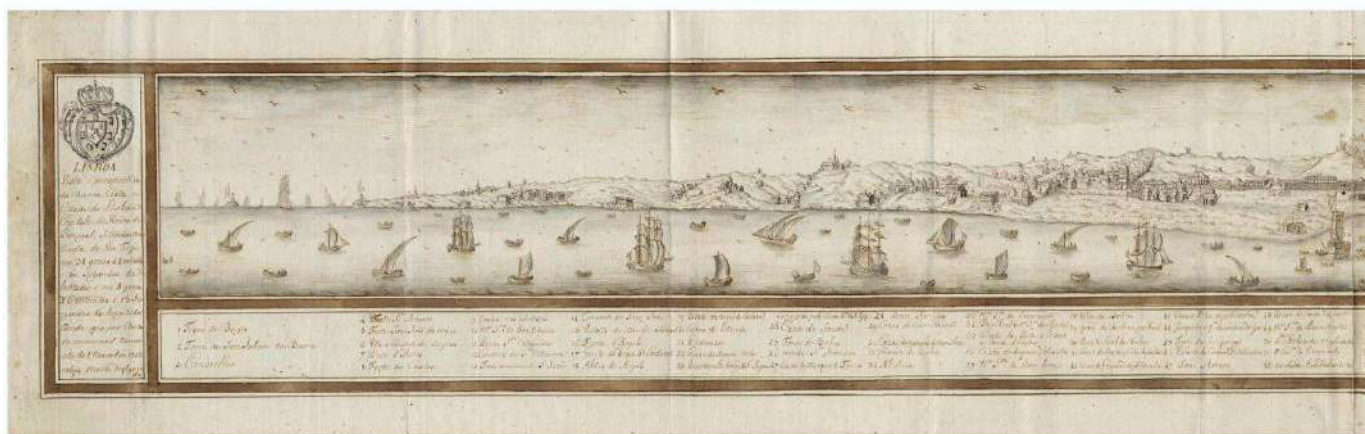
LISTA DE ACRÓNIMOS

AML – Área Metropolitana de Lisboa

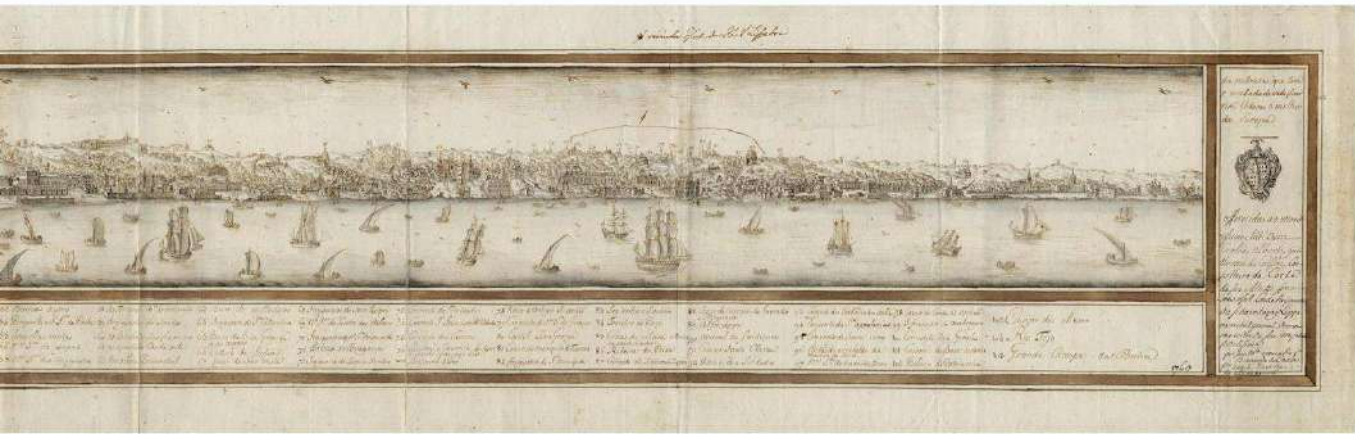
CML – Câmara Municipal de Lisboa

IGT – Instrumento de Gestão Territorial

PDM – Plano Director Municipal



001 | Vista e perspectiva da Barra Costa e Cidade de Lisboa do Reino de Portugal



“Correm as águas do rio
Passam na agulheta do tempo
A mesma água não volta, nem pelo fio
Não repete a sua passagem, observo, lembro

A vida é como esse rio
Na superfície a velocidade instantânea
No fundo as correntes pesadas
As pedras roladas, as plantas prezadas
O que se esconde e funde no leito
Escorregadio que com os tempos feitos
Pouco mudam, pouco nadam
A vida de um rio, não é só a água que passa
É as margens descoladas, divididas
São quem passa quem refresca
É a vida num todo que se compõe
É quem mergulha, quem acha
Quem muda, leva ou põe
É quem toca no fundo
Traz a vida que mergulha num rio também”¹

¹ Autor desconhecido (2007) Fluir de um rio
Fonte: <https://www.luso-poemas.net/>

INTERVIR NO ESPAÇO MONUMENTAL

01

INTRODUÇÃO



002 | Identificação da cidade de Lisboa no Estuário do Tejo

TEMA

O presente projecto final de mestrado pretende clarificar a presença das áreas de carácter monumental na cidade contemporânea – a forma como se caracterizam e o papel que apresentam na estrutura das cidades, – e o entendimento de abordagens de intervenção nas mesmas.

Desta forma, a abordagem ao tema tem como enfoque o núcleo de Belém, situado na frente ribeirinha de Lisboa, onde estão localizados alguns dos edifícios e espaços mais relevantes na cidade, como o Palácio de Belém (Residência Presidencial), o Mosteiro dos Jerónimos, Torre de Belém, Centro Cultural de Belém, Padrão dos Descobrimentos, Praça do Império, entre outros.

Assumindo-se como área estruturante na oferta cultural, de recreio e de valorização do património na cidade de Lisboa, o eixo ribeirinho de Belém é, também, responsável pela presença de Monumentalidade na cidade. Hoje, devido à importância atractiva e dinamizadora que desempenha no desenvolvimento e projecção da imagem da cidade, é essencial reflectir sobre as suas fragilidades, necessidades e potencialidades, com uma visão no futuro.

Tendo como ponto de partida estes factores, surge a vontade de criar uma estratégia de requalificação urbana, focada numa leitura mais clara enquanto conjunto monumental, num novo desenho para o espaço público e de melhor articulação entre os diversos elementos constituintes deste território; assim nasce o título *Intervir no Espaço Monumental – O Eixo Ribeirinho de Belém*.

INTERVIR NO ESPAÇO MONUMENTAL

OBJECTIVOS

A frente ribeirinha tende a tomar uma nova configuração enquanto espaço público que atraia as pessoas e que continue a oferecer qualidade, promovendo a sua permanência. Para tal, o fortalecimento da ligação ao centro da cidade de Lisboa é essencial, tal como a sua ligação à periferia da mesma, numa lógica de melhoramento da mobilidade, juntamente com a melhoria das estruturas para as actividades quotidianas, de vocação cultural e turística existente, compatibilizando com novos usos.

A intervenção no pólo monumental de Belém procura o diálogo de um passado rico em valores históricos com a sua contemporaneidade e a presença da água neste eixo, reatando, de uma forma dinâmica, a ligação da cidade com a sua frente de rio.

Constituem-se como principais objectivos deste trabalho:

- Compreender e identificar as descontinuidades e barreiras existentes nesta frente ribeirinha, e de que forma afectam a relação entre a cidade consolidada e o rio;
- Criar uma estratégia de intervenção a nível urbano que possibilite uma melhor articulação entre o centro e a periferia da cidade, nas diversas redes que compõem este território;
- Criar uma estratégia urbana de requalificação do espaço público;
- Criar uma lógica que clarifique o carácter monumental do território através da valorização do património, dos espaços de excepção e dos eixos históricos e visuais;
- Criar um desenho de continuidade no percurso ribeirinho em constante articulação com o edificado e espaços localizados no interior da plataforma ribeirinha.

INTERVIR NO ESPAÇO MONUMENTAL

METODOLOGIA

A primeira fase do trabalho consiste na escolha do local e intenções gerais de intervenção, juntamente com a abordagem para o iniciar. A escolha recai, então, sobre um local com problemáticas crescentes e de relevância.

Para um melhor entendimento dos temas abordados e esclarecimento de alguns conceitos e parâmetros que condicionam a zona a intervir, foi seleccionado e consultado um conjunto de obras bibliográficas. Através desta pesquisa é construída uma visão crítica e de base para a elaboração da parte teórica.

Para que se tornem claras as características e especificidades do local são realizadas diversas análises. Desde a sua contextualização histórica a um entendimento dos aspectos relacionados com a ocupação da margem do rio e percepção do papel que foi desempenhando na escala da cidade. Juntamente é desenvolvida uma análise de forma a entender a dinâmica presente, as características do seu edificado, as continuidades/ descontinuidades e actuais carências.

Paralelamente é desenvolvida uma proposta de intervenção num sentido de materialização da percepção do local e das temáticas anteriormente abordadas, tal como da consulta de projectos de referência, desenvolvida de forma gráfica e modelos tridimensionais em diversas escalas.

INTERVIR NO ESPAÇO MONUMENTAL

ESTRUTURA

O presente relatório do projecto final de mestrado organiza-se em cinco capítulos, de forma a contextualizar as temáticas abordadas, relacioná-las com a área de intervenção e, por conseguinte, a apresentação da solução projectual desenvolvida.

Desta forma, o capítulo **Introdução** consiste na apresentação do tema a ser desenvolvido, bem como os objectivos, a metodologia e estrutura do presente documento.

O capítulo seguinte, **Espaço Monumental Ribeirinho**, introduz a questão da presença de núcleos monumentais nas cidades contemporâneas, das frentes ribeirinhas, juntamente com a importância e princípios da requalificação destes espaços.

O capítulo **Local** diz respeito à análise do território, estruturando-se a partir de uma contextualização histórica e caracterização do sítio. Pretende-se também perceber quais os condicionamentos e estratégias para a área de intervenção através da análise dos Instrumentos de Gestão Territorial em vigor, quais as fragilidades e problemas presentes, juntamente com as oportunidades de intervenção, de forma a estabelecer as premissas a serem desenvolvidas no âmbito de projecto.

No capítulo **Intervenção** trata-se o desenvolvimento e materialização da solução projectual, composta pela estratégia de intervenção desenvolvida, juntamente com o plano de estrutura e de detalhe devidamente justificados.

Por último, no capítulo **Considerações Finais**, são expostas as principais considerações que se retiraram da abordagem a estes temas e em relação à intervenção proposta.

INTERVIR NO ESPAÇO MONUMENTAL

02

ESPAÇO MONUMENTAL RIBEIRINHO

INTERVIR NO ESPAÇO MONUMENTAL

“Em toda a parte a monumentalidade difunde-se, irradia-se, condensa-se, concentra-se. Um momento vai além de si próprio, da sua fachada (se tiver uma), do seu espaço interior. À monumentalidade pertencem, em geral, a altura e a profundidade, a amplitude de um espaço que ultrapassa os seus limites materiais.”²

O tecido urbano é composto por uma grande diversidade de espaços e estruturas, ganhando diferentes formas e funções; os núcleos monumentais são, também, parte desta realidade.

Presente na maior parte das cidades europeias, a questão das áreas monumentais tem despertado cada vez mais interesse devido à sua importância estratégica no contexto urbano e socioeconómico actual. Destacando-se das restantes ocupações urbanas pelo seu valor representativo e identitário, estes pólos assumem-se muitas vezes como imagem das cidades (e países), desempenhando um papel fundamental no desenvolvimento das mesmas e assumindo-se como factores essenciais de competitividade com outras cidades.

Enquanto origem e configuração, uma área considerada monumental pode apresentar leituras distintas, pelo que se torna imprescindível perceber a natureza e contornos deste conceito, tal como o papel que desempenham no espaço urbano e de que forma o moldam.

² LEFEBVRE, Henri (1999) A Revolução Urbana, p.46 (tradução do autor)

INTERVIR NO ESPAÇO MONUMENTAL

MONUMENTO vs. MONUMENTALIDADE

Quando nos referimos a estes conjuntos de carácter **Monumental** é indispensável um enquadramento quanto ao conceito de **Monumento** e de que forma o ultrapassa.

“A palavra latina *monumentum* remete para a raiz indo-europeia *men*, que exprime uma das funções essenciais do espírito (*mens*), a memória (*memini*). O verbo *monere* significa ‘fazer recordar’, de ‘avisar’, ‘iluminar’, ‘instruir’. O *monumentum* é um sinal do passado. Atendendo às suas origens filológicas, o monumento é tudo aquilo que pode evocar o passado, perpetuar a recordação (...).”³

Derivada do conceito de monumento, associa-se a noção de monumentalidade que, carregada de uma carga simbólica, estimula a imaginação e vai além dos seus limites físicos. Este transcender do monumento em si, juntamente com diferentes sentidos da sua caracterização ao longo dos tempos, transforma-a numa categoria abstracta, ligada à construção e identidade do espaço e ao seu papel social na história. Visto o sentido atribuído a este conceito ter-se alterado ao longo dos tempos e diferentes ideologias, sendo difícil referir uma definição única para área monumental.⁴

Podemos ainda distinguir a forma de aquisição desta qualidade, no que toca às cidades, aos seus pólos ou simplesmente aos edifícios em si; segundo Françoise Choay é possível fazer uma distinção entre monumento e monumento histórico, ou entre monumento intencional e não intencional, segundo Alois Riegl. Enquanto o primeiro se refere a uma forma intencional no contacto e leitura por parte da sociedade, actuando objectivamente sobre a memória, o segundo caracteriza-se pelo reconhecimento das suas qualidades através do tempo, por se transformarem em testemunhos históricos de um acontecimento ou época, sem que tenha existido essa intenção representativa na sua concepção.⁵

Choay defende ainda que a aplicabilidade do conceito de monumento à arquitectura remete tanto para os edifícios construídos para eternizar algo, como para os agentes de embelezamento das

³ LE GOFF, Jacques (1985) Documento/Monumento, p.95

⁴ RIEGL, Alois (2013) O Culto Moderno dos Monumentos

⁵ CHOAY, Françoise (2015) Alegoria do Património, p.17

idades, sendo que nesta a ideia de monumento passa a referir-se maioritariamente ao efeito visual do objecto. Esta questão estética remete para a ideia de monumento enquanto edifício de afirmação de uma nova identidade, que assume a ideia de beleza, grandeza ou poder.

No fundo, este monumento sem passado, ou intencional, deixa de estar relacionado com o significado de monumento para estar então relacionado com a ideia de monumentalidade.

Neste sentido, nem tudo o que é classificado como monumento pode ser caracterizado como monumental, assim como nem tudo o que é monumental possui os valores atribuídos ao monumento; ainda assim, podemos entrever que os monumentos são elementos importantes na definição da generalidade das áreas monumentais.

Se observarmos o caso de Roma, uma das mais antigas cidades da Europa, a caracterização do seu pólo monumental deve-se principalmente ao conjunto de monumentos e património histórico e simbólico. Destruída e reconstruída sobre si mesma, a cidade de Roma apresenta-se hoje como um conjunto de camadas temporais, tal pode-se verificar na zona do Coliseu.

Constituído por fóruns, equipamentos, palácios, edifícios comemorativos e templos, este pólo realça-se enquanto conjunto de estruturas em ruínas, uma “cicatriz” num tecido urbano consolidado representativa do culto e do poder do Império Romano.



003 | Vista sobre o Coliseu e Fórum Romano

Por sua vez, a cidade de Paris ganha a sua imponência, essencialmente, através de três eixos monumentais na zona central e a inserção destes num tecido urbano racionalista e de fachadas padronizadas, de acordo com o Plano de Georges-Eugène Haussmann.

Estes alinhamentos desenvolvem-se em relação com o Rio Sena e são compostos por grandes jardins, pontes, praças, palácios dos séculos XVI e XVII convertidos em importantes museus, pavilhões e outras estruturas que permaneceram das Exposições Universais do final

do século XIX, como é exemplo a Torre Eiffel. Estas áreas consolidaram-se, não a favor de algum tipo de poder, mas sim enquanto estruturas de vocação cultural e de lazer, essenciais na dinamização da cidade.



004 | Vista sobre a cidade de Paris e os seus eixos monumentais

Contudo, se observarmos Nova Iorque percebemos que o carácter monumental advém da concentração e imponência dos seus arranha-céus. São essencialmente dois pólos na ilha de Manhattan, representativos do poder económico, onde se destacam edifícios de forte linguagem arquitectónica e grande complexidade tecnológica, estruturas de grandes dimensões que se destacam no *skyline* da cidade.



005 | Vista sobre o Empire State Building e a Ilha de Manhattan

Verificamos então que a caracterização ou definição de monumentalidade e a materialização da mesma numa cidade se altera facilmente em diferentes realidades. Se Roma se distingue pelo carácter simbólico e visão historicista do património, Paris fá-lo numa dinâmica apropriação dos espaços e do património, aproveitando as suas qualidades estéticas e estimulando o seu usufruto artístico, cultural e

lúdico, enquanto Nova Iorque fá-lo de uma forma icónica, destacando-se pela dimensão e forma do seu edificado.

Concluindo, a ideia de área monumental está essencialmente associada a um espaço impar, de impacto que, por diversos factores – ambientais, artísticos, culturais, históricos, lúdicos, – atrai as pessoas, fazendo com que estas se identifiquem com a sua imagem e funções associadas.⁶

Fruto de acções de valorização em tempos divergentes e de características distintas, estas áreas assumem-se como representativas de um todo, concentrando um conjunto de valores físicos, funcionais e simbólicos, alcançando uma dimensão de destaque na cidade; por serem representativas de uma época passada ou configurarem um conjunto de destaque, mais denso em actividades culturais e turísticas, assumem um papel estruturante no meio onde se inserem.⁷

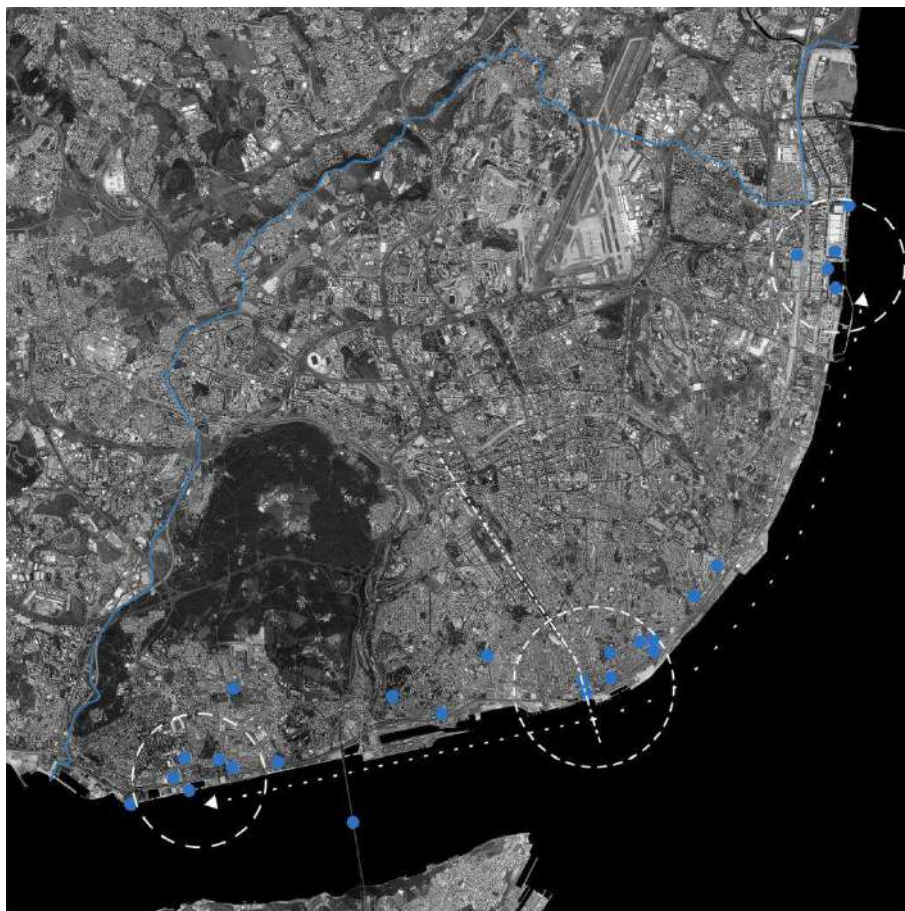
⁶ JUSTO, Rui (2010) Intervir na Cidade Monumental – Procurar na História uma imagem para o futuro

⁷ COELHO, Carlos Dias in COSTA, João Pedro (2014) A Monumentalização do tecido in COELHO, Carlos Dias (coord.) O Tempo e a Forma, Cadernos de Morfologia Urbana. Estudos da Cidade Portuguesa n.2,p.164

MONUMENTALIDADE EM LISBOA

Para melhor compreender a definição de monumentalidade na caracterização da área de Belém e o seu significado, numa realidade que é a cidade de Lisboa, efectuou-se uma leitura sobre o edificado de carácter monumental.

A partir desta análise, e através da existência de focos de concentração, é perceptível a identificação de três núcleos monumentais embora com características distintas: a zona central – o conjunto Baixa/Colinas, a zona oriental – o Parque das Nações e a zona ocidental – o núcleo de Belém. Estes dois últimos acabam por se encaixar numa lógica de simetria em relação ao primeiro e, simultaneamente, localizam-se praticamente nos limites municipais. Em comum, os três têm o seu posicionamento ao longo do arco ribeirinho e o facto de se destacarem enquanto pólos atractivos e dinamizadores da cidade.



006 | Identificação do edificado de carácter monumental ao longo da faixa ribeirinha de Lisboa e identificação dos Núcleos Monumentais

Núcleo Central | Baixa/Colinas

A sua leitura monumental vem, primeiro que tudo, da sua localização – num diálogo poético entre colinas e o rio, – juntamente com as características históricas associadas, composto pela estrutura do Castelo no alto da colina, os bairros emblemáticos, o conjunto arquitectónico da Baixa, a grande concentração de edifícios religiosos e as suas praças e largos enquanto espaços de representação.

Actualmente, apresentando cada vez mais uma imagem requalificada, oferece uma enorme multifuncionalidade de usos, numa contínua afirmação enquanto coração da cidade.

Núcleo Oriental | Parque das Nações

Associado ao uso industrial até recentemente, viu na realização da Exposição Internacional de 1998 a oportunidade de se regenerar, vindo a tornar-se no novo pólo cultural e de lazer da cidade.

Tendo sido praticamente planeado e construído de raiz, apresenta uma leitura contemporânea uniforme. A oferta de uma grande extensão de espaço público, juntamente com a arquitectura, dimensão e complexidade associada aos novos edifícios e equipamentos, são o que lhe confere uma leitura monumental.

São de destacar estruturas como a Estação do Oriente, Pavilhão Atlântico, Pavilhão de Portugal e Oceanário que, enquanto importantes exemplos arquitectónicos, ajudaram a modernizar e internacionalizar a imagem da cidade.

Núcleo Ocidental | Belém

Numa primeira abordagem, podemos considerar o carácter monumental desta zona como uma combinação das duas anteriores. Se, por um lado, se caracteriza por valores históricos e simbólicos como a primeira, também apresenta factores urbanísticos e de carácter lúdico como o segundo exemplo.

Esta área foi alvo de significativos processos e transformações urbanos determinantes para a sua configuração monumental. A época dos Descobrimentos é, sem dúvida, a primeira referência histórica significativa, devido ao seu uso na partida de armadas para as grandes expedições marítimas, seguida da instalação da família real na encosta da Ajuda após o terramoto de 1755, factos que contribuíram para seu desenvolvimento urbano e épocas associadas ao edifícios notáveis mais significativos. Contudo, é com a Exposição do Mundo Português, de 1940, que o carácter monumental ganha ênfase, devido ao seu desenho de conjunto. Esta intervenção aproveitou então a existência de referências históricas e de edificado patrimonial significativo para, através da reabilitação de uma antiga zona industrial, exaltar os feitos nacionais em território próprio e ultramarino, dotando a área de novos espaços de lazer ricamente dotados de simbologia e valorizando panoramicamente o património existente. Embora a maior parte dos

edifícios tenha tido um carácter temporário, e portanto ter desaparecido, a ocupação destes vazios por novas construções respeitou de alguma forma a escala e a vocação cultural anteriormente estabelecidas.

Para o tecido monumental, não se pretende o passadismo e a musealização, congelando no tempo uma realidade. Essa é exactamente uma das dimensões da monumentalização, em vez de o manter no passado com a vida que sempre teve, pretende-se projectar o seu papel para o futuro; o tecido monumental quer-se, pois, como uma parte viva da cidade.⁸ Este é, então, um desafio contínuo para a generalidade das cidades, presente também no contexto de Lisboa.

⁸ COSTA, João Pedro (2014) A Monumentalização do tecido in Carlos Dias (coord.) (2014) O Tempo e a Forma, Cadernos de Morfologia Urbana. Estudos da Cidade Portuguesa n.2, p.167

INTERVIR NO ESPAÇO MONUMENTAL

OCUPAÇÃO RIBEIRINHA

A água representa o factor determinante da organização dos espaços naturais e construídos, da transformação e evolução da paisagem e o elemento unificador de duas coisas distintas mas tão próximas que se confundem: terra e água.⁹

A presença da água foi desde sempre um dos principais factores para a origem e desenvolvimento dos aglomerados urbanos. A existência do rio ou mar enquanto via de comunicação foi determinante para a fixação das principais cidades no mundo, criando continuamente relações de dinamismo com estes elementos, lógica da qual Portugal também é exemplo.

A relação com as frentes de água intensificou-se com o desenvolvimento das actividades piscatórias e comércio marítimo, associando-se rapidamente a uma indústria de grande importância na economia urbana. O desenvolvimento económico e tecnológico, juntamente com a necessidade de uma maior eficiência logística, levou a um processo de transformação nas frentes de água em zonas industriais e grandes plataformas portuárias, acabando com a relação directa entre as cidades e a água. Deste modo, a evolução industrial levou à criação de áreas restritas no coração das cidades, criando uma barreira, obrigando a que as expansões urbanas se dessem nos terrenos periféricos.

A imagem actual das cidades portuárias é marcada por estas mesmas transformações, pela passagem de uma era industrial e uma sucessiva desindustrialização, resultando em edifícios sem uso, áreas desarticuladas em relação à cidade consolidada e a presença de extensas infra-estruturas ao longo das suas margens.

De forma a entender melhor a evolução desta relação porto-cidade, a sua concretização e o seu posicionamento temporal, podemos resumi-lo nos seguintes períodos¹⁰:

⁹ FADIGAS, Leonel (2008) *Frentes de águas: paisagens de dupla leitura*, p.27

¹⁰ MEYER, Han (1999) *City and Port : Urban Planning as a Cultural Venture in London, Barcelona, New York and Rotterdam : changing relations between public urban space and large-scale infrastructure*

Até meados do século XIX

O porto funcionava como parte integral da cidade, não havendo qualquer segregação. Este era o destino final das mercadorias, onde eram armazenadas, sendo vendidas no local ou dentro da cidade, não existindo uma rede complexa de distribuição com outras cidades. Os cais não eram vedados e como tal, sendo rodeados de edifícios habitacionais, eram usados como passeios estruturantes na vida pública da cidade, onde se misturavam diferentes culturas e formas de expressão.

Entre o século XIX e XX

Com o desenvolvimento das redes internacionais de comércio e modernização das infra-estruturas, o porto afasta-se da estrutura consolidada da cidade e estende-se pelas suas margens através de novos aterros e cais. O porto deixa de ser o destino final das mercadorias, para se tornar parte de uma estrutura complexa de transporte, à qual fundamental a construção de eixos viários e ferroviários que facilitem o escoamento rápido dos bens e produtos. O acesso público ao porto passa a ser condicionado, deixando de existir a vida urbana a ele anexa, levando então a uma desconexão em relação à restante cidade e sendo a este associada uma imagem empobrecida e marginal.

Meados do século XX

A leitura da fragmentação do porto em relação à cidade acentua-se. Os espaços ribeirinhos começam a ser ocupados por grandes estruturas industriais, numa lógica portuária também de produção e transformação e não apenas de distribuição, verificando-se ser uma mais-valia económica. Esta segregação acentua-se a partir da década de 1960 com a implementação da contentorização, implicando uma importante mudança e configuração dos portos.

Final do século XX

O declínio das indústrias urbanas, associado ao desenvolvimento tecnológico e crescimento económico levou ao início da era pós-industrial. Simultaneamente é implementada uma divisão do trabalho a nível global e especialização dos países nas produções das quais tinham mais e melhores recursos, com um objectivo crescente de eficiência e rapidez do transporte de mercadorias do seu local de produção até ao destino final. Esta coordenação só é possível através de grandes e complexas redes internacionais de diferentes tipos de transportes associadas ao desenvolvimento das redes informáticas e telecomunicações.

Início do século XXI

Estas estruturas portuárias que se desenvolveram como um núcleo segregado da malha urbana da cidade e que quebraram o contacto directo entre as cidades e as suas frentes de água, procuram agora um novo sentido.

As respostas ao que será o futuro das frentes de água têm sido complexas e variadas, no entanto o restabelecer da relação entre as pessoas e a água como prioridade levou às cidades começarem a apostar na requalificação destes espaços. A dimensão de áreas junto à água, a possibilidade do desenvolvimento de actividades de náuticas, a existência de património construído passível de reabilitação, o potencial económico e a preocupação ambiental são factores chave nesta urgência pela regeneração ribeirinha. Simultaneamente, estas áreas têm capacidade de dar resposta à crescente necessidade das cidades quanto à oferta cultural, de espaço público e qualidade ambiental, potenciada pela revitalização destas frentes de águas (re)integradas no tecido da cidade.¹¹

Verifica-se que tem havido, de facto, uma grande variedade de intervenções nos territórios ribeirinhos. Não seguindo um modelo específico, estas reformulações partilham o objectivo comum de melhorar e reestruturar uma situação existente, onde a água deverá passar a ser um ponto de encontro, exponenciando as ligações transversais entre a cidade e a frente de água.¹²

Podem ser diferenciados dois sistemas de abordagem à regeneração ribeirinha: a norte-americana, que se centra na transformação de diferentes tecidos numa perspectiva conjunta de ampliação de centros financeiros e administrativos ou novas identidades visualmente atractivas para o turismo; a europeia, que se foca na identidade histórica e patrimonial, e tendendo a valorizar uma presença portuária mais activa e inserida na vida urbana.

Estas intervenções são muitas vezes motivadas por grandes eventos internacionais, como são exemplo os Jogos Olímpicos (Barcelona '92), Exposições e Feiras Internacionais (Lisboa '98), resultando, maioritariamente, em grandes áreas públicas dotadas de novos equipamentos culturais e desportivos; quanto à fixação de restantes programas, como habitação, comércio e escritórios, vai variando consoante a necessidade da cidade e a própria cultura, consolidando o tecido urbano.

¹¹ RAFFERTY, Laurel; HOLST, Leslie in FISHER, Bonnie (coord.) (2004) Remaking the Urban Waterfront, p.4

¹² GUIMARÃES, F. João (2006) Cidade Portuária, O Porto e as suas Constantes Mutações, p.124

INTERVIR NO ESPAÇO MONUMENTAL

CASOS DE ESTUDO

Um dos direitos fundamentais dos cidadãos e visitantes é, efectivamente, o direito à mobilidade no contexto do direito à cidade. Cada vez mais a existência de barreiras urbanísticas, rupturas de continuidades e estacionamento abusivos são, entre outros, sinais de uma cultura menor e arcaica.

Neste contexto, (re)desenhar cidades sem barreiras e com novos patamares de segurança e conforto permite a sustentabilidade de uma perspectiva futura; uma cidade acessível é uma cidade competitiva. Projectar a cidade com acessibilidade e mobilidade para todos deve ser visto hoje como um nível de exigência que todos deveriam cumprir nas mais diversas funções, sendo de todos a responsabilidade na mudança deste paradigma nas cidades contemporâneas.¹³

Na crescente necessidade da sociedade de se deslocar e movimentar, também os transportes assumem um papel de relevo no que toca à inclusão de todos; o sistema de mobilidade funciona, não só enquanto conjunto de diferentes redes articuladas, mas também directamente ligado ao desenho viário, ao edificado arquitectónico e ao planeamento dos bairros e cidades. A acessibilidade e a mobilidade assumem hoje um papel determinante no que diz respeito ao desenvolvimento das sociedades e também para a competitividade das cidades, contribuindo para um pleno usufruto da liberdade individual do cidadão.¹⁴

A vontade de corrigir alguns destes problemas urbanos ou de expressar espacialmente diferentes questões ideológicas e políticas pode levar a intervenções pontuais ou mais alargadas e que acabam por alterar a leitura do tecido urbano. Esta mudança justifica-se pela disfuncionalidade do organismo urbano perante necessidades actuais, tal como a sua incapacidade frente a novas aspirações sociais e culturais. Surge, então, a necessidade de planear e projectar o futuro através de novos espaços urbanos sobre realidades preexistentes, agora dotados de qualidades formais e novos significados para quem os procura.¹⁵

¹³ TELES, Paula (2009) Cidades de Desejo entre Desenhos de Cidades – Boas Práticas de Desenho Urbano e Design Inclusivo, p.17

¹⁴ LIMÃO, José in TELES, Paula (2009) Cidades de Desejo entre Desenhos de Cidades – Boas Práticas de Desenho Urbano e Design Inclusivo, p.242

¹⁵ AMADO, Ana Martinho (2014) O ecido de Sobreposição in COELHO, Carlos Dias (coord.) O Tempo e a Forma, Cadernos de Morfologia Urbana. Estudos da Cidade Portuguesa n.2, p.117 e 120

Envolvente do Mosteiro de Alcobaça

Alcobaça | Portugal
Gonçalo Byrne e Falcão de Campos
2003 | 2015

Cenário

Alcobaça é uma pequena cidade localizada na confluência dos rios Alcoa e Baça, que lhe dão o nome. Adquire especial relevância a partir do século XIII aquando a construção do Mosteiro de Santa Maria de Alcobaça, considerado um poderoso centro económico e de conhecimento e de grande domínio territorial.

A sua monumental e representativa fachada barroca é resultante de uma reforma no século XIII, altura em que também se abriu o terreiro que a fronteia; este enquadra a presença do monumento e torna-se o centro da vida da cidade.

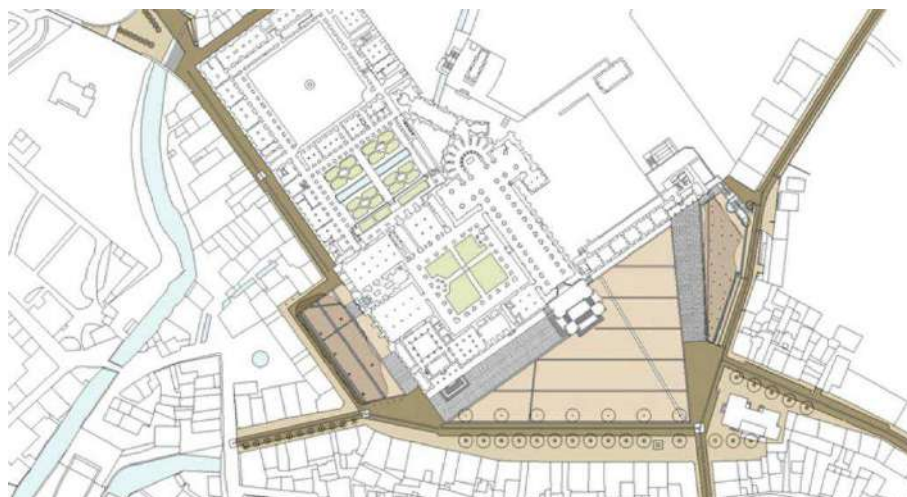
Já no século XX, e após diversas reconfigurações deste espaço, o arranjo paisagístico da então Praça 25 de Abril caracteriza-se por pequenas áreas ajardinadas e pela ocupação por estacionamento automóvel nos seus limites, resultando num espaço despojado de usufruto urbano e sem valorização do património edificado.



007 | Vista sobre a anterior Praça 25 de Abril

Objectivos

No ano de 2003, a Câmara Municipal de Alcobaça promove uma acção para que fosse restaurada a ligação entre a cidade e o seu mosteiro. Juntamente à valorização do edifício eclesiástico há a intensão de restringir o tráfego viário, reestruturar a principal Praça e o seu estacionamento, tornando-a passível de receber diferentes actividades.



008 | Plano para a Envolvente do Mosteiro de Alcobaça

Descrição

A estrutura viária de toda a zona circundante ao Mosteiro é simplificada dando prioridade ao pedestre e sendo agora o acesso limitado ao transporte público, de mercadorias e residentes. Quanto ao estacionamento que existia na Praça 25 de Abril desapareceu por completo, permitido pela introdução de parques nas entradas da cidade.

Um dos percursos principais faz-se através da Rua D. Pedro V, que atravessa o Rio Alcoa e vê a sua cota alterada para a original, revelando parte da fachada da abadia que havia sido escondida. É através deste eixo que se chega à Praceta D. Afonso Henriques, um espaço de escala controlada que oferece uma zona de esplanada ao comércio que o rodeia, marcado pelas suas grandes árvores centenárias e uma antiga fonte que é deslocada para a sua posição original.



009 | Vista sobre a nova Praceta D. Afonso Henriques, lateral ao Mosteiro

A estrutura vegetal indica-nos a direcção da praça por excelência, numa rota de contraste entre a pequena praceta e o grande terreiro aberto, visualmente presidido pela imponente fachada do Mosteiro. Este

define-se por uma grande tela de argila, quebrada por uma série de canais de recolha de água e dois caminhos de pedra que marcam as entradas principais do Mosteiro; os seus tons ocre juntamente com a ausência de qualquer vegetação ou de mobiliário urbano ajudam ao destaque dos elementos que compõem a fachada do monumento.

De uma forma assumidamente contemporânea, o projecto reata o relacionamento harmonioso da cidade e o seu principal monumento. A solução compreende essencialmente o espaço público que envolve a abadia a partir de dois pontos de vista. Se por um lado, a intervenção é vista de uma perspectiva funcional relativamente ao uso do espaço e circulação, por outro, é interpretada como uma sucessão poética de pequenos espaços que, através de mudanças contrastadas, constituem diferentes caminhos que culminam dramaticamente na descoberta do monumento.



010 | Vista sobre a nova Praça 25 de Abril e a fachada do Mosteiro

Ribeira das Naus

Lisboa | Portugal
João Nunes e João Gomes da Silva
2009 | 2013

Cenário

No século XVIII o coração da cidade de Lisboa era um sítio vibrante, rico em trocas comerciais e culturais, era também o centro do poder, com a presença da Família Real no Palácio da Ribeira, construído lateralmente ao Terreiro do Paço; é neste cenário que a cidade é atingida pelo destrutivo Terramoto de 1755. Se por um lado o antigo Terreiro permaneceu enquanto espaço representativo da cidade após a reconstrução pombalina, dando lugar à Praça do Comércio, por outro, o antigo Palácio da Ribeira dá lugar a uma importante infraestrutura naval que permaneceu até ao século XX.

Ao longo dos séculos estas duas realidades existiram lado a lado; enquanto a primeira se foi transformando num complexo ministerial, a segunda foi vendo a sua produção naval gradualmente desactivada, sendo as suas docas aterradas. O antigo limite recortado, composto de avanços e recuos de antigos cais, dá lugar a um pesado eixo viário que acaba por sectionar o espaço em dois. A norte, uma zona militar vedada pertencente à Marinha e a sul, junto ao rio, uma estreita língua de terreno que caiu em desuso, tornando-se potencialmente perigosa.



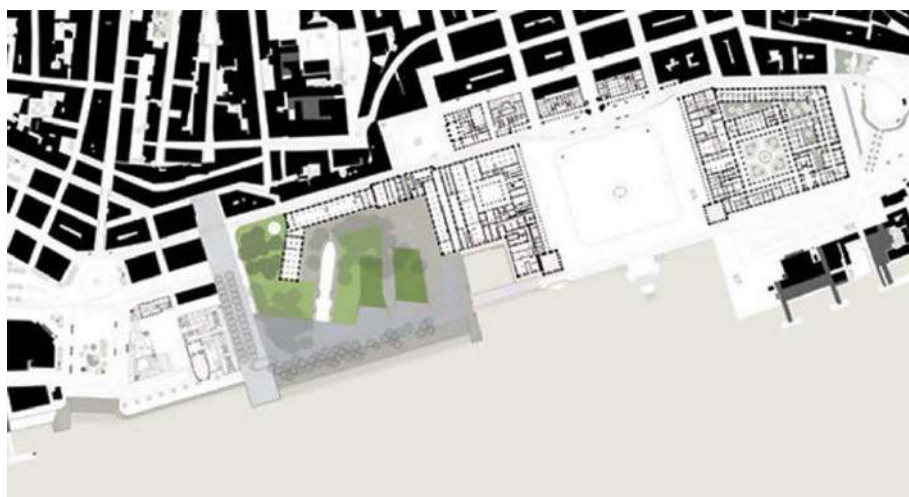
011 | Vista sobre a anterior Ribeira das Naus

Objectivos

Na década de 1990, após uma escavação arqueológica, foram revelados importantes restos dos antigos estaleiros do Arsenal da Marinha. Um deles seria a Doca da caldeirinha, cais onde atravancam diversos navios, e o outro, uma doca seca, para a construção de embarcações de casco longo. A importante descoberta levou a uma maior consciencialização sobre o significado histórico do sítio e simultaneamente à necessidade de recuperá-lo do esquecimento e de o valorizar.

Em 2009, a CML decide criar um projecto de paisagismo que integrasse os achados arqueológicos num novo passeio ribeirinho.

Por um lado, o novo espaço público teria de se definir como um eixo que ligasse directamente a Praça do Comércio à Praça Duque da Terceira, por outro, teria de estimular a permanência das pessoas, valorizando a relação de Lisboa com o Rio e o seu próprio passado.



012 | Plano para a Ribeira das Naus

Descrição

No projecto opta-se por redefinir o limite ribeirinho na Doca do Arsenal, fazendo uma tangente à Praça do Comércio e determinando com precisão um novo alinhamento até aos Cais do Sodré.

A reabertura da Avenida Ribeira das Naus passa a permitir, simultaneamente, e numa superfície partilhada, a circulação lenta de veículos, tal como de ciclistas e pedestres. Ao longo da sua extensão as docas foram reestruturadas em espaços simples, jardins e zonas versáteis para diferentes actividades. A passagem da Praça do Comércio para a Ribeira das Naus faz-se agora por uma ponte, num ritual de atravessamento sobre o plano de água que invade a Doca da Caldeirinha e que espelha o edificado que a limita. Entre as docas existentes são também criadas duas estruturas em pedra relvadas que evocam as antigas rampas de varadouro, permitindo contemplar todo o espaço dum plano diferente.



013 | Vista sobre as rampas relvadas

Como remate, toda a sua frente de rio é acompanhada por um rampeado pétreo que oferece um suave contacto com o rio e resulta num grande anfiteatro ou praia urbana, animada pelos barcos e com o Estuário do Tejo de fundo.

A proposta define-se, então, numa contraposição entre extractos históricos e elementos contemporâneos, criando um espaço único em Lisboa. Verifica-se que a introdução de pouquíssimos elementos foi o suficiente para que o coração da cidade voltasse a se relacionar com o Tejo, num ambiente informal, sem barreiras, de lazer e fruição para os lisboetas e os seus visitantes.



014 | Doca da Caldeirinha

Rive Gauche de la Garonne

Bordéus | França
Atelier Corajoud
2000 | 2009

Cenário

O desenvolvimento de Bordéus deu-se directamente ligado à sua posição no lado esquerdo do rio Garonne, numa apertada curva, segundo uma lógica defensiva e de vista para espaços naturais e agrícolas na margem oposta, estabelecendo-se como um importante pólo comercial a partir do século XVI. Tal como grande parte das cidades europeias, Bordéus testemunhou a intensificação das rotas comerciais e desenvolvimento portuário a partir do século XVIII, o que contribuiu para grandes transformações na sua malha urbana, dotando a sua frente ribeirinha de majestosos edifícios neoclássicos, praças e regularizando as fachadas do seu tecido medieval, imagem da cidade para quem entrava na cidade através do rio.

No final do século XX era perceptível destruição das actividades comerciais em prol da modernização das instalações portuárias e no início do século XXI a imagem desta margem era de vários espaços industriais abandonados e o abuso na utilização do espaço para estacionamento.

Denominada por Port de la Lune, desde 2007 que integra a Lista de Património Mundial da UNESCO.



015 | Vista sobre a anterior frente ribeirinha de Bordéus

Objectivos

A reflexão sobre a imagem da frente monumental ribeirinha do centro de Bordéus ao longo duma extensão de quase 4km e 500 mil metros quadrados levou a uma reestruturação viária e pedonal ao longo do rio e de ligação com a margem oposta. A implementação de uma nova rede de metro de superfície para toda a cidade; a valorização dos espaços de excelência, priorizando o pedestre e o transporte público; redução das áreas de estacionamento e a construção destas na envolvente da zona; fomentar e dotar de espaços favoráveis para o desenvolvimento de actividades e comércio locais foram alguns dos principais objectivos.



016 | Plano para a frente ribeirinha de Bordéus

Descrição

Ao longo da sua extensão as docas foram reestruturadas, transformadas em espaços simples com esplanadas, jardins, campos, áreas desportivas e zonas versáteis para diferentes actividades. São criados diversos percursos que atravessam os diferentes espaços de uma forma equitativa, desde caminhos pedestres, ciclovias, alamedas, vias de trânsito local e corredores de transporte público.

O espaço vai-se subdividindo e caracterizando por diferentes ambientes ao longo dos diferentes cais que o compõem. Assim os cais de Sainte-Croix, la Monnaie, Grave e Salinières, a sul, apresentam uma vegetação mais densa e um maior contacto com o rio, associando-se a actividades náuticas, amarração de embarcações e piscinas. Mais a norte, e a partir do cais Richelieu, a intervenção é progressivamente mais urbana, a vegetação menos densa, permitindo uma maior relação com o restante tecido urbano e proporcionando usos mais intensivos como mercados ou eventos culturais.



017 | Vista sobre a nova frente ribeirinha de Bordéus

São de destacar dois momentos de maior relevo ao longo deste eixo, alinhados com duas praças e respectiva envolvente monumental: a Place de la Bourse e a Place de Quinconces.

No alinhamento e como prolongamento da primeira é criado uma espécie de pódio em direcção ao cais la Douane, acabando com uma escadaria que convida a sentar e contemplar o rio. Este elemento que apresenta como pavimento um grande espelho de água dotado de um sistema de vaporização de água, reflecte o céu e a impressionante fachada neoclássica da praça; o mesmo espaço pode colectar a sua água e acomodar eventos maiores.



018 | Place de la Bourse

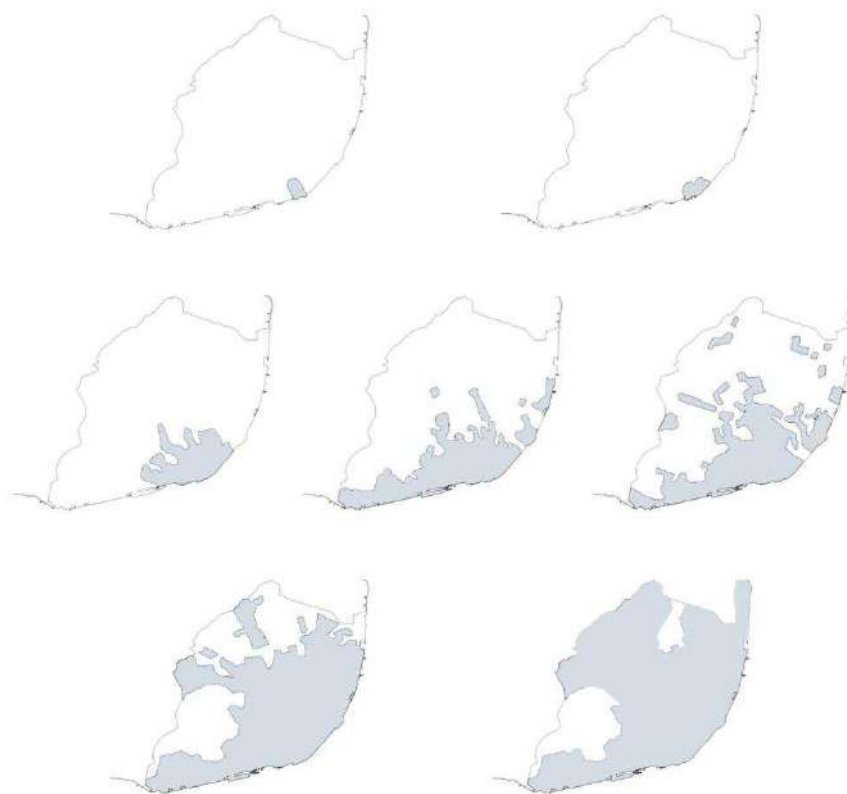
Quanto à segunda, é resultado da transformação do antigo cais Louis XVIII e a ligação deste ao rio, sendo delimitado por grandes corredores arbóreos denominados por Prairie de Girodins. Nestas estruturas verdes estão contidos um parque de estacionamento e um importante nó dos corredores de transporte público.

O restante espaço foi dotado de novos e maiores passeios, ajudando a dar uma nova vida aos comércios existentes que, juntamente com mobiliário urbano e restantes materialidades, ofereceram uma leitura uniforme na sua frente edificada. No extremo mais a norte foram reabilitados antigos armazéns de vinho com o objectivo de receber uma variedade de actividades que revitalizassem a relação entre a cidade e o rio, e funcionando também como importantes silos automóveis.

INTERVIR NO ESPAÇO MONUMENTAL

03

LOCAL



019 | Expansão da cidade consolidada (1150, 1350, 1750, 1850, 1950, 1980, 2010)

CONTEXTUALIZAÇÃO HISTÓRICA E EVOLUÇÃO URBANA

Origem

Lisboa é uma das mais antigas capitais da Europa. A sua fundação está estrategicamente ligada à sua localização na foz do rio Tejo e do seu porto natural, proporcionando as rotas comerciais entre o mar do Norte e o Mediterrâneo. A relação da Cidade com o Rio vem, então, desde a sua origem.¹⁶

O primeiro aglomerado urbano constituiu-se na frente ribeirinha no sítio da actual Baixa Lisboeta e Colina de São Jorge numa articulação entre as actividades marítimas e terrestres. Ao longo das suas ocupações e conquistas por parte de diferentes povos e diferentes caracteres político-religiosos, dá-se uma consolidação urbana na colina de São Jorge, associado simultaneamente a uma lógica defensiva da cidade.

Este aglomerado vai-se expandindo ao longo da frente ribeirinha e pelas encostas das suas colinas adjacentes. Numa primeira fase tendo como limites as zonas de Santa Apolónia e Santos e posteriormente Xabregas e Alcântara, aproximando cada vez mais a cidade da zona de Belém – sítio onde termina o Rio e começa o Mar.

Sempre ligado às crescentes actividades de pesca e trocas comerciais, é perceptível a construção de pequenas docas, estaleiros e edifícios residenciais, como também a instalação de novos conventos, quintas e palácios de veraneio nas proximidades do rio. A presença Real e o aparecimento de novas centralidades fazem-se notar com intervenções urbanas e criação de actividades locais – o Paço de Enxobregas, o Paço de Alcântara e a Ermida Santa Maria de Belém.¹⁷

Enquanto as áreas do centro da cidade de Lisboa foram evoluindo a um ritmo constante, os territórios na sua periferia não acompanharam exactamente o mesmo ritmo. Estes lugares mais despovoados e vulneráveis só eram procurados aquando a existência de fortes, sendo que durante séculos pouca coisa se alterou.

¹⁶ CML (2008) Plano Geral de Intervenções da Frente Ribeirinha de Lisboa, p. 12-19

¹⁷ CML (2008) Plano Geral de Intervenções da Frente Ribeirinha de Lisboa, p. 12-19

Descobrimentos | Cidade Porto

Durante os séculos XV e XVI Lisboa era das mais importantes capitais do Mundo, estava-se no período da Renascença e dos Descobrimentos Marítimos.

É durante o século XV que se dão algumas alterações urbanísticas na Baixa da cidade, recorre-se a constantes avanços sobre o Tejo, instalando equipamentos e serviços nos mesmos. As praias e limites naturais ribeirinhos dão lugar a intensas trocas comerciais e a ancoragem de caravelas provenientes de todo o Mundo. Simultaneamente, o centro administrativo e económico, que até então se localizava no Castelo, é deslocado para a zona ribeirinha. Nesta altura a ideia de cidade fechada dentro das suas muralhas deixa de fazer sentido, tanto na lógica de expansão da própria cidade como devido à evolução de políticas externas.¹⁸

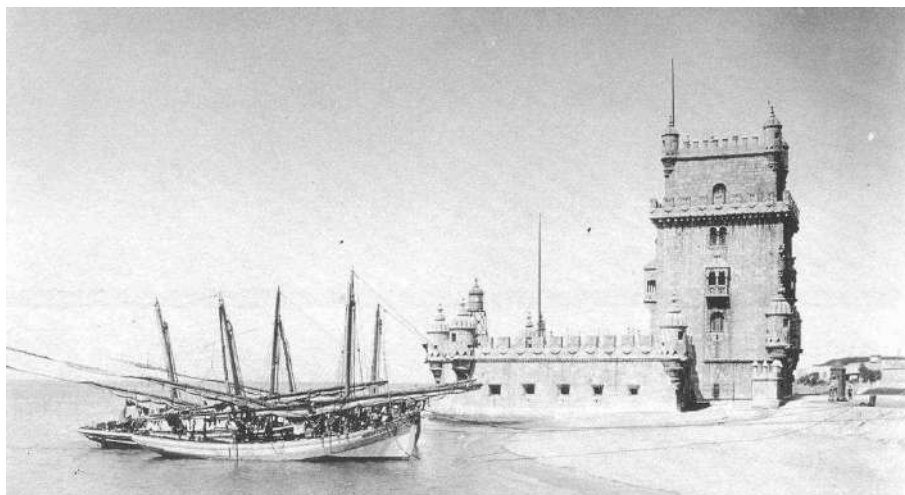
Na periferia da Cidade de Lisboa, em torno da praia do Restelo, formava-se um pequeno aglomerado ligado à presença da Ermida existente e às actividades piscatórias e agrícolas de abastecimento à cidade – Belém.

Este local foi ganhando importância durante os Descobrimentos, desde o seu papel logístico na produção naval, ao controlo de entradas e saídas no Tejo, assumindo-se como local de partida das embarcações para as expedições marítimas portuguesas. Com o sucesso obtido e proveniência de riqueza de novos territórios conquistados, D. Manuel I manda erguer um Mosteiro administrado pela Ordem de S. Jerónimo (que lhe veio a dar nome) no local da antiga ermida. Ainda no seu reinado é concluída a construção da Torre de São Vicente que se inseria na lógica defensiva da cidade.



020 | Mosteiro dos Jerónimos próximo da antiga Praia do Restelo

¹⁸ CML (2008) Plano Geral de Intervenções da Frente Ribeirinha de Lisboa, p. 12-19



021 | Torre de São Vicente, também conhecida por Torre de Belém

A partir de então, as qualidades associadas à proximidade com o rio e, simultaneamente, ao afastamento do centro de Lisboa, são factores considerados pela nobreza para procurar aqui áreas de lazer e recreio. Vão-se estabelecendo quintas e palacetes, acabando por contribuir para o aparecimento de uma nova dinâmica de desenvolvimento urbano desta zona – o eixo da Junqueira.

Terramoto

O Tejo foi desde sempre o eixo definidor de expansão da cidade. Desde a via primitiva até às actuais avenidas marginais, recorrendo-se a sucessivos avanços sobre o rio. Este eixo consolidou-se ao longo do século XVIII e reorganizou-se mais tarde com a construção dos caminhos-de-ferro, com as grandes obras portuárias e respectivos aterros.¹⁹

No dia 1 de Novembro de 1755 Lisboa acordou com um grande terramoto, seguido de um maremoto e de múltiplos incêndios, ficando a cidade praticamente destruída. Inserido na lógica de reconstrução e segundo os valores iluministas e racionalistas da época, Carlos Mardel e Eugénio dos Santos traçam um plano austero e demonstrativo do poder de um novo recomeço, abraçando novamente o Tejo através do seu maior espaço de representação – a Praça do Comércio. Com a nova organização da Baixa tenta-se descentralizar os cais de embarque e descargas, recorrendo-se a novos aterros tanto para oriente como para ocidente, e a importantes edificações portuárias como por exemplo a construção do Arsenal da Ribeira das Naus e do edifício da Alfândega junto ao Jardim do Tabaco.²⁰

¹⁹ CML (2008) Plano Geral de Intervenções da Frente Ribeirinha de Lisboa, p. 12-19

²⁰ CML (2008) Plano Geral de Intervenções da Frente Ribeirinha de Lisboa, p. 12-19



022 | Projecto para a Praça do Comércio

023 | Edifício da Alfândega

Já a zona de Belém é pouco afectada por esta catástrofe. Por razões de segurança a família real acaba por se instalar nesta zona ocidental, o que contribuiu para que muitos seguissem o mesmo exemplo. À medida que a família real se vai apoderando de uma vasta propriedade na colina da Ajuda (onde mais tarde se viria a edificar o Palácio da Ajuda), são criados grandes edifícios de carácter militar e há um notório crescimento urbano. Estes acontecimentos acabam por levar à integração das zonas de Ajuda e Belém dentro dos limites da capital.

Revolução Industrial

O final do século XIX e início do século XX é marcado por grandes alterações da imagem do eixo ribeirinho. Há uma crescente preocupação no que respeita ao saneamento, estabelecimento de indústrias e às infra-estruturas portuárias, oferecendo à cidade as condições de desenvolvimento económico visível no resto da Europa.

Em 1855 iniciam-se as obras do Grande Aterro da Boavista, cuja obra permitiu sanear esta região e oferecer a primeira alameda ribeirinha.²¹

Ainda na década de 50 deste século são iniciadas as obras de construção de caminhos-de-ferro que pretendiam ligar a capital a localidades da sua periferia e a outras cidades do país. Em 1853 começam os trabalhos da Linha do Norte, com a intenção de ligar Lisboa ao Porto e, simultaneamente, possibilitar a ligação à capital espanhola. A linha chega então à fronteira em 1863, o actual terminal de Santa Apolónia é inaugurado em 1865 e só mais tarde, em 1875, chega finalmente a Campanhã (Porto). Já a Linha de Cascais, que inicialmente também tinha como objectivo a ligação à Vila de Sintra, inaugura o seu primeiro troço em 1889 (Cascais – Pedrouços). O seu prolongamento até Alcântara-Mar dá-se no ano seguinte e só em 1895 chega ao centro da cidade, no Cais do Sodré.



024 | Estação de Stª Apolónia à beira do Tejo

025 | Avenida 24 de Julho e a primitiva estação do Cais do Sodré

²¹ SUMMAVIELLE, Elísio (1994) Lisboa em Movimento, 1850-1920, p. 41-72

Se por um lado esta nova infra-estrutura tinha como objectivo modernizar a cidade de Lisboa, proporcionando uma forma mais rápida de deslocação para as pessoas e de distribuição de bens, por outro foi talvez o elemento mais marcante ao longo da margem ribeirinha lisboeta, criando uma barreira física entre a Cidade e o Rio, condicionando o desenvolvimento desta faixa até aos dias de hoje.

Em 1871 é formada uma comissão para elaborar um plano geral de melhoramento do porto e imagem da cidade, incidindo na extensão da então cidade consolidada – do Beato à Torre de Belém. Tal intervenção permitiu a ampliação da Praça Duque da Terceira e uma regularização do limite ribeirinho.

É notório o afastamento dos núcleos urbanos em relação ao rio Tejo e uma exclusividade na sua ocupação por parte da indústria. Tal como a restante frente ribeirinha, Belém vê a sua imagem alterada. De uma zona com aspecto rural e de charme passou-se a verificar uma forte presença fabril e criação de poluição.

Novas Infra-estruturas e Crescimento Urbano

Em 1901 é inaugurada a primeira linha de eléctrico de Lisboa, e que permanece até hoje, ligando o Cais do Sodré a Algés.²²

Neste século dá-se a construção das docas de maré do Bom Sucesso, de Belém, de Santo Amaro, de Alcântara, da Alfândega e do Terreiro do Trigo. Ao pouco e pouco as margens desta frente de água vão sendo ocupadas com estaleiros, armazéns e edifícios de carácter fabril. A cidade depara-se, com uma total desconexão relativamente ao rio devido à linha férrea, aos eixos viários cada vez mais pronunciados e à sua frente industrializada.²³



026 | Fábrica de gás de Belém

A revolução industrial contribuiu para um exponencial crescimento económico e por sua vez a uma grande expansão urbana, obrigando a

²² SUMMAVIELLE, Elísio (1994) Lisboa em Movimento, 1850-1920, p. 153-210

²³ CML (2008) Plano Geral de Intervenções da Frente Ribeirinha de Lisboa, p. 12-19

cidade a crescer ao longo de novos eixos em direcção a Norte – Avenidas Novas.



027 | Central Tejo durante o período de ampliação das instalações

A permanência industrial fez-se notar durante um século. É então que Étienne de Gröer propõe um Plano Geral de Urbanização e Expansão de Lisboa – o PGUEL, – consistindo no planeamento de desenvolvimento da cidade e intervenção na frente ribeirinha. Neste sentido a ocupação industrial foi deslocada para a zona oriental da cidade de Lisboa, ainda desocupada. Nesta altura já estaria em estudo a realização da Exposição do Mundo Português, em Belém, que se viria a realizar em 1940.²⁴

Estado Novo e Monumentalização de Belém

A chegar a meados do século XX Portugal detém um Império Colonial consolidado e encontra-se em pleno Regime Ditatorial – Estado Novo. Por esta altura, o núcleo urbano de Lisboa encontrava-se então afastado do Tejo, limitado pelas novas infra-estruturas de mobilidade e pelo Porto de Lisboa, controlado pela Autoridade Portuária de Lisboa e possuindo autonomia própria.

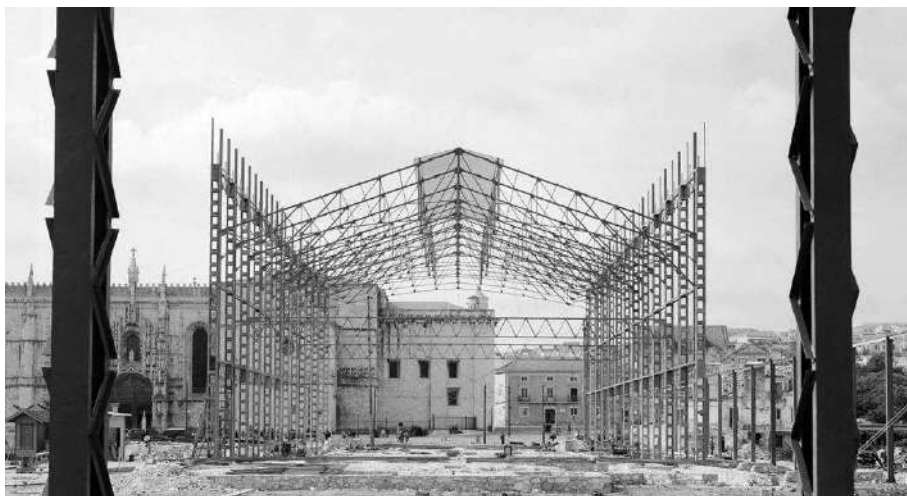
No seguimento da anterior lógica de desindustrialização da frente ribeirinha, realizam-se as primeiras obras de requalificação no eixo de Belém, de forma a realizar a Exposição do Mundo Português, inserida nas comemorações da Independência de Portugal (1140) e da sua Restauração (1640) e com o objectivo de enaltecer a cultura e história do Império Português, numa Europa em guerra.²⁵

Devido à presença do conjunto arquitectónico Torre de Belém/Mosteiro dos Jerónimos, juntamente com os valores históricos e simbólicos do local, este é o sítio perfeito para uma mostra extremamente ligada à relação além-mar. É posto em prática um desenho urbano que pretendia criar uma unidade de conjunto

²⁴ CML (2008) Plano Geral de Intervenções da Frente Ribeirinha de Lisboa, p. 12-19

²⁵ CML (2008) Plano Geral de Intervenções da Frente Ribeirinha de Lisboa, p. 12-19

juntamente com a sua monumentalização. Para tal recorreu-se à demolição do edificado industrial e de algum de carácter habitacional, à criação e requalificação de espaços públicos e à construção de diversos pavilhões maioritariamente de carácter temporário.



028 | Construção do Pavilhão de Honra e de Lisboa

029 | Padrão dos Descobrimentos (construção original)

030 | Praça do Império

Dentro das políticas do regime vigente, no qual havia uma forte aposta nas obras públicas, infra-estruturas e modernização do país, é de destacar uma dessas edificações. Na década de 1960 dá-se a construção do elemento mais marcante visualmente na cidade e na relação desta com o rio, a primeira grande travessia do Tejo – a Ponte 25 de Abril, – inaugurada em 1966. Esta é também dotada de um carácter monumental como entrada na cidade, seja na sua dimensão (e cor) ou na forma como se insere no território.



031 | Ponte 25 de Abril em construção

Com a adesão portuguesa à União Europeia em 1986 e com a necessidade de um equipamento que pudesse acolher a Presidência do Conselho da União Europeia em 1992 dá-se a construção do Centro Cultural de Belém. Este viria a ser transformado num elemento dinamizador de actividades culturais e de lazer após a Presidência, acabando por se tornar no edifício-chave ao qual se seguiria a implantação de novos equipamentos estruturantes para a definição de Belém enquanto pólo cultural.



032 | Centro Cultural de Belém

É ainda importante realçar o lançamento de um Concurso de Ideias para a Renovação da Zona Ribeirinha de Lisboa em 1987 e o estabelecer de um Plano de Salvaguarda e Valorização de Belém-Ajuda no ano seguinte.

Transição para o Século XXI

A última grande intervenção na frente ribeirinha de Lisboa dá-se ainda na transição para o século XXI. De forma a receber a Exposição Internacional de 1998, os terrenos da Doca dos Olivais no extremo oriental da cidade, até então ocupados por indústrias, são também desocupados, requalificados e alvo de um grande plano urbano. Esta, embora desconectada em relação à restante cidade, ajudou a modernizar a imagem de Lisboa e veio a tornar-se num novo pólo cultural, monumental e de lazer.²⁶

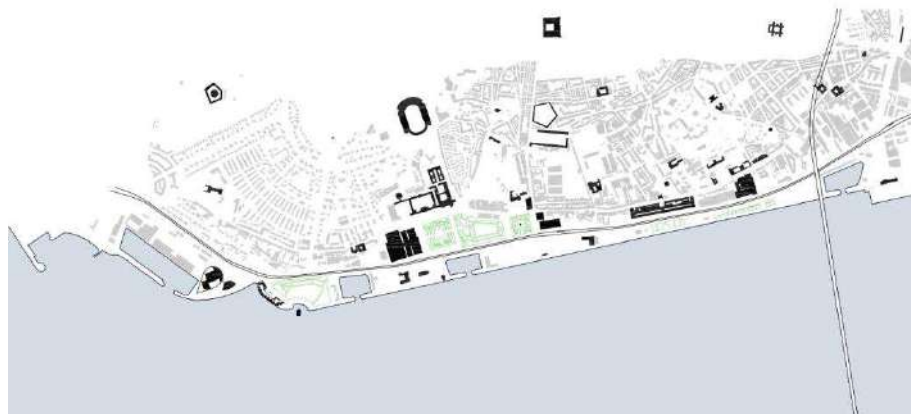
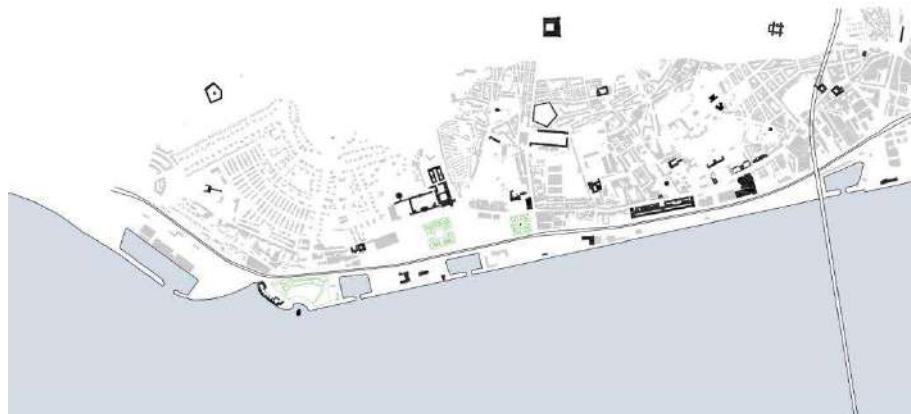
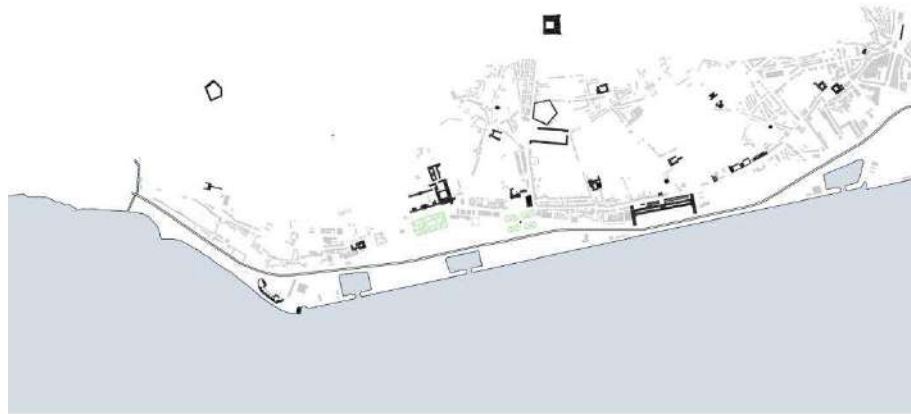
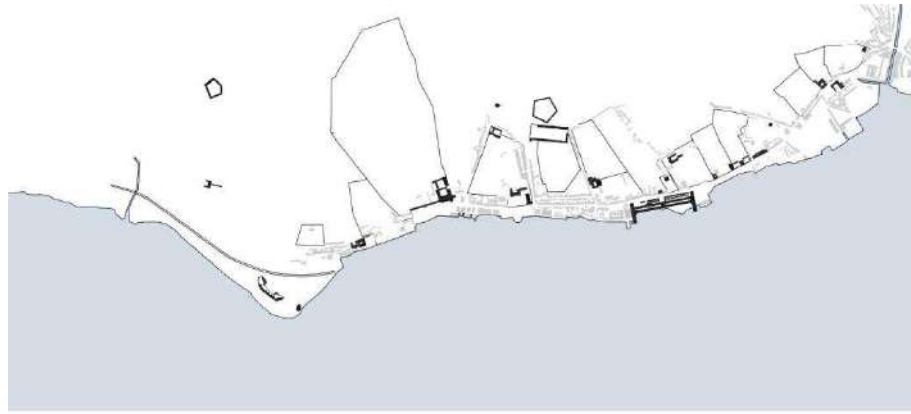
Em Belém é perceptível a conclusão ou modernização de alguns equipamentos estruturantes e que intensificam o foco cultural e turístico da zona, como é exemplo o novo Museu Nacional dos Coches e mais recentemente o Museu de Arte, Arquitectura e Tecnologia (MAAT).



033 | Vista sobre o novo Museu Nacional dos Coches

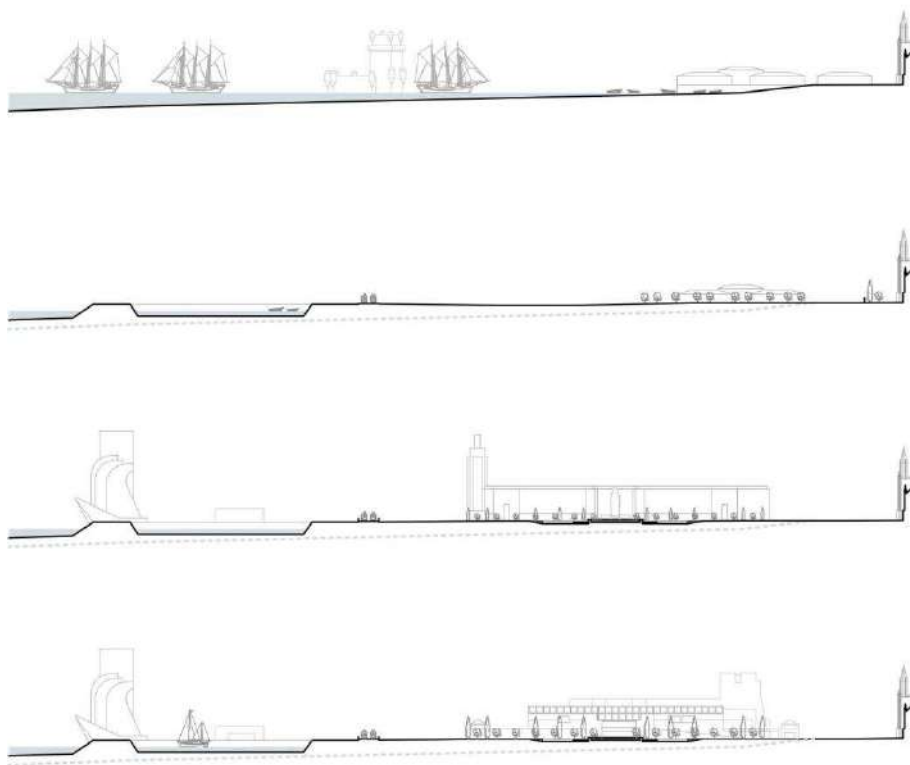
Nos dias de hoje, as principais intervenções no limite ribeirinho focam-se na zona central da cidade que se foi degradando ao longo de décadas. Esta intervenção, que começou pelo redesenho e revitalização do Terreiro do Paço, estende-se pela Ribeira das Naus até ao Cais do Sodré e pelo Campo das Cebolas até Santa Apolónia onde irá surgir o novo Terminal de Cruzeiros, apostando fortemente na oferta de espaço público e na relação das pessoas com o Rio.

²⁶ CML (2008) Plano Geral de Intervenções da Frente Ribeirinha de Lisboa, p. 12-19

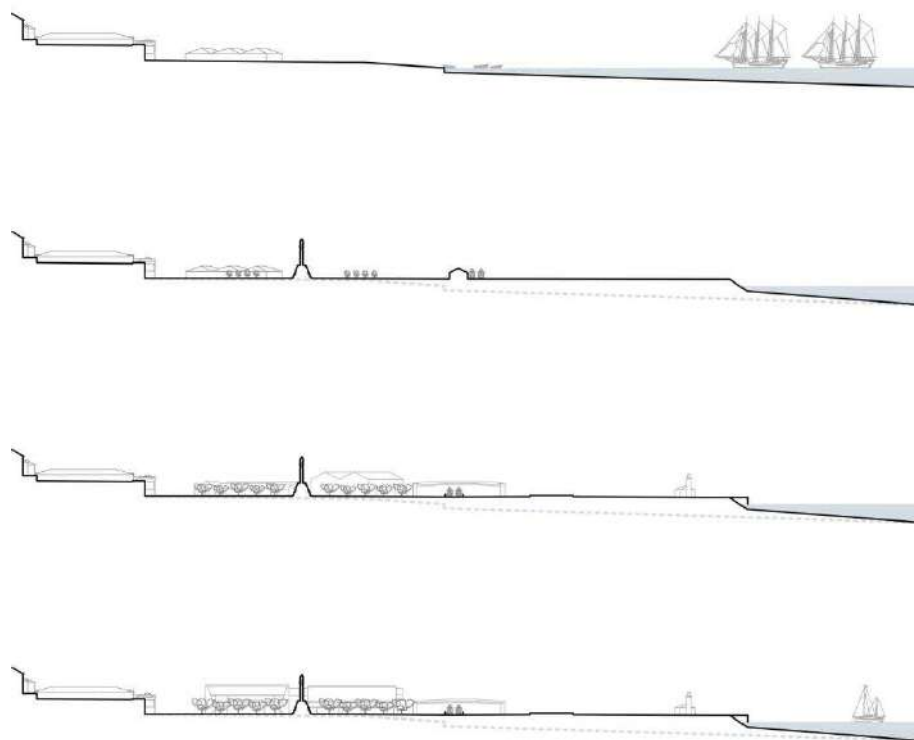


034 | Análise Diacrónica de Belém (1850, 1900, 1970, actualidade)

INTERVIR NO ESPAÇO MONUMENTAL

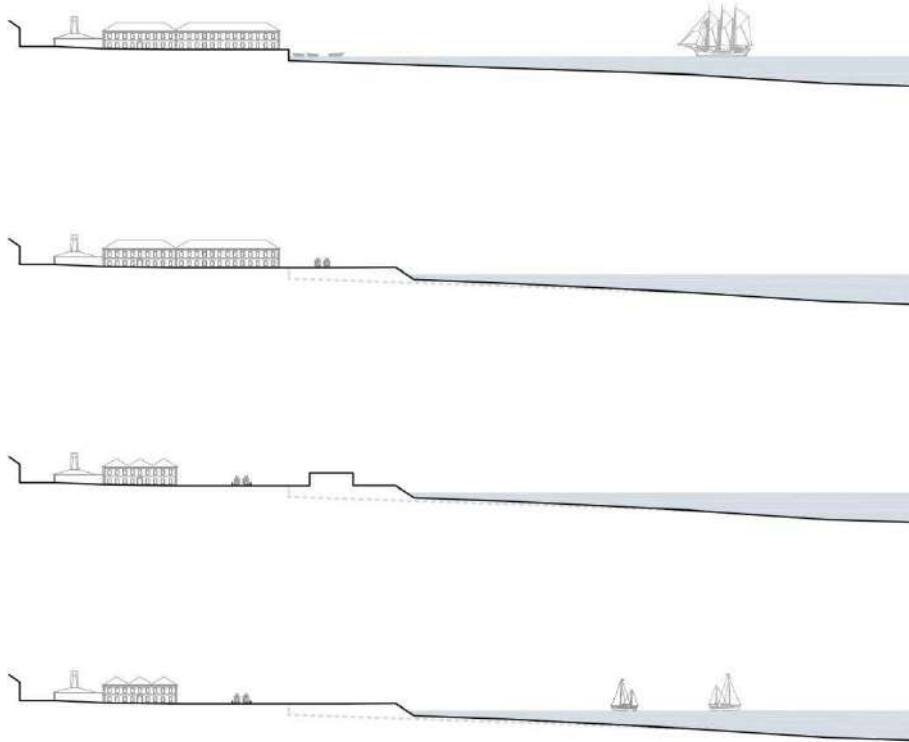


035 | Eixo Mosteiro dos Jerónimos (1850, 1900, 1940, actualidade)



036 | Eixo Palácio de Belém (1850, 1900, 1940, actualidade)

INTERVIR NO ESPAÇO MONUMENTAL



037 | Eixo Cordoaria Nacional (1850, 1900, 1940, actualidade)

A LISBOA SONHADA

Nos últimos séculos da história e planeamento da cidade de Lisboa foram diversas as ideias e propostas realizadas com o intuito de valorização do Património e monumentalização da imagem e do tecido da cidade. Parte destas, e consideráveis na realização desta leitura sobre uma “Lisboa Sonhada”, estão reunidas em duas publicações realizadas no final dos séculos XIX e XX, Lisboa Monumental e VALIS, respectivamente.

Na obra Lisboa Monumental (apenas publicada em 1957), Fialho de Almeida reúne várias intenções, ideias e planos realizados durante o século XIX, numa clara reflexão sobre a imagem de Lisboa na entrada do século seguinte e as possibilidades de engrandecimento da mesma, em comparação a realidades que eram observadas noutras cidades europeias na mesma época.

O século XIX foi uma época marcada pela emergente presença industrial nas cidades, pelo lançamento de princípios urbanísticos modernos e por transformações significativas em algumas das cidades na Europa. Na tentativa de colocar Lisboa ao nível de outras cidades europeias, foram várias as intenções de enaltecer e monumentalizar a imagem da capital portuguesa. Através de ideias, planos, sonhos; imaginou-se Lisboa como *A Chave do Atlântico, O Porto da Europa*.²⁷

A Cidade Porto

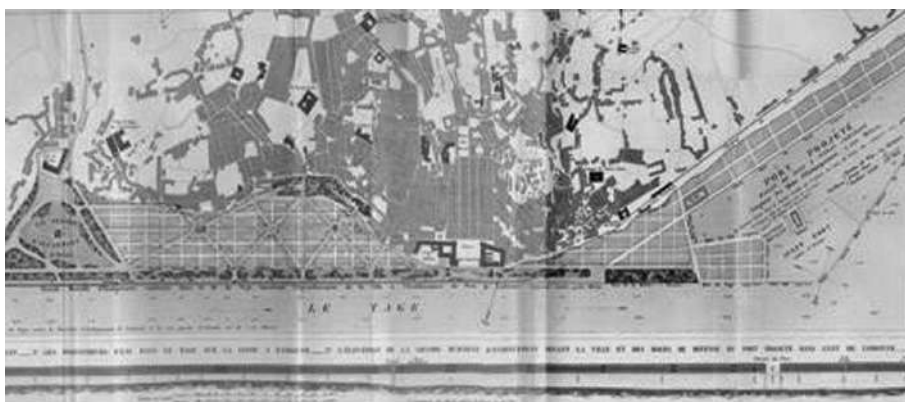
Os primeiros projectos de arranjo urbanístico verificaram-se em meados do século XVIII, no reinado de D. João V e posteriormente no de D. José para a sua extensão ribeirinha, mas é após o Terramoto de 1755 e a reedificação da cidade, a consolidação das rotas comerciais portuguesas e a percepção do crescimento industrial, já no século XIX, que se dão as grandes discussões a propósito do melhoramento da estrutura portuária, da higienização e expansão da cidade e embelezamento da sua imagem.

Embora o desenvolvimento industrial em Portugal no século XIX não pudesse ser comparado com o de outros países da Europa na mesma época, e não se verificasse em Lisboa o mesmo nível de ruptura causada pela Revolução Industrial das cidades inglesas, era possível

²⁷ ALMEIDA, Fialho de (1957) Lisboa Monumental, p.24

identificar zonas de maior concentração de actividades industriais. Estes núcleos encontravam-se espalhados um pouco por toda a cidade, mas a maioria situava-se ao longo do limite ribeirinho, desde o Vale de Alcântara até Xabregas, coexistindo junto a campos de cultivo, quintas e palácios.

Em meados do século XIX, as atenções viraram-se novamente para o espaço litoral, surgindo diversas ideias que tinham por base a modernização das necessárias instalações portuárias, como também a expansão da cidade e arranjo de algumas destas zonas. Uma vez mais pondera-se o crescimento da cidade ao longo do seu arco ribeirinho e não no seu eixo direccionado a norte. Uma das propostas que melhor espelhou a concretização destes objectivos e apresentava solução para os problemas crescentes, e talvez a de maiores dimensões, foi a do engenheiro francês Thomé de Gamond.²⁸



038 | Projecto para a cidade de Lisboa, por Thomé de Gamond

Do desejo de devolver a Lisboa o esplendor e importância de cidade portuária com uma base de comércio colonial, em paralelo com a cidade de Veneza e a importância que esta detinha nas rotas comerciais do oriente, o Projecto de Engrandecimento da Cidade de Lisboa apresenta então um grande porto comercial, o alargamento territorial da cidade com a criação de novos bairros em terrenos conquistados ao Tejo e a ligação de caminhos-de-ferro a Sintra.

Desta forma, a cidade expandia-se através de novos diques e aterros para nascente e poente, desde a Ribeira de Alcântara ao Braço de Prata, com a Praça do Comércio ao seu centro.

Na zona oriental, onde já existiam algumas estruturas industriais, era projectado um grande porto, afastando-o assim da parte mais central e populosa da cidade. Este estaria articulado com o recente terminal ferroviário de St^a Apolónia, juntamente com a criação de um bairro para a população operária, reservado ao comércio, indústria e marinha.

²⁸ BARATA, Ana Martins (2009) A Ordenação do Espaço Litoral de Lisboa, 1860-1940

Toda a zona ocidental seria destinada a um bairro para a população mais abastada e actividades de lazer, sendo os novos eixos prolongamento das ruas existentes, sobrepostos a uma nova malha com quarteirões atravessados por artérias transversais e rotundas, de acordo com os princípios urbanísticos que se praticavam em França.

Dentro dos principais embelezamentos, e além de dar grande importância à proporção entre o espaço destinado à área construída e ao espaço público, são propostos numerosos espaços verdes incluindo três grandes parques de dimensão e carácter distintos. O maior deles seria o Jardim de Alcântara, localizado no extremo ocidental da proposta, situava-se no desembocar da ribeira de Alcântara e o Tejo, um segundo no centro como entreposto entre a nova cidade e a antiga, e o terceiro na zona ocidental de contacto com o rio e destinado à restante população trabalhadora.²⁹

A Metrópole

Na primeira metade do século XIX, aquando a discussão da ligação ferroviária de Lisboa a outras regiões do país, são criados alguns anseios na construção de um terminal nos terrenos conquistados ao rio. Esta decisão só faria sentido dentro de uma estratégia conjunta entre as duas margens do Tejo, numa lógica de desenvolvimento de uma nova cidade frente a frente com Lisboa, fundamental no desenvolvimento comercial e industrial da capital. É proposto que se faça o “lógico e natural” prolongamento da linha ferroviária até Almada ou Cacilhas, situadas na zona mais estreita do rio, e com as estações e cais fronteiros se fizesse o embarque e transporte de mercadorias que seguiriam para além Tejo.³⁰

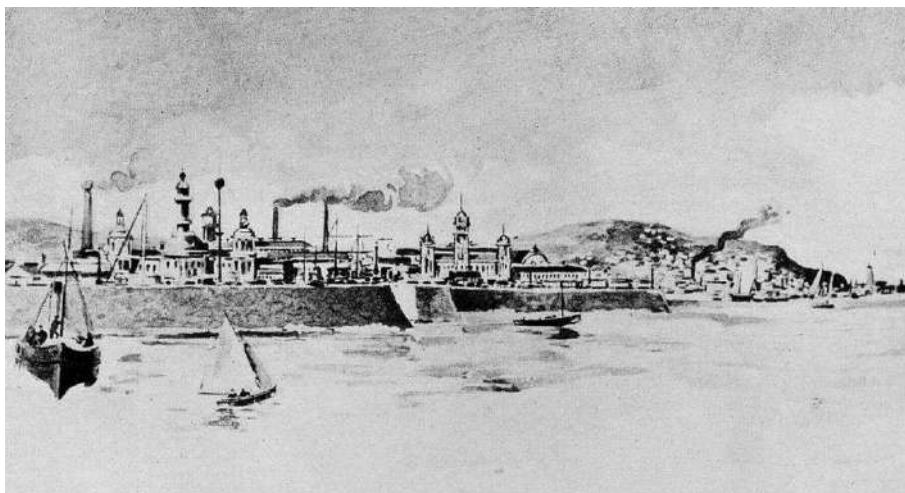
A possibilidade da capital se desdobrar pela outra margem não só permitira impulsionar o desenvolvimento de Lisboa, como também a limpeza da imagem da cidade, transferindo “muitas indústrias que por Alcântara e Poço do Bispo funcionam por meio de bairros, por elas infectados; desobstruir por uma gradual e lenta transferência, a beiramar da Lisboa velha, dos hangares, barracões e feios depósitos e possivelmente o Arsenal da Marinha para a margem sul, permitindo libertar a frente ribeirinha e reatar a sua ligação com o rio”.

Esta outra grande Lisboa comercial, fabril e de grande tráfego iria, mais tarde, justificar a ideia da ponte ou pontes monumentais.³¹

²⁹ GAMOND, Thomé de (1870) *Mémoire sur le Projet d'Aggrandissement de la Ville de Lisbonne*

³⁰ ALMEIDA, Fialho de (1957) *Lisboa Monumental*, p.23

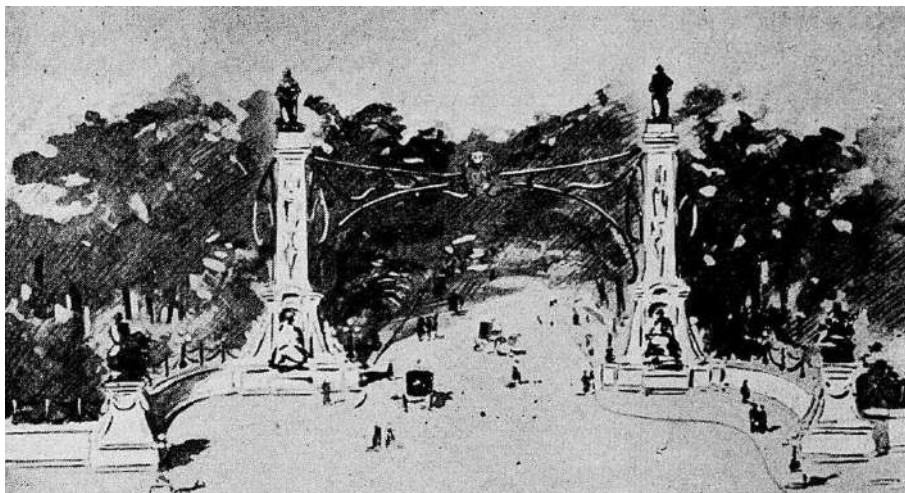
³¹ ALMEIDA, Fialho de (1957) *Lisboa Monumental*, p.24



039 | Arsenal da Marinha na margem sul do Tejo

Jardins e Embelezamento

Dos diversos parques e jardins propostos para dignificar a cidade destaca-se o bosque da calçada do Salitre, ocupando os terrenos traseiros do Palácio Meyer juntamente com o jardim da Politécnica, o que permitira uma ligação directa entre o Príncipe Real e a Avenida da Liberdade. Seria uma alameda pela vegetação adentro, “envolta em verdes, rica em tons”, com “clareiras de jogos e maciços de hortos”, adornada de “estátuas ou colunas” e com uma imagem aristocrática, conectando dois luxuosos bairros.³²



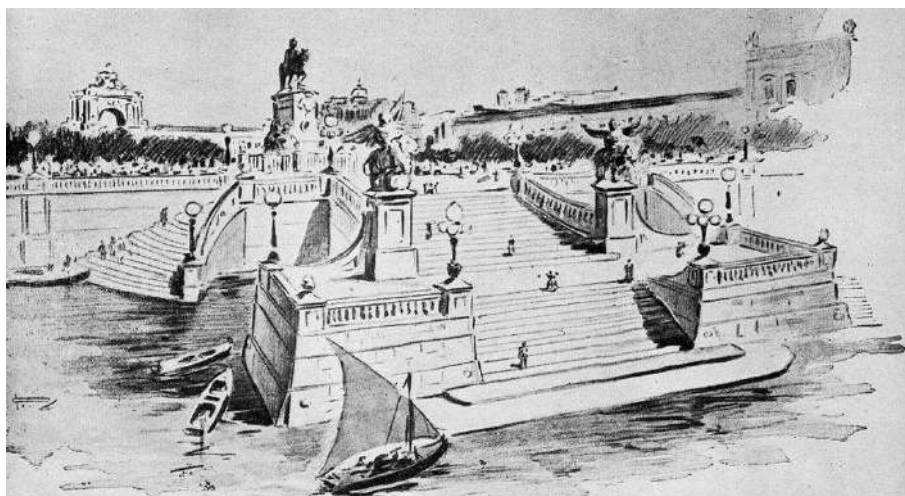
040 | Pórtico de ligação dos jardins da Escola Politécnica e a Avenida da Liberdade

Outro projecto recorrente foi o do Parque da Liberdade, actual Parque Eduardo VII. Destinado originalmente ao prolongamento da Avenida da Liberdade, foram diversos os projectos de desenho e arborização deste espaço, a maior parte deles de inspiração no que se fazia por Londres ou Paris, como são exemplo as propostas do engenheiro António Maria de Avelar em 1899 ou do engenheiro António Emídio Abrantes em 1932. O seu futuro só ficaria decidido em 1942 com

³² ALMEIDA, Fialho de (1957) Lisboa Monumental, p.12 e 13

um desenho geométrico e racional, pela mão do arquitecto Francisco Keil do Amaral.

De forma a embelezar e engrandecer os espaços da cidade surgiu ainda um conjunto de ideias para peças monumentais e teatrais, entre pórticos, arcos ou o redesenho do Cais das Colunas, o qual já não se evidenciava após tantos avanços sobre o rio. Propunha-se também dotar os cruzamentos das principais artérias e os edifícios de esquina com peças escultóricas do melhor que se fazia em belas artes e criar uma legislação que obrigasse os “proprietários de terrenos, nas vias publicas consideradas de 1ª ordem ou em Avenidas, a edificar em certas e determinadas condições”, porque as construções que iam surgindo na parte considerada mais bela da cidade, em muito prejudicavam a sua estética.³³



041 | Proposta de um monumental Cais das Colunas

A Avenida do Tejo

A construção de uma grande avenida marginal foi um dos projectos mais recorrentes ao longo de décadas e era um objectivo prioritário a concretizar no Município.³⁴

Com vista a regularizar o limite da área compreendida entre a Ribeira Nova e Santos, a qual era servida por pequenos cais particulares e onde se fazia despejos de todo o tipo e portanto apresentava riscos para a saúde pública, chegou-se a ensaiar a existência de um passeio público ribeirinho aquando da construção do Aterro da Boavista na década de 1860 e mais tarde com o primário reperfilamento da rua 24 de Julho, mas sem sucesso.

Ainda no Projecto de Gamond estava previsto um boulevard que respondia a este antigo desejo. Uma avenida arborizada com mais de 100 metros de largura e uma extensão de quase 4 quilómetros ao longo

³³ ALMEIDA, Fialho de (1957) Lisboa Monumental, p.16 e 39

³⁴ BARATA, Ana Martins (2009) A Ordenação do Espaço Litoral de Lisboa, 1860-1940

da margem do Tejo, tornando-se “um passeio único no mundo” devido às suas dimensões e posição.³⁵

Esta mesma ideia de boulevard arborizado continuou a ser proposta sofrendo algumas variantes relativamente à sua dimensão e extensão. Em 1882 o engenheiro Miguel Pais propõe que se estendesse de Belém ao Beato, e no final do século XIX a Câmara Municipal tem o desejo de uma avenida marginal que ligasse o Cais do Sodré a Algés.

No início do século XX era grande o número de edifícios portuários junto ao rio e já se formava um eixo viário junto a estas edificações. Em 1906, Fialho de Almeida surge em defesa de uma monumental Avenida da Índia, propondo que esta se o aproximasse o mais possível do rio, que triplicasse a sua largura e fosse adornada de estátuas de todos os heróis dos descobrimentos, desde Algés a Stª Apolónia.³⁶

Em 1927, o engenheiro Jean-Claude Forestier elabora dois projectos no contexto de um Plano geral de Melhoramentos da capital. Forestier propõe um modesto troço da tão desejada avenida, compreendido entre as Praças do Comércio e do Duque da Terceira, actual Ribeira das Naus; e outro mais a norte da cidade, que previa o prolongamento da Avenida da Liberdade.

Contudo, e apesar de todas as intensões e ideias, a ligação do centro de Lisboa a Algés só se concretizaria na década de 1940, aquando da Exposição do Mundo Português, sendo que as actuais Avenidas de Brasília e da Índia são modestas materializações de todos os desejados *boulevards*.³⁷

Já na década de 1990, com a perspectiva de Lisboa como Capital da Cultura 1994 e por solicitação da Comissão das Comunidades Europeias-DG XVI, é realizada uma reflexão profunda sobre a cidade, desenvolvida por uma equipa com competências em diversas áreas e coordenada por Jorge Gaspar, da qual resultaram várias propostas/sugestões concretas com elevado potencial estruturante.

VALIS – Valorização de Lisboa afirma-se como Plano Estratégico para a Preservação e Valorização do Património Arquitectónico e Urbanístico de Lisboa em relação com o Desenvolvimento Socioeconómico; desta forma, pretende, não só orientar para uma valorização do património histórico e construído, como também, de uma forma dinâmica, criar património para o futuro.

O Plano estrutura-se através de três abordagens distintas: Intervenção em 3 *Áreas Prioritárias* no coração da cidade; Valorização de uma Rede de Entradas em Lisboa, através das antigas “*Portas-Aldeias*” localizadas ao longo do limite periférico da cidade e, por fim, *Propostas de Reutilização Funcional de Edifícios e Espaços Valiosos* ao

³⁵ BARATA, Ana Martins (2009) A Ordenação do Espaço Litoral de Lisboa, 1860-1940

³⁶ ALMEIDA, Fialho de (1957) Lisboa Monumental, p.14

³⁷ BARATA, Ana Martins (2009) A Ordenação do Espaço Litoral de Lisboa, 1860-1940

longo da faixa ribeirinha, compostas por inúmeros projectos e operações urbanas.³⁸

As 3 Áreas Prioritárias

São seleccionadas três áreas de intervenção prioritária devido à sua localização e importância de ligação do(s) tecido(s) da cidade: o Centro, Chelas e Alcântara.³⁹

O Vale de Chelas é entendido como um novo “fórum” cosmopolita com diferentes usos e valências, compreendendo novos focos lúdicos e de lazer e convivendo com a revitalização de antigas quintas e ambientes mais rurais.

É também realizado um entendimento global do espaço nuclear da cidade, articulando, com uma visão de modernidade, as colinas com os vales, entre a “alta” e a “baixa” de Lisboa como o grande centro; através de estratégias mais alargadas e propostas mais localizadas, com elementos “cirúrgicos”, fundamenta-se a sua regeneração para uma cidade viva.

Quanto à leitura do Vale de Alcântara, é constatada a sua vocação enquanto área infra-estrutural de grande dimensão cénica na cidade, propondo-se o investimento na relação de paisagem “natural” com as diferentes redes ferro-rodoviárias e atravessamentos aéreos.

“... E, no entanto, o Vale de Alcântara representa a grande entrada de Lisboa por via terrestre, a única com uma espectacular dimensão cénica”⁴⁰

Historicamente, é na segunda metade do século XIX que o Vale de Alcântara começa a ganhar o seu actual carácter, dominado pela classe trabalhadora, as fábricas e as linhas férreas. Após o encanamento da ribeira e implantação da Avenida de Ceuta, todo o sistema viário de acesso à Ponte 25 de Abril e mais recentemente com a localização da Estação de Tratamento de Águas Pluviais e os acessos ferroviários à Ponte a imagem do Vale tende a ser dominada por importantes redes de infra-estruturas.

Como proposta, optou-se: por lembrar a ribeira anteriormente existente através de um plano de água que descesse o vale; edificar apenas à cota da Av. de Ceuta, abandonando a lógica de socalcos nas encostas, fazendo com que novos volumes se realçassem paisagisticamente; reurbanizar o Alvito com o pretexto de ali implantar uma nova estação ferroviária; reforçar a componente paisagística do vale; continuar com a lógica de atravessamentos com a mesma materialização (aqueduto em pedra, viadutos rodoviários em betão e

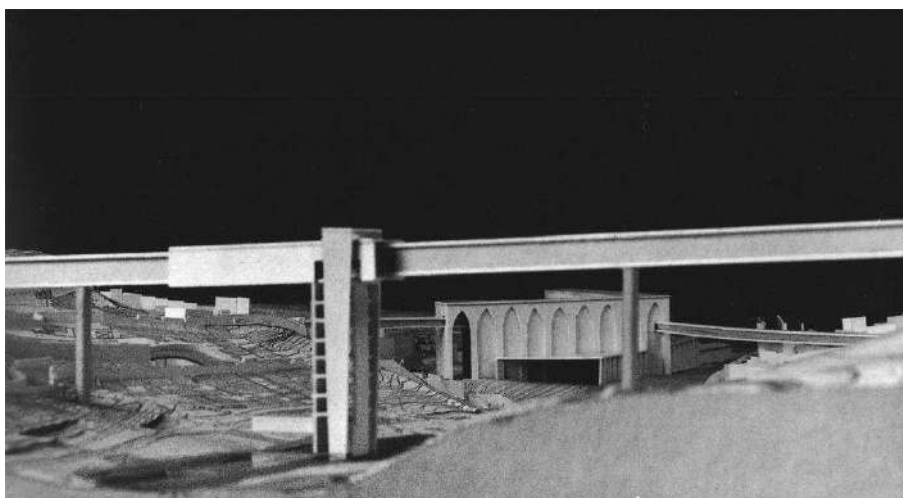
³⁸ GASPAR, Jorge (coord.) (1992) VALIS – Valorização de Lisboa, 1990-1992, p.3

³⁹ GASPAR, Jorge (coord.) (1992) VALIS – Valorização de Lisboa, 1990-1992, p.5

⁴⁰ GASPAR, Jorge (coord.) (1992) VALIS – Valorização de Lisboa, 1990-1992, p.19

viadutos ferroviários em ferro) de forma que esta dimensão cénica se reforçasse como identidade única na cidade.⁴¹

Dentro desta lógica, é proposto um monumental edifício junto à actual Estação de Alcântara-Terra de forma a marcar a entrada neste importante Vale. Este, de programa multifuncional, permitiria ligar numa “interface” três cotas diferentes: a da Av. de Ceuta com a expansão da estação ferroviária; a meia encosta, com ligação à Rua Maria Pia, através de uma grande praça e estacionamento como cobertura à estação, onde iria assentar o grande volume de uso terciário; e o topo das encostas estaria ligado, através de passadiços em três pontos, ao talvegue – Alvito, Necessidades e Campo de Ourique ligados a Alcântara.



042 | Edifício Aqueduto

As “Portas-Aldeias”

Na realidade, a franja que circunda a capital pelo interior, a ligação com os concelhos vizinhos da margem norte, não tem entradas dignas dotadas de uma imagem simbólica, mas sim aberturas por onde se passa através de percursos inglórios. Assim, Lisboa acaba por nos mostrar duas faces, uma ribeirinha, das colinas sobre o Tejo, que apesar de tudo ainda mantém esplendor, potencial de recuperação e estimula intervenções e, por oposição, a frente terrestre, triste e que não desperta a sua travessia. É no entanto, junto a essas entradas, que resiste ainda um património geralmente maltratado e segmentado pela violência da incisão dos eixos de penetração. Procura-se então respostas que diminuam este contraste no tecido urbano e, portanto, dignificar esta frente interior da capital através do reatar da ideia de “Porta” como limiar de algo apetecível, valorizando o património que ainda subsiste e em articulação com as antigas aldeias que coroavam o entorno da cidade.

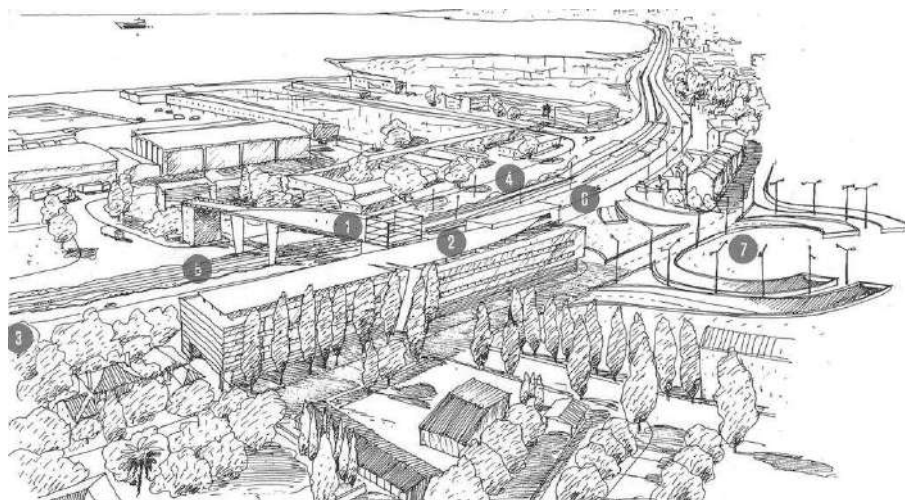
Sobre este cenário, definiu-se um arco das “Portas da Cidade”, juntamente com a uma faixa das “Aldeias de Lisboa”, cruzando com as sete vias de entrada na cidade mais significativas, sendo possível definir

⁴¹ GASPAR, Jorge (coord.) (1992) VALIS – Valorização de Lisboa, 1990-1992, p.19-23

um conjunto de sete “Portas-Aldeias”, e portanto sete áreas de intervenção.

Na eventualidade da “antiga porta” ainda conter expressão física ou paisagística significativa, a intervenção tiraria partido, reabilitando ou ampliando o seu significado funcional (caso das “Portas de Benfica”), quando tal não acontece, opta-se pela recriação simbólica desta mesma entrada através de um “edifício-pórtico” ou “edifício-ponte” que valorize o contexto e paisagem locais (caso das “Portas de Algés”).⁴²

Nesta lógica, o Nó de Algés destaca-se por estar localizado no início do “arco periférico” e portanto desejando-se fortalecer, não só a ligação da cidade com os seus arredores, mas também com Rio Tejo. Através de uma intervenção simbólica, e delimitada pelo troço inicial da (já construída) via rápida de cintura de Lisboa – CRIL, – e a presença do porto fluvial, imagina-se uma Entrada em Lisboa de afirmação visual e paisagística, de ligação à interface rodoferroviária, um espaço lúdico e polifuncional, condigno da proximidade da Área Monumental de Belém. Esta valorização teria de acentuar o carácter funcional da área e, simultaneamente, procurar um novo diálogo entre o espaço litoral e interior, separados pelos eixos infra-estruturais.⁴³



043 | Portas de Algés

Edifícios com Utilização Desadequada

É ainda apresentado um conjunto de propostas de intervenção dirigidas a edifícios e espaços cuja utilização se encontra desajustada face à área onde se localizam ou à dignidade das construções, numa perspectiva de valorização do conjunto da cidade. Neste sentido, as acções que se propõem, apesar de carácter pontual, inserem-se numa estratégia global que faça de Lisboa um grande centro cultural ibérico e europeu.

⁴² GASPAR, Jorge (coord.) (1992) VALIS – Valorização de Lisboa, 1990-1992, p.25-28

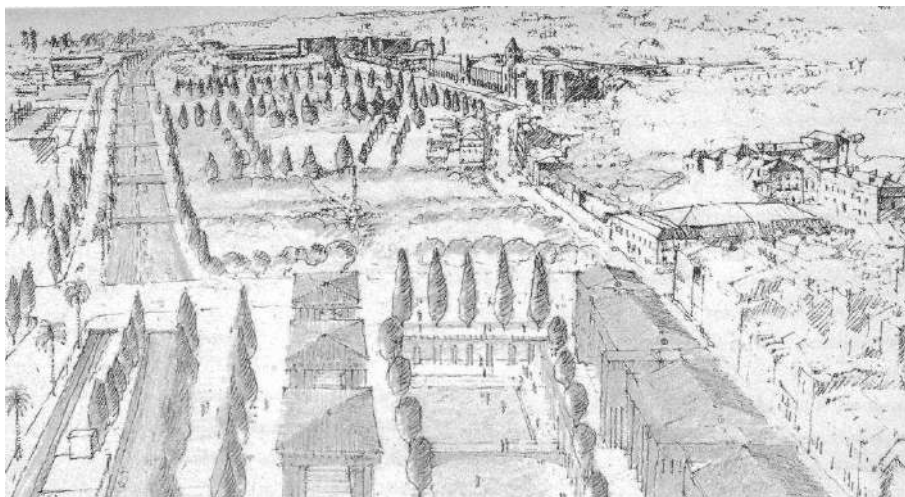
⁴³ GASPAR, Jorge (coord.) (1992) VALIS – Valorização de Lisboa, 1990-1992, p.29

São então identificados 64 edifícios localizados, maioritariamente, ao longo da faixa litoral, originários de diferentes épocas e apresentando diversas tipologias e diferentes ocupações.

Além do património edificado, foram seleccionadas outras construções, justificadas pelas vantagens da sua localização ou pela área de ocupação, podendo contribuir decisivamente para uma valorização arquitectónica e qualificação funcional da área envolvente.⁴⁴

Dentro do leque de propostas destacam-se duas de interesse no âmbito deste Trabalho – Cordoaria Nacional e uma vasta propriedade militar na Calçada da Ajuda.

Tendo visto amputada a sua estrutura original, a Cordoaria mantém-se como uma extensa e imponente construção do século XVIII. Embora parcialmente ocupada pelo antigo Instituto Superior Naval de Guerra, propõe-se a adaptação dos restantes corpos num equipamento cultural, especificamente um “Museu do Mar”.⁴⁵



044 | Proposta para Belém

A Calçada da Ajuda constitui um importante eixo de ligação entre dois núcleos monumentais: o de Belém e o da Ajuda; esta via é ladeada por extensas áreas ocupadas por quartéis, armazéns e oficinas do exército. Aproveitando a tendência para reduzir os edifícios das forças militarizadas nas zonas centrais ou nobres da cidade, é concluído que apenas o Quartel Pentagonal merece a conservação enquanto conjunto arquitectónico, podendo as restantes áreas sofrer, em benefício próprio e local, diferentes usos e radicais alterações urbanas. É proposta como solução a construção de um novo museu e, para a restante propriedade, uma urbanização de baixa densidade e que acompanhe a inclinação da baixa encosta. Quanto aos terrenos localizados mais a sul, entre a Av. da Índia e a Rua da Junqueira, ocupadas pelas antigas Oficinas Gerais de Material de Engenharia e actualmente ocupados pelo Novo Museu dos Coches, poderiam dar uma continuidade, mais aberta, do tecido

⁴⁴ GASPAR, Jorge (coord.) (1992) VALIS – Valorização de Lisboa, 1990-1992, p.53-55

⁴⁵ GASPAR, Jorge (coord.) (1992) VALIS – Valorização de Lisboa, 1990-1992, p.58

urbano que o delimita a norte. Este novo conjunto edificado seguiria a cota média do edificado da Rua da Junqueira e permitira a continuidade dos eixos pedonais paralelos à Av. da Índia e da faixa ajardinada proveniente da Cordoaria, fortalecendo a leitura de alçado deste eixo viário.⁴⁶

⁴⁶ GASPAR, Jorge (coord.) (1992) VALIS – Valorização de Lisboa, 1990-1992, p.57



045 | Limites da cidade de Lisboa e identificação da área de Belém

CONTEXTO ACTUAL

Os instrumentos de gestão territorial têm vindo a desempenhar um importante papel na definição de estratégias e planeamento do município de Lisboa, mas também numa escala mais alargada, estruturando a cidade e os seus usos num contexto regional e metropolitano.

Plano Regional de Ordenamento do Território da AML

Em vigor desde 2002, este tem por objectivo corrigir as assimetrias a norte e sul nesta região. Sendo um instrumento territorial de natureza estratégica, define políticas para o uso, ocupação e transformações ambientais no território, procurando promover também as políticas sectoriais e municipais.

Em 2008 foi iniciado o seu processo de revisão sendo a mobilidade o tema mais destacado, concretamente o transporte público e a criação de redes articuladas entre os vários tipos de transporte. Dentro desta lógica foi também determinada uma alteração expedita relativamente às novas infra-estruturas previstas, como a nova travessia do Tejo e o Novo Aeroporto de Lisboa.⁴⁷

Neste contexto e relativamente às dinâmicas e vocações da área de intervenção em questão, Belém, está classificada como um Espaço Motor. Este destaca-se no actual processo de especialização funcional da AML, através da capacidade de atracção e fixação de novas actividades, de renovação e requalificação urbanas através da valorização do espaço público, estruturação da rede viária principal, elevação do nível de serviços urbanos e melhoria da qualidade de oferta habitacional.

Carta Estratégica de Lisboa 2010-2024

Esta é apresentada em 2009 como um instrumento de orientação e associado a duas datas simbólicas – o centenário da República e o cinquentenário da conquista da Liberdade. Esta Carta propõe para Lisboa um caminho afirmativo, coerente, de descoberta e de oportunidade, onde, de uma forma participativa, o cidadão é visto como protagonista.⁴⁸

⁴⁷ Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional (2002) Plano Regional de Ordenamento do Território da AML

⁴⁸ Câmara Municipal de Lisboa (2009) Carta Estratégica de Lisboa 2010-2024 – Um Compromisso para o Futuro da Cidade

Este foca-se em motes para a cidade como a Capital da República e da Cidadania aberta ao Tejo e ao Mundo, Cidade de Bairros, Cidade da Descoberta, e com as seguintes linhas de acção: Demografia e Habitação, Coesão e Inclusão Social, Sustentabilidade, Desenvolvimento Económico Identidade e Cultura, Governação. São de destacar objectivos relacionados com a sustentabilidade ambiental e a eficiência energética directamente ligadas a uma participação activa dos cidadãos e através de alterações comportamentais; a leitura do Estuário do Tejo, monumento natural, onde repousa a identidade da própria cidade e de proximidade com o Mundo, como símbolo próspero da vida intelectual e política; estímulo à leitura da cidade como um conjunto de distintos bairros e identidades, realçando o carácter existente e promovendo a mobilidade pedestre e a escala humana inseridos num conjunto de redes maiores; reabilitação do património e reorganização dos espaços como incentivo ao aumento populacional, fixação de novas actividades e produção de riqueza; explorar novas perspectivas numa cultura cosmopolita, cheia de energia e imaginação dos seus habitantes, onde a cidade se assume segura e na fronteira do conhecimento, projectada no país e no mundo.

Plano Director Municipal de Lisboa

Aprovado em 2012, e actualmente em vigor, o PDM é o mais recente IGT para Lisboa. Como documento de carácter estratégico, foca-se no desenvolvimento do território municipal e nas políticas de ordenamento urbano, integrando e articulando as orientações estabelecidas no âmbito nacional e regional. Este reflecte uma visão integrada do município e visa reforçar a competitividade territorial do concelho, assegurando a equidade territorial na oferta dos equipamentos e infra-estruturas de suporte à integração e coesão territoriais.⁴⁹

Relativamente à área de intervenção há como principais objectivos a atracção de mais habitantes, impulsionar a reabilitação urbana e do património construído, qualificar o espaço público em articulação com estratégias de mobilidade sustentável, a melhoria dos transportes públicos, reaproximar a cidade e o rio com a qualificação da frente ribeirinha, a criação de novas áreas verdes e requalificação das existentes.

Plano Geral de Intervenções da Frente Ribeirinha de Lisboa

Da necessidade e conveniência de um estudo global para toda a área ribeirinha, a CML apresenta, em 2008, um Plano geral de Intervenções. A estratégia de intervenções urbanísticas na frente ribeirinha tem como principal objectivo a valorização da cidade de

⁴⁹ Câmara Municipal de Lisboa (2012) Plano Director Municipal

Lisboa no sentido de aumentar a sua competitividade enquanto cidade acolhedora de pessoas, actividades e investimento.⁵⁰

Do conjunto de zonas de intervenção ao longo da frente ribeirinha, Belém destaca-se por se encontrar localizada entre duas das áreas mais problemáticas, Pedrouços e Alcântara, onde se verifica uma forte separação entre a cidade e o rio e também de continuidade de eixos e percursos ao longo da margem.



046 | Plano Geral de Intervenções da Frente Ribeirinha de Algés, Pedrouços e Belém

047 | Plano Geral de Intervenções da Frente Ribeirinha de Belém, Junqueira e Alcântara

Em comum estas áreas apresentam problemas carentes de soluções: descontinuidade pedonal devido a diversos atravessamentos e nós viários, nomeadamente a ligação ferroviária Lisboa-Cascais, os viadutos que ligam a Avenida de Brasília à Avenida de Ceuta e à Avenida da Índia; escassez de ligações pedonais norte-sul/cidade-rio; falta de enquadramento urbano nos nós de Algés e Alcântara e junto à Doca de Pedrouços; inexistência de uma estrutura arbórea nos vales de Algés e de Alcântara e de ligação entre estes ao longo das avenidas

⁵⁰ Câmara Municipal de Lisboa (2008) Plano Geral de Intervenções da frente Ribeirinha de Lisboa

ribeirinhas; ausência de equipamentos de lazer e recreio; desvalorização envolvente a monumentos e restante património; ausência de infra-estruturas de apoio ao turismo; subaproveitamento das praças nobres; desarticulação entre espaços e equipamentos; deterioração do espaço público; carência de estacionamento regrado.

Para o desenvolvimento deste Trabalho é ainda importante o conhecimento da existência de Planos de Pormenor e de Unidades de Execução Aprovados que condicionem directamente o território abordado.

Plano de Pormenor da Calçada da Ajuda

Aprovado em 2010, destaca-se por abranger um território de grande valor patrimonial e monumental. Nesta área de intervenção e na sua envolvente estão localizados alguns edifícios notáveis e que fazem parte do Património da cidade: o Palácio da Ajuda, o edifício do antigo Museu dos Coches, o Palácio de Belém, o edifício da cordoaria Nacional, entre outros; em contraste com esta realidade existe, então, um vasto território que apresenta diferentes realidades urbanas: grandes espaços ocupados por quartéis e antigas áreas industriais e de armazéns.

Com a desactivação de diversas instalações militares há a oportunidade de reverter estes terrenos, permitindo que este território fragmentado adquira novas características urbanas. A reconversão da antiga Parada do Quartel de Lanceiros 2 em praça pública, com actividades comerciais, lúdicas e de serviços, juntamente com a reabilitação de um campo desportivo existente, são o ponto de partida e de ligação entre o edificado museográfico, monumental, jardins e habitação. Quanto aos restantes terrenos, oferecem a oportunidade de completar o tecido urbano existente, bem como a construção de novos equipamentos para usufruto da população residente e visitantes.

Dos objectivos programáticos deste Plano de Pormenor são de realçar: a intensão de definir o programa de reabilitação urbana que contrarie a tendência de envelhecimento da população e desertificação da área, através da oferta de produtos residenciais e contribuindo para a qualidade de vida na zona; garantir as relações da área objecto do Plano com a Zona Ribeirinha, possibilitando futuras acessibilidades pedonais que permitam um maior usufruto do rio e dos espaços públicos e equipamentos ribeirinhos; definir as características, imagem e unidade do espaço público, assegurando a inexistência de barreiras arquitectónicas; definir os sistemas de circulação viária e pedonal e dimensionar a oferta de estacionamento visando suprir carências existentes.⁵¹

⁵¹ Câmara Municipal de Lisboa (2010) Plano de Pormenor da Calçada da Ajuda

Alcântara Nascente e Alcântara Poente

Neste sentido, é também pertinente a existência de duas **Unidades de Execução**: a de Alcântara Nascente e de Alcântara Poente. Estando ambas contidas no Plano de Urbanização de Alcântara (2014), abordam um território localizado na zona terminal do Vale de Alcântara, a nascente e a poente da Avenida de Ceuta, respectivamente, e delimitados a sul pela Avenida da Índia.

A área de intervenção da Unidade de Execução de Alcântara Nascente está inserida numa antiga zona industrial desactivada da qual faz parte um conjunto de edifícios do século passado afectos a serviços da CML. A acção prevista, e em fase de obra de momento, visa a implantação de um edifício destinado a equipamento-unidade hospitalar e o reordenamento das infra-estruturas viárias envolventes. É ainda esperado que a operação urbanística contribua para a renovação do edificado, a melhoria ambiental, o reforço do sistema de espaços verdes local com a criação de um jardim público.⁵²

Já a operação da Unidade de Execução de Alcântara Poente diz respeito a terrenos onde se localizavam estruturas industriais do século XIX, neste momento desactivadas e maioritariamente demolidas, resultando num grande vazio urbano. Deste modo, urge a requalificação urbana desta área como pólo dinamizador de todo o núcleo existente na sua envolvente. A solução urbanística determina, então, os usos e parâmetros a concretizar através de uma operação de loteamento, a criação de uma estrutura viária ortogonal e de ligação com os principais acessos existentes e a criação de diversos espaços verdes e de domínio público.⁵³

⁵² Câmara Municipal de Lisboa (2015) Unidade de Execução de Alcântara Nascente

⁵³ Câmara Municipal de Lisboa (2017) Unidade de Execução de Alcântara Poente

INTERVIR NO ESPAÇO MONUMENTAL

ANÁLISE DO TERRITÓRIO

Após um reconhecimento no local sobre diversos elementos, foi possível caracterizar a área de estudo e determinar os seus problemas e as suas potencialidades.

Algés

Da extensão de frente ribeirinha a intervir e enquanto área envolvente, a área de Algés, em conjunto com a de Alcântara, constitui uma das mais problemáticas, onde se sente uma forte separação entre a cidade e o rio devido, essencialmente, por se constituir num pesado nó viário.

Este território é, então, marcado por:

- Diversos atravessamentos e nós viários, enquanto barreiras físicas e visuais, que subdividem o espaço – longitudinalmente, pelas Avenidas da Índia e de Brasília e pela linha ferroviária de Cascais, e transversalmente, pelo viaduto da CRIL;
- Viadutos de ligação da Av. da Índia à Av. de Brasília;
- Inexistência de ligações pedonais norte-sul, excepto um túnel que serve também de única ligação à estação ferroviária;
- Desarticulação entre os equipamentos e infra-estruturas, maioritariamente devido à presença dos eixos rodoferroviários;
- Descontinuidade pedonal entre os concelhos de Oeiras e Lisboa devido à presença dos terminais rodoviários que dominam parte do território;
- Falta de um desenho urbano na Praça D. Manuel I;
- Falta de um desenho de conjunto para a envolvente da Doca de Pedrouços;
- Existência de edificado degradado e maioritariamente em desuso junto à doca;
- Inexistência de uma estrutura arbórea e de zonas permeáveis;
- Carência de estacionamento regrado.



048 | Túnel de ligação à estação ferroviária de Algés

049 | Praça D. Manuel I dominada pelo terminal rodoviário

050 | Doca de Pedrouços e edifício de apoio

Podem ser definidas as seguintes linhas de acção:

- Redesenhar a estrutura viária, simplificando-a e tentando diminuir o seu impacto;
- Qualificar a Praça D. Manuel I enquanto entrada em Lisboa;
- Requalificação do espaço público, dotando-o de homogeneidade;
- Redesenhar o terminal rodoviário, de forma a diminuir a sua presença e de melhores ligações com a estrutura viária;
- Valorizar as ligações para melhor funcionamento do interface;
- Criação de uma estação fluvial em articulação com a interface existente;
- Criação de uma estrutura arbórea de ligação de Monsanto ao rio;
- Criação de uma área de actividades económicas, de desporto e lazer nos terrenos envolventes à Doca de Pedrouços.

Torre de Belém

Junto a este monumento e na envolvente da Doca do Bom Sucesso é observado:

- Carência de ligações pedonais entre o tecido consolidado e a Torre de Belém, sendo que existe apenas uma ponte pedonal no prolongamento da Av. da Torre de Belém com o Jardim;
- Degradação dos percursos pedonais de qualidade junto ao rio;
- Presença do posto de abastecimento de gasolina junto à doca, em deterioramento do espaço público;
- Ausência de equipamentos de lazer e de recreio que potenciem a permanência neste espaço;
- Ausência de infra-estruturas de apoio ao turismo;
- Estacionamento desregrado.



051 | Edifício de restauração junto à Torre de Belém



052 | Posto de abastecimento de gasolina junto à Doca do Bom Sucesso

053 | Ponte pedonal junto de acesso ao Jardim da Torre de Belém

Assim, é possível ter como linhas de acção:

- Potenciar a ligação pedonal entre a Av. da Torre de Belém e o monumento através do redesenho o seu enquadramento e criação de ligações pedonais;
- Criar ligação pedonal entre o Centro Cultural de Belém e a frente de rio;
- Prever a expansão do conjunto do CCB;
- Valorização do eixo da Av. da Torre de Belém;
- Valorização do espaço público, em particular dos percursos ribeirinhos;
- Potenciar ligações de transporte público nesta área;
- Criação de infra-estruturas de apoio ao turismo e de instalações sanitárias;
- Criação de uma área de lazer e de incentivo à permanência;
- Criação de estacionamento regado para transporte particular e veículos turísticos.

Praça do Império e Praça Afonso de Albuquerque

Este território pode se caracterizar por:

- Estrutura viária desarticulada;
- Avançado estado de degradação de parte do espaço público;
- Subaproveitamento das praças nobres existentes a norte, junto ao CCB e Mosteiro dos Jerónimos, assim como destes equipamentos, pela existência de uma única ligação pedonal que liga a cidade e a frente de rio;
- Desarticulação entre os espaços e equipamentos localizados a norte das avenidas em relação com os localizados no limite ribeirinho;
- Carência de ligações pedonais entre estas duas frentes, existindo apenas três – em túnel, junto ao Padrão dos Descobrimentos em direcção à Praça do Império e duas aéreas, junto à estação fluvial de Belém em direcção à Calçada da Ajuda e uma outra através da cobertura do MAAT;
- Actividade náutica e piscatória com grande presença no espaço público, junto à Doca de Belém;
- Degradação dos percursos pedonais de qualidade junto ao rio;
- Presença do posto de abastecimento de gasolina junto à doca, em deterioramento do espaço público;
- Ausência de infra-estruturas de apoio ao turismo;
- Estacionamento de viaturas turísticas quebra a continuidade dos diferentes espaços públicos;
- Estacionamento desregrado em cima dos passeios junto à Av. de Brasília.



054 | Deterioração do Terreiro das Missas



055 | Ocupação do percurso ribeirinho por parte de redes não planeadas de raiz e por estacionamento

056 | Via entre a Praça do Império e o Jardim de Belém

Tendo como objectivo a potencialização desta área monumental, pode se ter como principais medidas:

- Reabilitação do espaço público de forma a criar uma maior unidade, reforçando as ligações pedonais e articulando com o limite ribeirinho;
- Valorização do eixo visual Mosteiro dos Jerónimos- Praça do Império- Padrão dos Descobrimentos;
- Valorização do eixo Palácio de Belém-Praça Afonso de Albuquerque- Terreiro das Missas;
- Articulação do Museu de Arte Popular na estrutura ribeirinha;
- Criação de infra-estruturas de apoio ao turismo;
- Ordenamento do espaço envolvente à estação fluvial de Belém;
- Valorização da estrutura arbórea;
- Redesenho da frente ribeirinha priorizando o peão e articulado com a rede de ciclovia;
- Ordenamento do estacionamento.

Cordoaria Nacional e Centro de Congressos

Nesta frente foram identificados os seguintes problemas:

- Praça das Indústrias dominada pela presença de estacionamento;
- Ausência de ligações pedonais directas entre a malha urbana consolidada e o rio, sendo que as únicas ligações norte-sul são feitas por duas pontes pedonais, uma junto à Cordoaria Nacional e outra junto ao Centro de Congressos;
- Falta de enquadramento ao edifício da Cordoaria;
- Abuso de estacionamento em zonas pedonais, carência de estacionamento regrado.



057 | Frente da Cordoaria Nacional

058 | Praça das Indústrias



059 | Ponte pedonal junto ao Centro de Congressos

Nesta zona importa equacionar:

- Criação de um desenho de enquadramento para a Cordoaria Nacional, tentando recuperar a sua relação com o rio;
- Criação de uma Praça de Enquadramento ao Centro de Congressos e à Orquestra Metropolitana de Lisboa, que permita, simultaneamente, a ligação ao rio;
- Criação de uma estrutura arbórea de ligação desta praça com o rio;
- Criação de uma estratégia de atravessamentos pedonais entre a Av. da Índia e a R. da Junqueira, dificultada devido à extensão do edifício da Cordoaria e aos terrenos do Centro de Congressos;
- Maior oferta de estacionamento regrado.

Alcântara

Como foi referido anteriormente o nó de Alcântara caracteriza-se por ser uma zona problemática devido à presença de infra-estruturas pesadas.

Este território é, então, marcado por:

- Diversos atravessamentos e nós viários, enquanto barreiras físicas e visuais, que subdividem o espaço – longitudinalmente, pelas Avenidas da Índia e de Brasília e pela linha ferroviária de Cascais, e transversalmente, pelo viaduto de ligação da Av. de Ceuta à Av. de Brasília e ainda por ligações ferroviárias de ligação ao Porto de Lisboa;
- Inexistência de ligações pedonais norte-sul, excepto um túnel que serve também de única ligação à estação ferroviária de Alcântara-Mar;
- Descontinuidade pedonal devido à presença dos viadutos e grandes zonas de estacionamento;
- Desarticulação da Av. de Brasília com o edificado e restante estrutura viária;

- Inexistência de uma estrutura arbórea e de zonas permeáveis;
- Carência de estacionamento regrado.



060 | Túnel de ligação à estação ferroviária de Alcântara-Mar

061 | Rotunda da Doca de Alcântara

062 | Viaduto de ligação entre a Av. de Ceuta e a Av. de Brasília

Assim, é possível ter como principais medidas:

- Redesenhar a estrutura viária, simplificando-a e tentando diminuir o seu impacto;
- Criação de uma Praça junto à gare Marítima de Alcântara;
- Requalificação do espaço público, dotando-o de homogeneidade;
- Valorizar as ligações para melhor funcionamento do interface;
- Criação de uma estação fluvial em articulação com a interface existente;
- Criação de uma estrutura arbórea de ligação de Monsanto ao rio;
- Integração das Unidades de Execução Alcântara Nascente e Alcântara Poente
- Criação de estacionamento regrado.

04

INTERVENÇÃO

INTERVIR NO ESPAÇO MONUMENTAL

Com base no contexto e dimensão da área de trabalho, a proposta projectual desenvolve-se em quatro partes.

Primeiramente é definida uma *Acção Estratégica* de intervenção onde se estabelecem as principais vias de acção e o seu impacto com diferentes redes e sistemas de transportes da cidade de Lisboa e a sua Área Metropolitana.

Em segundo é apresentado um *Plano de Estrutura* que define áreas distintas que compõem o território trabalhado. Este tem como base estruturante uma nova solução viária, directamente ligada a lógicas de uma maior e melhor mobilidade, ajudando na aproximação entre a Cidade e o Tejo, na redefinição de eixos e espaços a si anexos.

Em terceiro é proposto um *Plano de Detalhe*, que concretiza as soluções espaciais definidas na escala anterior. Define a forma de ocupação de algumas áreas, o desenho de espaços e a integração destes na paisagem.

Por fim é apresentada uma solução projectual com foco no desenho de elementos arquitectónicos pontuais e a sua relação com o espaço público.

INTERVIR NO ESPAÇO MONUMENTAL

ACÇÃO ESTRATÉGICA

Como referido anteriormente, esta área reúne um conjunto rico e variado de elementos singulares de relevância histórica e cultural que, uma vez próximos duma oferta de lazer e qualidade ambiental acabam por criar a vocação turística da mesma. Contudo, a sua leitura e delimitação enquanto área monumental dá-se maioritariamente através dos elementos que a compõem individualmente, não existindo um desenho e uma estrutura coesa que a articule. Assim, justifica-se a actual necessidade de intervenção, onde se pretende, através de uma solução urbanística, articular diferentes níveis e redes que estruturam este tecido monumental.

A presente proposta de intervenção insere-se numa realidade que vai muito além do contexto local, articulando-se com diversas dimensões e diferentes escalas.

O plano estratégico nasce da crescente necessidade de reabilitação da frente ribeirinha de Lisboa, onde se localiza grande parte do património de carácter histórico e monumental da cidade e também associada à presença de infra-estruturas pesadas, edificado industrial, actividades portuárias e à inexistência ou abandono de espaço público de qualidade.

Quanto à área de trabalho em concreto – o eixo ribeirinho de Belém, – parte-se de um princípio evidente: reaproximar as duas frentes existentes, a litoral e a interior. Assim, pretende-se que os espaços descontínuos que a compõem, como as redes de comunicação e infra-estruturas, sirvam como elementos de conexão, resolvendo as dificuldades existentes, bem como as desvantagens que estas provocam na malha urbana, criando uma leitura de visual de agregação deste espaço.

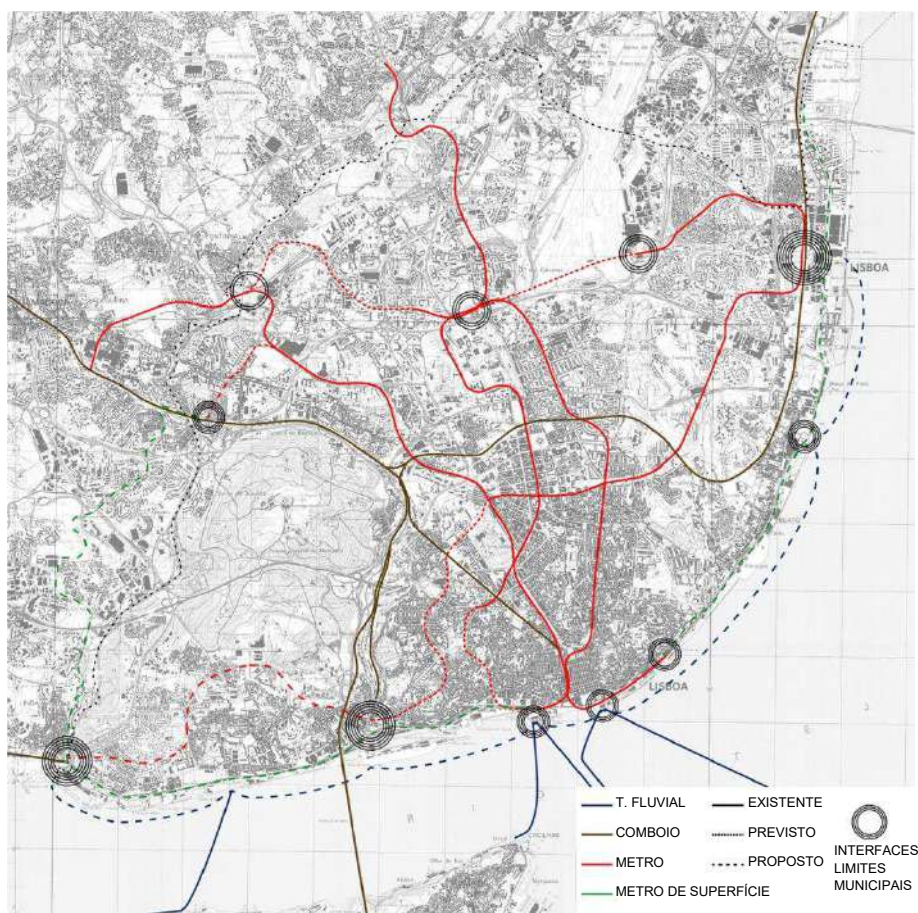
O redesenho do eixo viário ribeirinho de Belém e das áreas descontínuas que o compõem será a base de toda a intervenção urbana, aproveitando os espaços distintos como elementos de costura, possibilitando, assim, a reaproximação entre o tecido consolidado e o rio.

Este plano estratégico segue, então, três linhas de acção principais:

Transportes

Assumindo a linha férrea como a maior barreira do desenho urbano, propõe-se a sua desactivação ao longo da extensão ribeirinha do município de Lisboa.

Esta medida, directamente associada a uma expansão e melhoramento das redes de transportes existentes, juntamente com a sua articulação com novos meios de transporte iria exponenciar uma lógica de grandes nós e zonas intermodais numa espécie de arco periférico na cidade. Desta forma, os fluxos de entrada e saída de pessoas na cidade seriam feitos de uma forma mais homogénea e portanto diminuiria a sobrecarga associada à zona centro, mais concretamente à interface do Cais do Sodré e à zona de St^a Apolónia.



063 | Estratégia para a rede de transportes da cidade de Lisboa

Quanto à referida extensão ferroviária desactivada seria substituída por duas linhas de metro de superfície, a nascente, de St^a Apolónia à Gare do Oriente e a poente, do Cais do Sodré a Algés. Este novo transporte, embora com menos capacidade de utilizadores mas também com menos impacto físico e sonoro, permitiria uma renovação do tecido urbano a ele associado ao longo de praticamente toda a plataforma ribeirinha, servindo de incentivo ao desenvolvimento das

várias centralidades existentes, juntamente com a reabilitação de áreas monumentais e reconversão de áreas industriais e portuárias; ajudaria também à existência de uma leitura contínua desta frente da cidade em constante contacto com o Tejo.

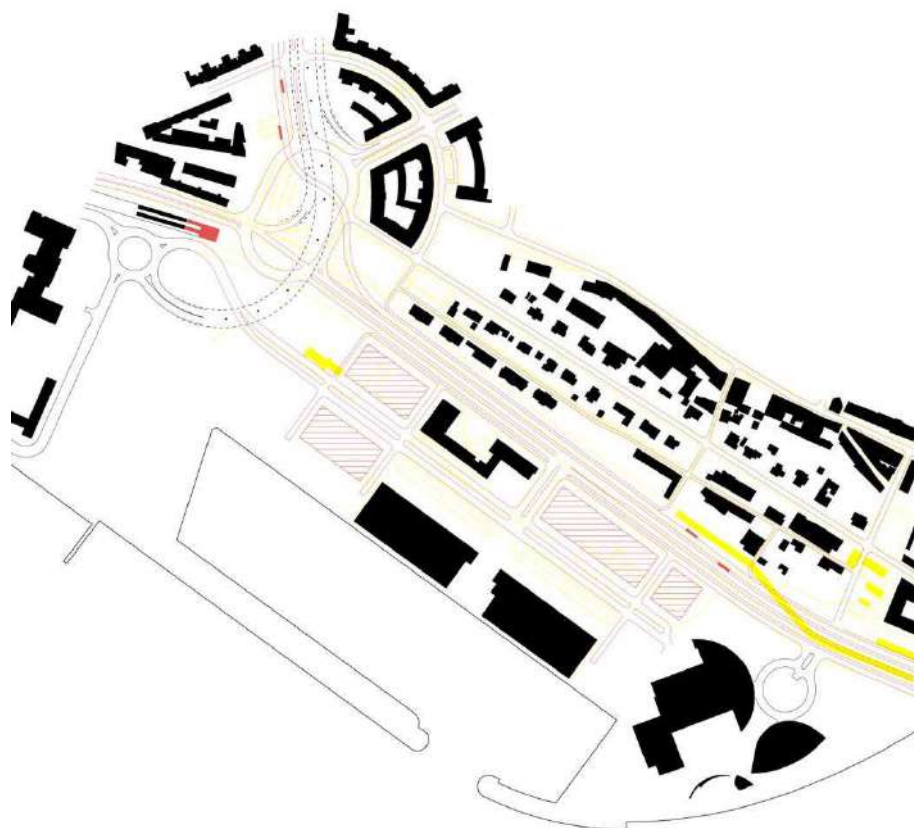
A linha de metro de superfície ocidental conecta, então, o centro e periferia da cidade, passando por Belém. Composta por uma maior periodicidade de paragens em relação à linha férrea existente, distam em média 750m entre si e localizam-se em praças ou espaços de destaque.

Quanto à rede de metropolitano da cidade, considera-se a realização das expansões previstas, juntamente com o prolongamento de duas das linhas, de forma a potencializar a lógica das grandes interfaces nos limites municipais e também para colmatar a falta de transportes ao longo da colina da Ajuda e Restelo

Simultaneamente é considerada uma ligação fluvial ao longo de toda a cidade – de Algés ao Parque das Nações, – em estudo no actual PDM.

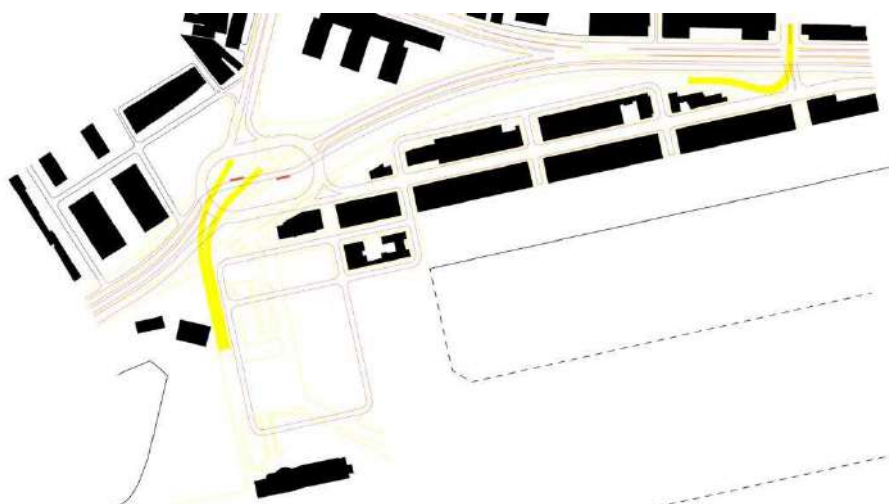
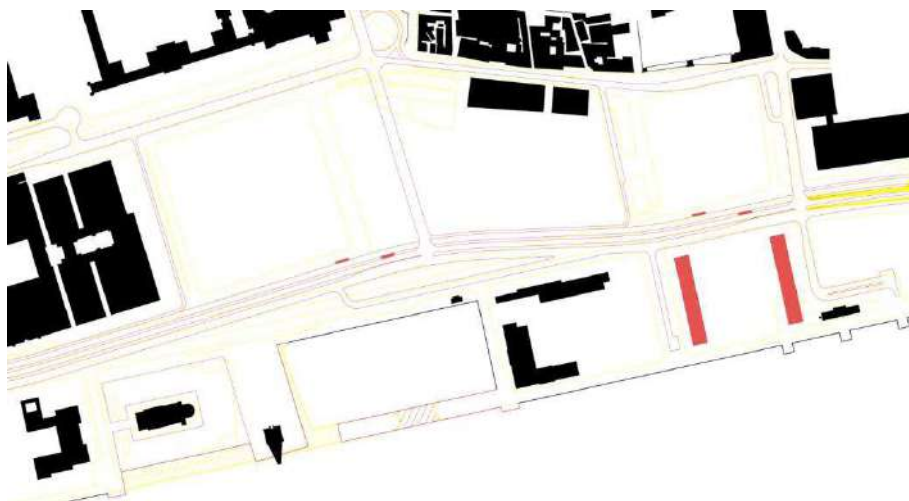
Sistema Viário

Directamente associado à eliminação da linha férrea e implementação do metro de superfície ao longo da margem ribeirinha ocidental, propõe-se um redesenho do sistema viário estruturante correspondente a esta mesma extensão.



Pretende-se reduzir a expressão que este elemento longitudinal estruturante tem no território, de forma articular os diferentes espaços urbanos que atravessa e não dividindo-os. Entre Algés e Alcântara, a lógica de duas avenidas – da Índia e de Brasília, – é simplificada e substituída por uma – Avenida do Tejo, – em contacto com a restante malha existente, conectando a rede litoral e interior da plataforma ribeirinha. Quanto à envolvente da Doca de Pedrouços e da Doca de Alcântara tal não se aplica, visto existir, ou poder ser considerada, uma malha autónoma, propondo-se a implantação destas vias principais no seu interior e não no seu limite.

Consequentemente, procura-se a simplificação dos grandes nós viários de Algés e de Alcântara (imagens 064 e 066), através de duas rotundas, permitindo uma maior fluidez do tráfego e maior liberdade na escolha de direcção. Esta solução tem, também, como objectivo uma maior permeabilidade pedonal transversalmente ao rio e de melhor articulação das infra-estruturas que compõem estes pontos de interface.



065 | Redesenho viário do centro de Belém

066 | Redesenho viário do Nó de Alcântara

Espaço Público

No seguimento das duas linhas de acção anteriores, propõe-se a reabilitação do espaço público de forma a conectar o edificado e os espaços pré-existentes com as novas realidades propostas.

Através do redesenho do espaço público pretende-se dar prioridade à mobilidade suave. Assim, valoriza-se a permeabilidade pedonal transversalmente ao rio em articulação com o percurso ribeirinho, as praças e espaços equiparados e a ligação à rede de ciclovias existente.

A intervenção tem também como objectivo a valorização das estruturas arbóreas existentes, a criação de novas estruturas verdes e áreas permeáveis correspondentes ao corredor do Vale de Algés e ao do Vale de Alcântara, ao longo da nova avenida marginal e ao longo do percurso pedonal ribeirinho.

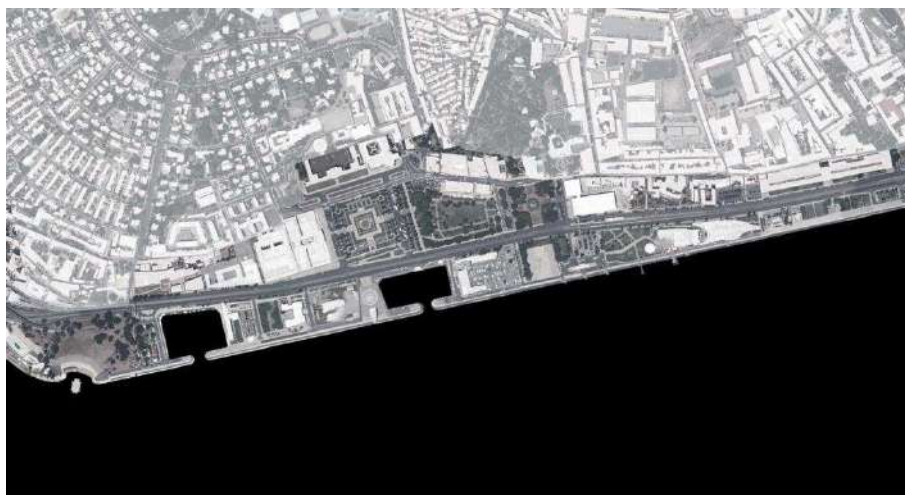
INTERVIR NO ESPAÇO MONUMENTAL

PLANO DE ESTRUTURA

É proposto um *Plano de Estrutura* para Belém com a intenção de revalorizar esta zona ao nível da estrutura urbana e composição do território, de forma a conferir-lhe uma unidade de leitura e a criar uma continuidade ao longo de toda a frente ribeirinha, desde Algés até ao Parque das Nações e entre o rio e as colinas a si adjacentes. Este *Plano de Estrutura* pode, então, ser equiparado a um Plano de Urbanização no que toca à dimensão da área de intervenção e aos seus objectivos, contudo, uma versão simplificada, pelo que adoptámos esta denominação, por ser estruturador das ideias mas ficar muito aquém do que representa um Plano de Urbanização.

O Plano estabelece como limites físicos da área o seguinte:

- A norte ao longo da Rua da Junqueira, Rua de Belém e Rua Bartolomeu Dias;
- A sul pelo limite da linha de costa;
- A nascente pela Rua Mécia Mouzinho de Albuquerque;
- A poente pela Avenida da Torre de Belém, Jardim da Torre de Belém e Museu do Combatente.

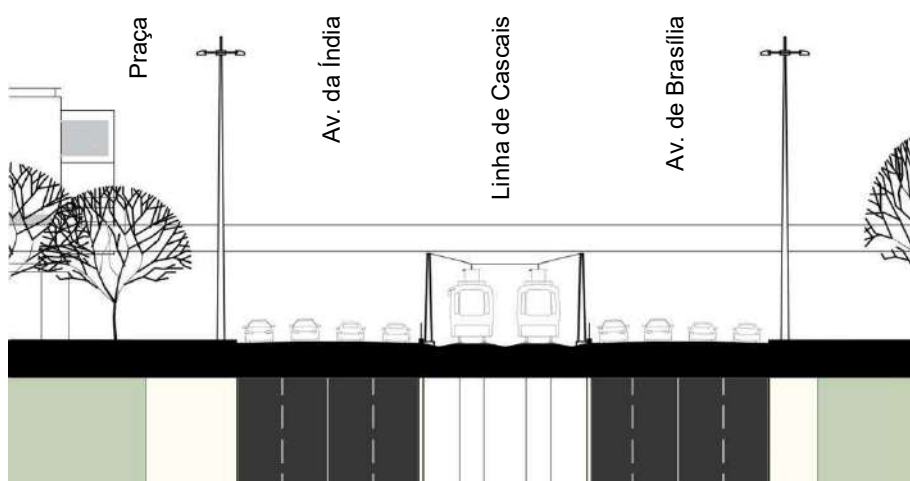
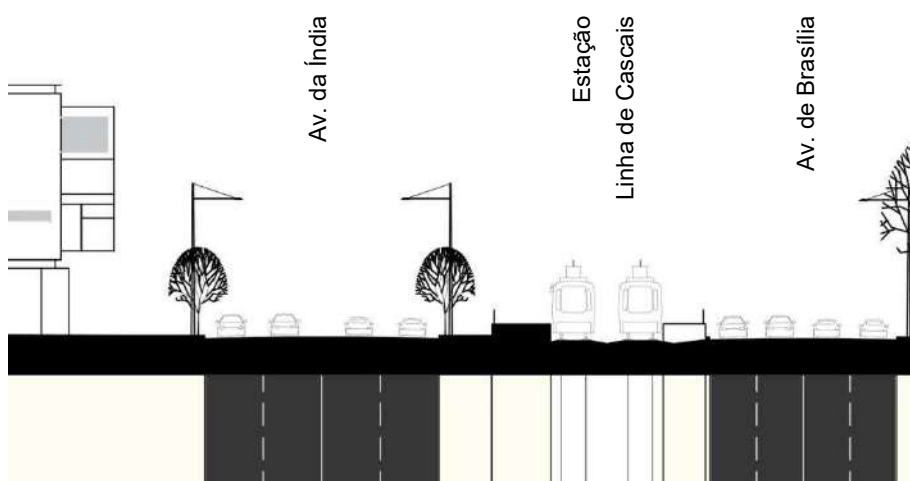


067 | Área do Plano de Estrutura

Com este plano pretende-se a renovação deste território e a sua inserção urbana, assente na reformulação do eixo viário principal que o atravessa longitudinalmente, agora denominado por Avenida Tejo, em simultânea articulação com o restante sistema viário e de transportes da cidade.

Os objectivos centrais do plano assentam:

- Na valorização do património histórico e cultural;
- Na requalificação das Praças, espaços verdes, de permanência e equiparados;
- Na consolidação do percurso ribeirinho e de um percurso interior (ao longo da via estruturante), em articulação com os equipamentos, transportes e espaços públicos, formando uma rede de vertente patrimonial, turística e de lazer;
- Na articulação de novos espaços urbanos com o rio Tejo, garantindo a continuidade do sistema de mobilidade suave e compatibilizando-os com a continuidade das actividades náuticas e de recreio;
- Na criação de oferta de infra-estruturas de apoio turístico;
- Na reestruturação de programa de usos, de forma a potenciar o usufruto e o seu valor patrimonial como elemento estratégico inserido na lógica de Eixo Monumental.

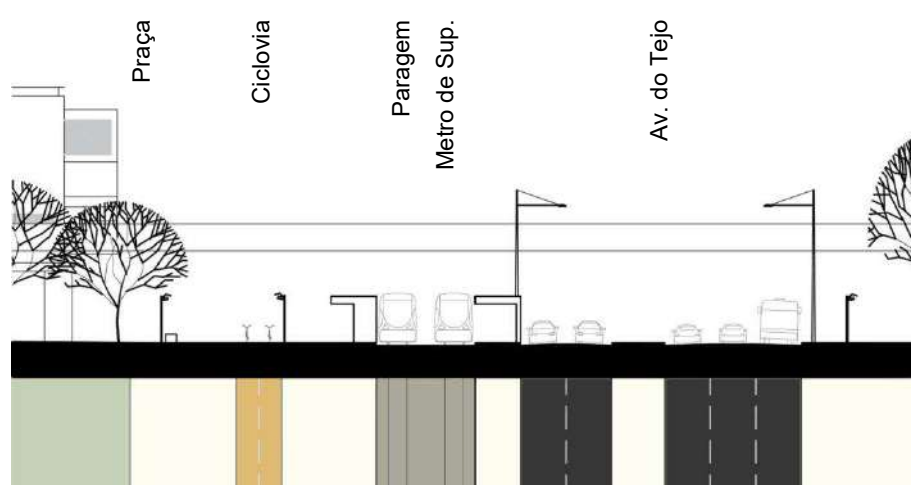
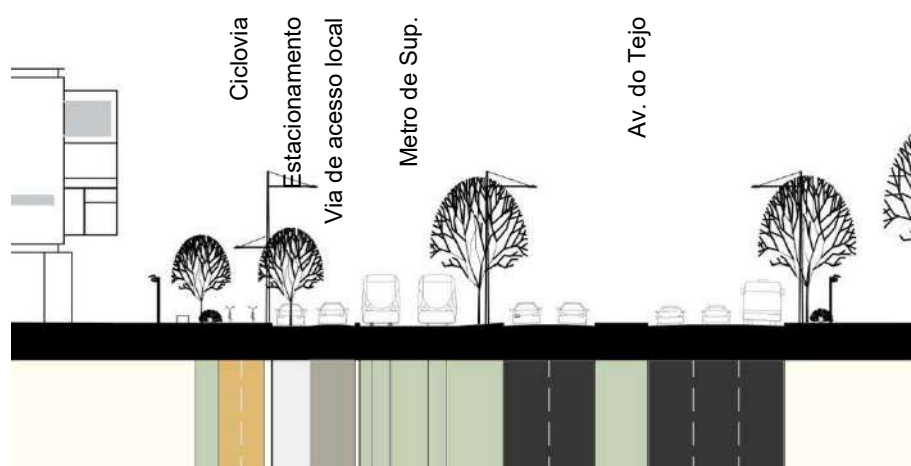


068 | Perfil tipo da Av. da Índia e da Av. de Brasília

069 | Perfil tipo da Av. da Índia e da Av. de Brasília associado à Pç. Afonso de Albuquerque

Relativamente ao desenho do espaço público, são propostas alterações em todas as suas componentes. No sistema viário, são redimensionadas vias existentes e introduzidas novas, com o objectivo de estabelecer relações físicas e visuais mais directas entre as diferentes funções, a cidade e o rio.

Quanto à via estruturante deste território – a Avenida da Índia, juntamente com a Avenida de Brasília e linha de Cascais (imagens 068 e 069), – dá agora lugar à Avenida do Tejo. Esta embora apresente uma composição mais complexa do que a actual, permite muito mais facilmente a sua articulação com as duas laterais e a sua permeabilidade pedonal e visual. É feita uma redistribuição de estacionamento, localizando-o agora numa via de acesso local ao longo da Avenida, de forma a diminuir o impacto das bolsas de estacionamento existentes, permitindo uma maior segurança e de forma a moderar o tráfego e a velocidade automóvel; favorece-se o transporte público em toda a área. O perfil tipo desta via (imagem 070) sofre uma reconfiguração aquando a intersecção nesta com os espaços de excepção, nos quais se localizam as novas paragens de metro de superfície (imagem 071).



070 | Perfil tipo proposto para a Av. do Tejo

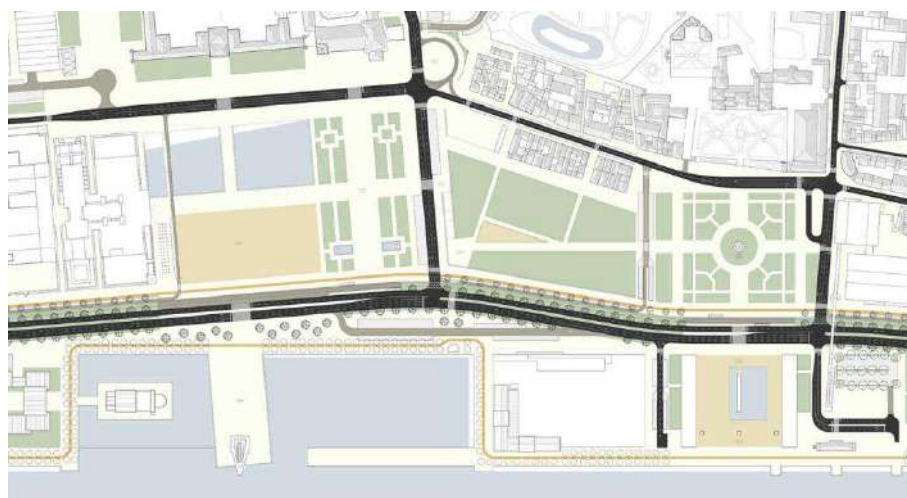
071 | Perfil tipo proposto para a Av. do Tejo e paragem de Metro de Superfície associado à Pç. Afonso de Albuquerque

INTERVIR NO ESPAÇO MONUMENTAL

PLANO DE DETALHE

O Plano de Detalhe tem por objectivo a definição do desenho dos espaços colectivos, a sua integração na paisagem e a organização dos diferentes ambientes. Este Plano, pode ser equiparado a um Plano de Pormenor, contudo, uma versão simplificada, pelo que adoptámos esta denominação, delimita-se:

- A norte: Rua da Junqueira, Rua de Belém e Rua Bartolomeu Dias;
- A sul: limite da linha de costa;
- A nascente pelo Museu dos Coches e o edifício da Central Tejo;
- A poente pela Rua D. Lourenço de Almeida e pelo Jardim do Japão.



072 | Plano de Detalhe para a Praça do Império, Jardim de Belém, Praça Afonso de Albuquerque, Doca de Belém e Terreiro das Missas

A intervenção ao nível do espaço público passa, antes de mais, por uma reconfiguração dos principais eixos viários e, conseqüentemente, pela protecção ou redesenho dos espaços verdes e restantes espaços pedonais e de permanência, permitindo maior segurança e conforto na mobilidade suave, pedonal.

Nesta nova organização espacial são incluídos os alinhamentos e manchas arbóreas existentes, sendo complementados e inseridos numa estrutura maior, juntamente com outros elementos vegetais, de forma a

reduzir a poluição sonora e do ar, aumentando a qualidade ambiental nos espaços de passagem e de permanência.

Neste sentido, são valorizados em particular dois eixos transversais ao rio, correspondentes com os dois principais espaços de representação – a Praça do Império e a Praça Afonso de Albuquerque.

A intervenção na Praça do Império acaba por subdividi-la em dois espaços com carácter distinto:

- Um primeiro, no alinhamento da Igreja dos Jerónimos que através da valorização da vegetação existente e do desenho dos jardins, serve como plataforma de interface entre o metro de superfície, autocarros e eléctricos da Carris, praça de táxis e autocarros turísticos;
- Um segundo, fronteiro às arcadas do Mosteiro dos Jerónimos, agora com o terreno regularizado, oferece uma Praça onde as pessoas possam realmente reunir e permanecer; juntamente com um plano de água que relembra o limite ribeirinho primordial, reflectindo a impressionante fachada do Mosteiro.

Quanto à Praça Afonso de Albuquerque:

- É mantido o desenho do Jardim, funcionando também como elemento de ligação entre os diversos transportes;
- É ainda proposto um prolongamento visual deste espaço em direcção ao rio, constituindo-se como uma nova Praça de ligação ao Tejo (como revitalização do actual Terreiro das Missas); este espaço faz também a articulação com a estação fluvial de Belém.

ARQUITECTURA ENQUANTO DEFINIÇÃO DO ESPAÇO PÚBLICO

O objecto arquitectónico desenvolvido consiste num elemento que serve de ligação entre o limite ribeirinho e a nova Avenida do Tejo, contribuindo para (re)definição do espaço público. Esta estrutura, presente três vezes ao longo da proposta, materializa-se sendo um corpo de grandes dimensões (100m de comprimento) que permite não só oferecer uma área coberta e de resguardo, mas também que estimule a permanência das pessoas ao longo de todo o dia.

Este elemento caracteriza-se visualmente, então, pela sua maciça cobertura assente sobre pilotis e pequenos volumes de apoio aos usos interiores, e as suas grandes fachadas envidraçadas pivotantes permitindo a fluidez espacial e diferentes tipos de ocupação ao nível do solo.

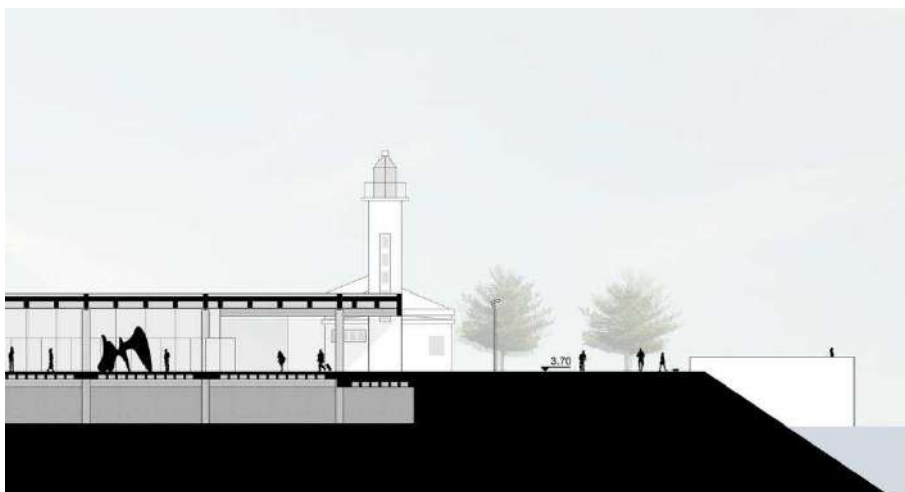
O primeiro, localizado entre a Torre de Belém e a Doca do Bom Sucesso, oferece novas instalações aos usos comerciais e de restauração já existentes no local. Este apresenta maior fluidez espacial e de relação visual entre o Jardim da Torre de Belém e a Doca, permitindo junto a si áreas de ensombramento e de esplanadas (imagem 073).



073 | Alçado da lâmina junto à Torre de Belém

Os dois restantes aparecem paralelamente um ao outro, delimitando visualmente o prolongamento da Praça Afonso de Albuquerque em direcção ao Tejo, oferecendo, através de uma

reconfiguração do terreiro das Missas, a valorização deste eixo histórico. Uma destas palas serve assumidamente como ligação entre a estação fluvial de Belém e a nova paragem do metro de superfície, como se pode observar nas imagens 074 e 075.



074 | Relação entre a pala, a paragem de metro de superfície, o espaço público e a Avenida do Tejo

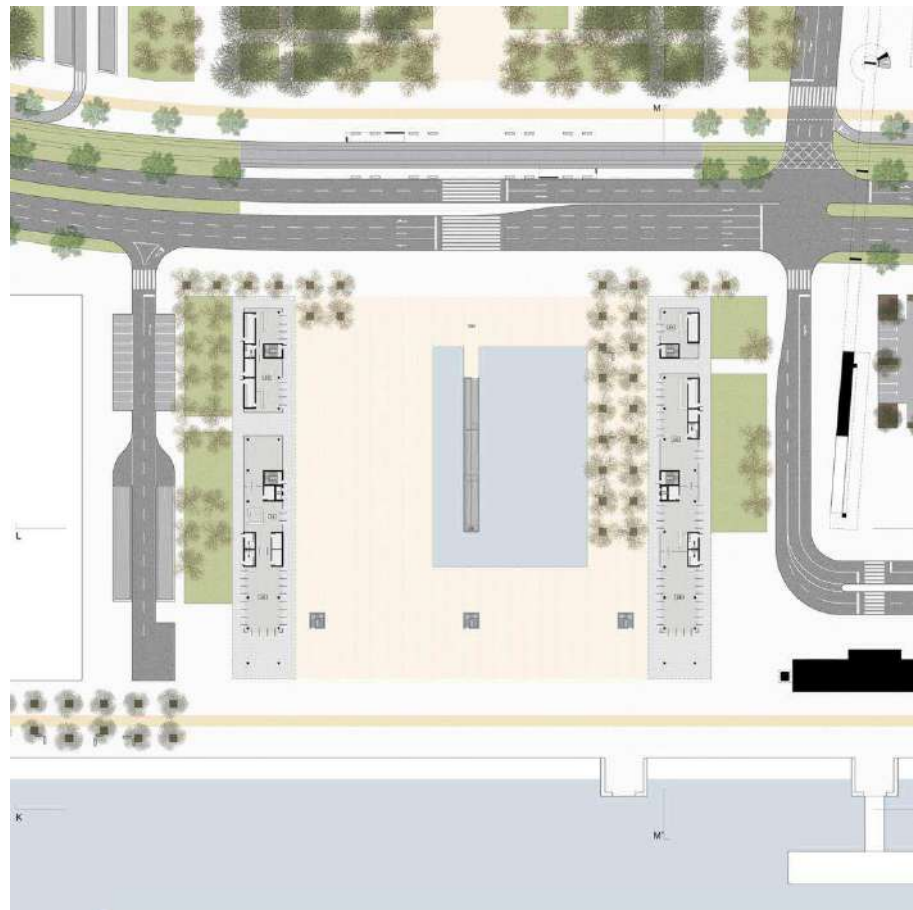
075 | Relação entre a pala, a estação fluvial, o espaço público e o rio

Directamente condicionado pela presença desta interface juntamente com o objectivo de tornar o Terreiro das Missas num sítio mais dinâmico e de maior permanência ao longo do dia propõe-se:

- Um piso subterrâneo de estacionamento automóvel;
- O redesenho do espaço público, valorizando a vegetação existente e a integração dos espaços construídos na mesma;
- A ligação visual entre os dois elementos, através de uma noção de simetria e da criação de um espelho de água ao centro que que incentiva à permanência quer seja pela presença de esplanadas, espaços de repouso ou simplesmente pelo seu atravessamento;
- Uma lâmina com um programa mais relacionado com a interface, e portanto, com um carácter mais de passagem,

oferecendo um posto de turismo, uma cafeteria e um espaço multifuncional que se propõe como galeria, mas que pode tomar diferentes usos numa lógica de livre acesso a quem se encontra de passagem;

- Uma lâmina com um carácter de maior permanência, oferecendo dois espaços de restauração e uma livraria que dá acesso a um espaço de estudo/trabalho e a um espaço multifuncional que se propõe como auditório;
- Ambos podem se abrir sobre o terreiro central e prolongar os seus usos para o exterior, ou simplesmente servir como espaços de apoio a actividades ou eventos que aconteçam no espaço público. Os diferentes espaços interiores podem ainda funcionar quer de forma interligada quer de forma independente, usando para tal elementos semelhantes à fachada que subdividem o interior.



076 | Configuração proposta para o Terreiro das Missas

INTERVIR NO ESPAÇO MONUMENTAL

05

CONSIDERAÇÕES FINAIS

INTERVIR NO ESPAÇO MONUMENTAL

Neste Projecto Final de Mestrado foi apresentada uma proposta de intervenção em Belém, na frente ribeirinha de Lisboa. O principal tema abordado diz respeito à presença de núcleos monumentais na cidade contemporânea; foi também importante perceber como a localização da área de estudo numa frente ribeirinha contribuiu para a sua origem e evolução, e de que forma se caracteriza nos dias de hoje.

Devido à sua proximidade com o rio, à sua morfologia, ao património emblemático existente, à oferta cultural e de lazer, e às diferentes redes de comunicação que a compõem, resulta na grande atractividade desta zona. Esta proposta tira, também, partido do papel histórico de Belém, da sua localização e insere-se na estratégia existente de reabilitação da frente ribeirinha de Lisboa, resolvendo descontinuidades, reforçando eixos pedonais, valorizando eixos visuais, melhorando a mobilidade, promovendo a permanência, reaproximando a cidade do rio através do seu redesenho urbano, projectando-se para o futuro.

Como foco central da proposta tenta-se contrariar a tendência existente de desenvolvimento de eixos paralelos ao rio e ao pesado eixo ferro-rodoviário que acentuam a leitura de “duas frentes ribeirinhas” – a litoral e a interior, – em prol da valorização de eixos transversais e de ligação entre a baixa encosta e a margem, favorecendo uma leitura de continuidade de toda a área.

É então possível regenerar esta zona, conciliando o usufruto por parte dos moradores e a procura dos visitantes com os equipamentos e serviços, juntamente com a história local, revitalizando a sua imagem e a forma como se relacionam. A proposta apresentada elimina as principais barreiras através da implementação de um novo meio de transporte estruturante e de um novo desenho urbano, promovendo a sua articulação e integração no tecido existente; esta solução procura não só valorizar o património existente, como também criar novos ambientes e espaços de permanência.

Em suma, a proposta projectual segue princípios de abertura a novas soluções, tomando a cidade como um território em constante mudança, articulando espaços e reatando relações; reconectando Lisboa e o Tejo.

INTERVIR NO ESPAÇO MONUMENTAL

O presente documento contém, aproximadamente, 16100 palavras.

INTERVIR NO ESPAÇO MONUMENTAL

FONTES E BIBLIOGRAFIA

PUBLICAÇÕES

ALMEIDA, Fialho de (1957) Lisboa Monumental, Câmara Municipal de Lisboa, Lisboa

AMADO, António Ribeiro (2014) O Estuário do Tejo em 2100: Projectar a frente ribeirinha em cenários de alterações – O Rio como Elemento Urbano, Núcleo Arte, Educação e Cultura, Lisboa

ASSOCIAÇÃO DOS ARQUITECTOS PORTUGUESES (1988) Lisboa: A Cidade e o Rio – Concurso de ideias para a renovação da zona ribeirinhas de Lisboa, Lisboa

BARATA, Ana Martins (2009) A Ordenação do Espaço Litoral de Lisboa, 1860-1940 in Scripta Nova, vol.13, nº296, Universidade de Barcelona, Barcelona

BRANDÃO, Pedro; Centro de Sistemas Urbanos e Regionais (2008) A Identidade dos Lugares e a sua Representação Colectiva – Bases de Orientação para a Concepção, Qualificação e Gestão do Espaço Público, Direcção-Geral do Ordenamento do Território e Desenvolvimento Urbano, Lisboa

CHOAY, Françoise (2015) Alegoria do Património, Edições 70, Lisboa

COELHO, Carlos Dias; **COSTA**, João Pedro (2006) A Renovação Urbana de Frentes de Água – Infra-estrutura, espaço público e estratégia de cidade como dimensões urbanísticas de um território pós-industrial, CEFA; CIAUD, Lisboa

COELHO, Carlos Dias (coord.) (2014) O Tempo e a Forma, Cadernos de Morfologia Urbana. Estudos da Cidade Portuguesa n.2, Argumentum, Lisboa

COSTA, João Pedro (2006) La Ribera entre Proyectos – Formación y Transformación Del Territorio Portuario, A Partir Del Caso De Lisboa, Escola Técnica Superior de Arquitectura da Universidade Politécnica De Catalunya, Barcelona

COSTA, João Pedro (2008) Cinco Gerações de Renovação Urbana na Ribeira de Lisboa in AML Estuarium, AML, Lisboa

DURÃO, Vítor (2012) Análise Urbana de Territórios Construídos Os Aterros na Baixa e na Frente Ribeirinha de Lisboa, Portugal in Revista da Gestão Costeira Integrada,

LE GOFF, Jacques (1985) Documento/Monumento

LEFEBVRE, Henri (1999) A Revolução Urbana, UFMG, Belo Horizonte

FADIGAS, Leonel (2008) Frentes de Águas – Paisagens de Dupla Leitura in Portus nº16, RETE

GAMOND, Thomé de (1870) Mémoire sur le Projet d'Aggrandissement de la Ville de Lisbonne

GASPAR, Jorge (coord.) (1992) VALIS – Valorização de Lisboa, 1990-1992, Centro de Estudos e Desenvolvimento Regional e Urbano e CML, Lisboa

GUIMARÃES, F. João (2006) Cidade Portuária, O Porto e as suas Constantes Mutações, Parque Expo 98, Lisboa

HOYLE, Brian (2000) Global and Local Change on the Port-City Waterfront in Geographical Review, vol.90, nº3, American Geographical Society

JUSTO, Rui (2010) Intervir na Cidade Monumental – Procurar na História uma imagem para o futuro, Faculdade de Arquitectura da Universidade Técnica de Lisboa, Lisboa

MEYER, Han (1999) City and Port : Urban Planning as a Cultural Venture in London, Barcelona, New York and Rotterdam : changing relations between public urban space and large-scale infrastructure

SILVA, Raquel Henriques da (1994) O Urbanismo – Caminhos e Planos in Sociedade Lisboa 94, Lisboa em Movimento 1850-1920 – Da Regeneração à Grande Guerra, a Transformação do Urbanismo, das Infraestruturas, dos Transportes, dos Espaços Sociais e Públicos, Livros Horizonte, Lisboa

RIEGL, Alois (2013) O Culto Moderno dos Monumentos, Edições 70, Lisboa

RAFFERTY, Laurel; **HOLST**, Leslie in **FISHER**, Bonnie (coord.) (2004) Remaking the Urban Waterfront, Urban Land Institute, Universidade de Michigan

RODRIGUES, Cristiane Moreira (2001) Cidade, Monumentalidade e Poder in GEOgraphia vol.3, nº6, Niterói

SERT, Josep Lluís; **LÉGER**, Fernand; **GIEDION**, Sigfried (1943) Nine Points of Monumentality

SUMMAVIELLE, Elísio (1994) Lisboa em Movimento, 1850-1920, Livros Horizonte, Lisboa

TELES, Paula (2009) Cidades de Desejo entre Desenhos de Cidades – Boas Práticas de Desenho Urbano e Design Inclusivo

VENTURA, Joana (2010) Intervir na Cidade Monumental – Ajuda/Belém, Unir Duas Realidades, Faculdade de Arquitectura da Universidade Técnica de Lisboa, Lisboa

INFORMAÇÃO DIGITAL

AML, Gestão e Planeamento Territorial

<http://www.aml.pt/index.php?cMILID=SUS57BC90B22FE66&cMILL=3&mIID=SUS57BC8F0E0E5E6&mIN=atlas&mLA=&cMILID1=SUS57DBD63E8B375&mIID1=1&mIN1=%C1reas%20de%20atividade&cMILID2=SUS5787A23E4CF12&mIID2=SUS57879E556BD9E&mIN2=Gest%E3o%20e%20planeamento%20territorial&cMILID3=SUS57BC90B22FE66&mIID3=SUS57BC8F0E0E5E6&mIN3=atlas>

AML, Mobilidade e Transportes

<http://www.aml.pt/index.php?cMILID=SUS5787A25518AED&cMILL=1&mIID=3&mIN=Mobilidade%20e%20transportes&mLA=&cMILID1=SUS5787A25518AED&mIID1=3&mIN1=Mobilidade%20e%20transportes>

CML (2009) Carta Estratégica de Lisboa 2010-2024 – Um Compromisso para o Futuro da Cidade

<http://www.cm-lisboa.pt/municipio/camara-municipal/carta-estrategica>

CML (2008) Documentos Prospectivos – Plano Geral de Intervenções da Frente Ribeirinha de Lisboa

<http://www.cm-lisboa.pt/viver/urbanismo/planeamento-urbano/documentos-prospetivos/plano-geral-de-intervencoes-da-frente-ribeirinha-de-lisboa>

CML (2009) Planos Eficazes - Plano de Pormenor em modalidade simplificada do Centro de Congressos de Lisboa

<http://www.cm-lisboa.pt/viver/urbanismo/planeamento-urbano/planos-eficazes/plano-de-pormenor-em-modalidade-simplificada-do-centro-de-congressos-de-lisboa>

CML (2010) Planos com Termos de Referência Aprovados – Plano De Pormenor de Reabilitação Urbana da Calçada da Ajuda

<http://www.cm-lisboa.pt/viver/urbanismo/planeamento-urbano/planos-com-terminos-de-referencia-aprovados/plano-de-pormenor-de-reabilitacao-urbana-da-calcada-da-ajuda>

CML (2011) Planos com Termos de Referência Aprovados – Plano de Pormenor de Salvaguarda da Área Envolvente do Palácio da Ajuda

<http://www.cm-lisboa.pt/viver/urbanismo/planeamento-urbano/planos-com-terminos-de-referencia-aprovados/plano-de-pormenor-de-salvaguarda-da-area-envolvente-do-palacio-da-ajuda>

CML (2012) Plano Director Municipal

<http://www.cm-lisboa.pt/viver/urbanismo/planeamento-urbano/plano-diretor-municipal>

CML, Projectos Frente Ribeirinha

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

CML, Uma Praça em Cada Bairro

<http://www.cm-lisboa.pt/viver/urbanismo/espaco-publico/uma-praca-em-cada-bairro>

CML (2015) Unidades de Execução – Alcântara Nascente

<http://www.cm-lisboa.pt/viver/urbanismo/planeamento-urbano/unidades-de-execucao/unidade-de-execucao-de-alcantara-nascente>

CML (2017) Unidades de Execução – Alcântara Poente

<http://www.cm-lisboa.pt/viver/urbanismo/planeamento-urbano/unidades-de-execucao/unidade-de-execucao-de-alcantara-poente>

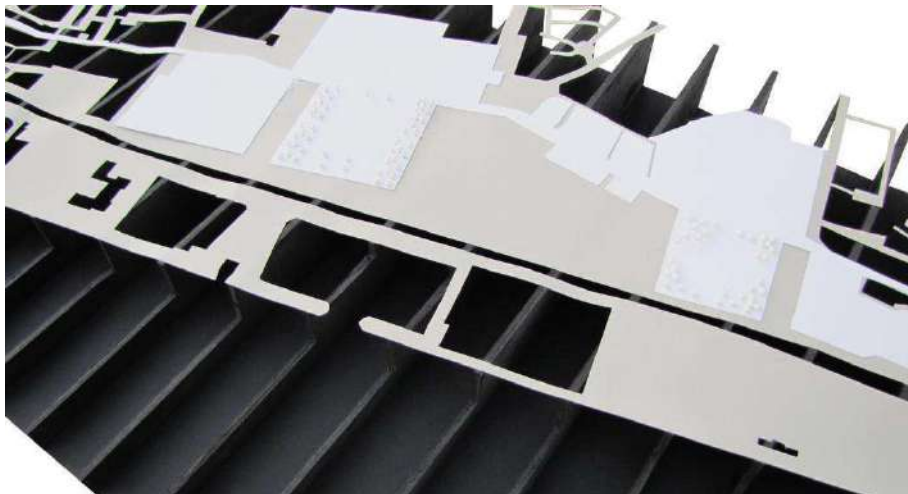
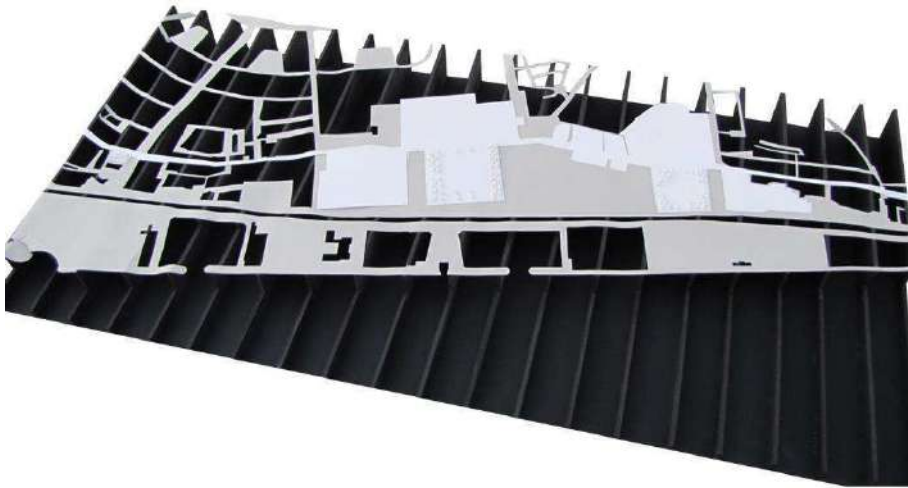
ANEXOS

MAQUETAS

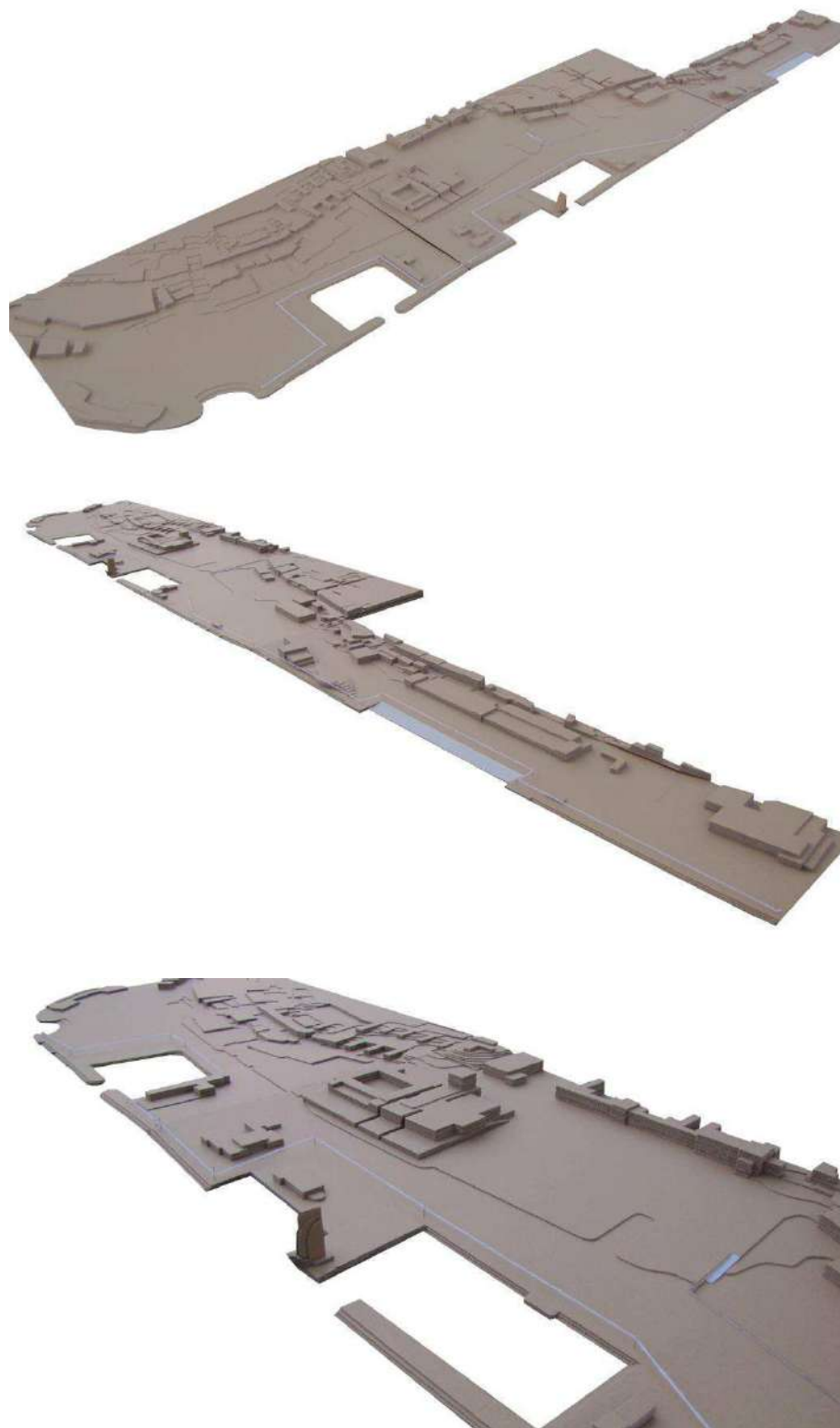


Maqueta da Frente Ribeirinha Ocidental de Lisboa
Escala 1/5000
60 x 195 cm

O EIXO MONUMENTAL RIBEIRINHO

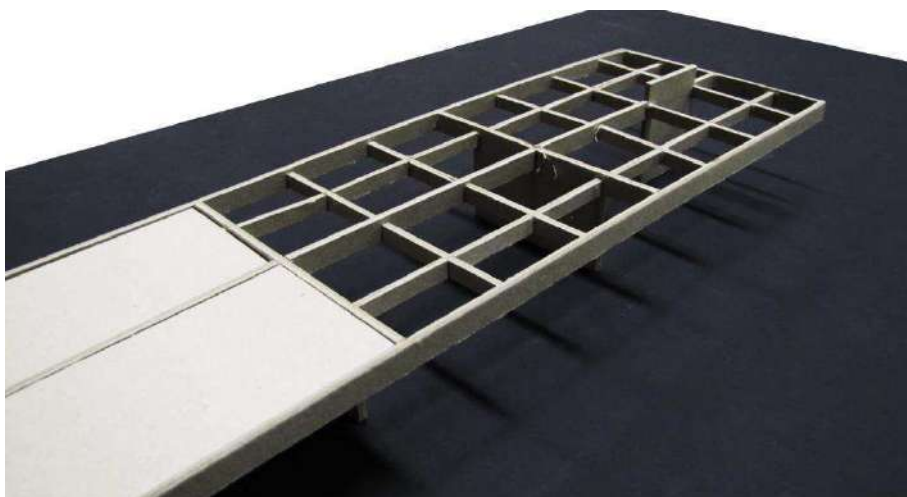


Maqueta Conceptual de Belém
Escala 1/2000
50 x 100 cm

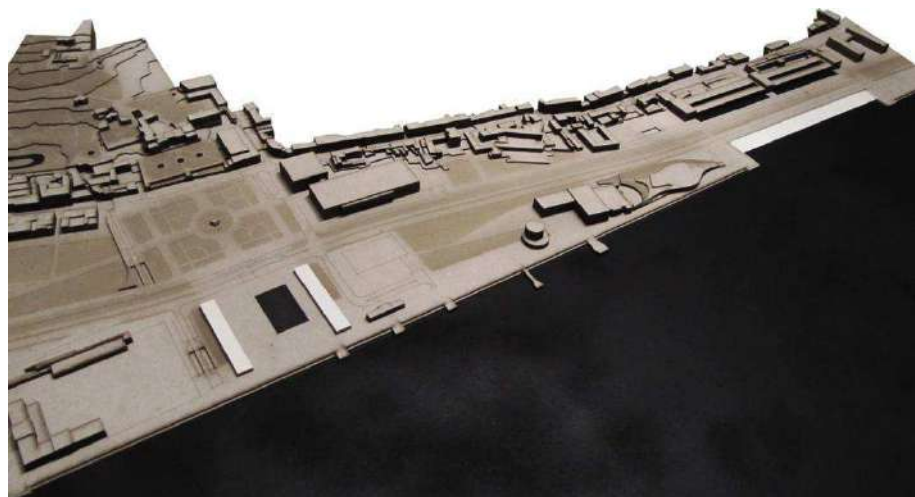
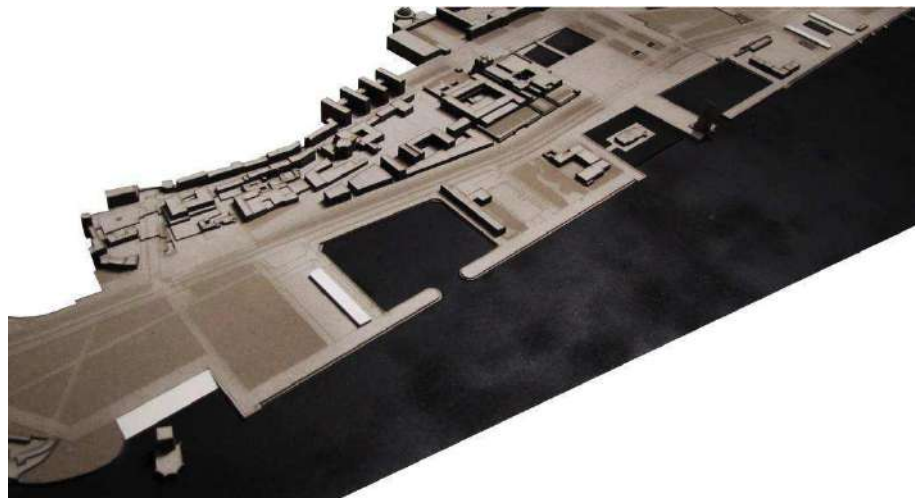


Maqueta de Belém
Escala 1/1000
55 x 315 cm

O EIXO MONUMENTAL RIBEIRINHO

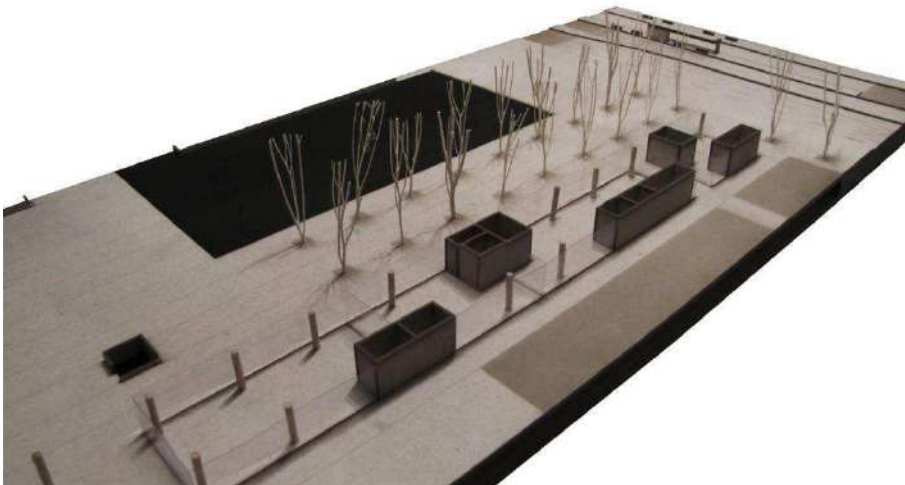
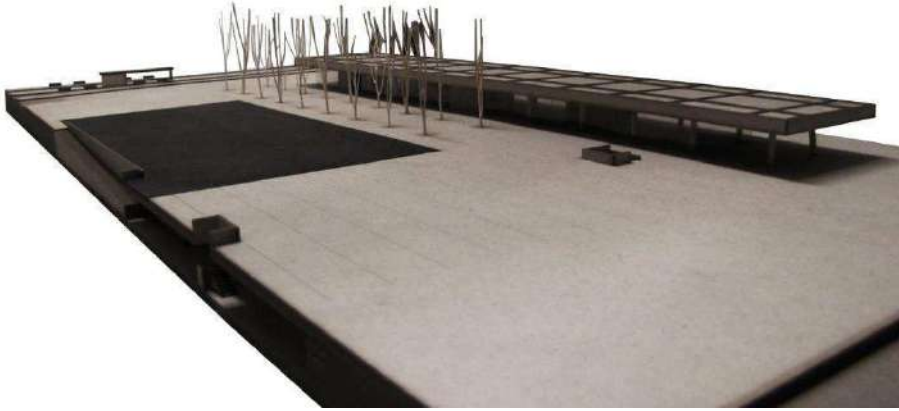
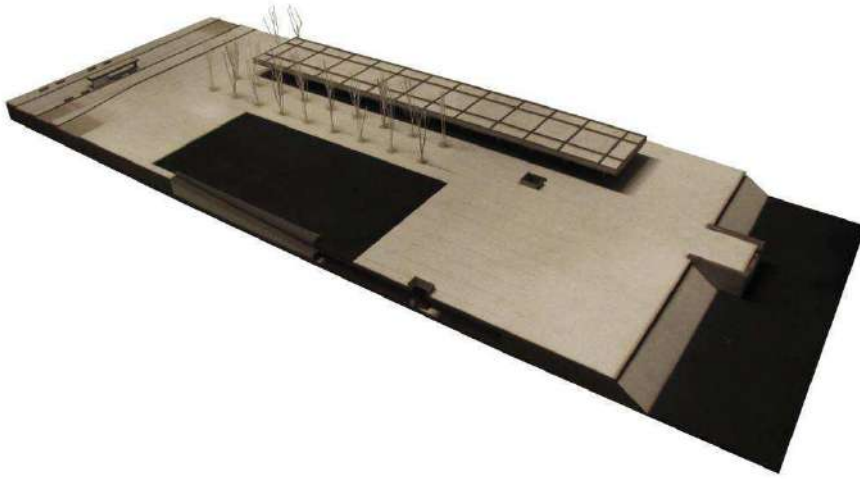


Maqueta do Elemento Arquitectónico
Escala 1/100
13 x 50 cm



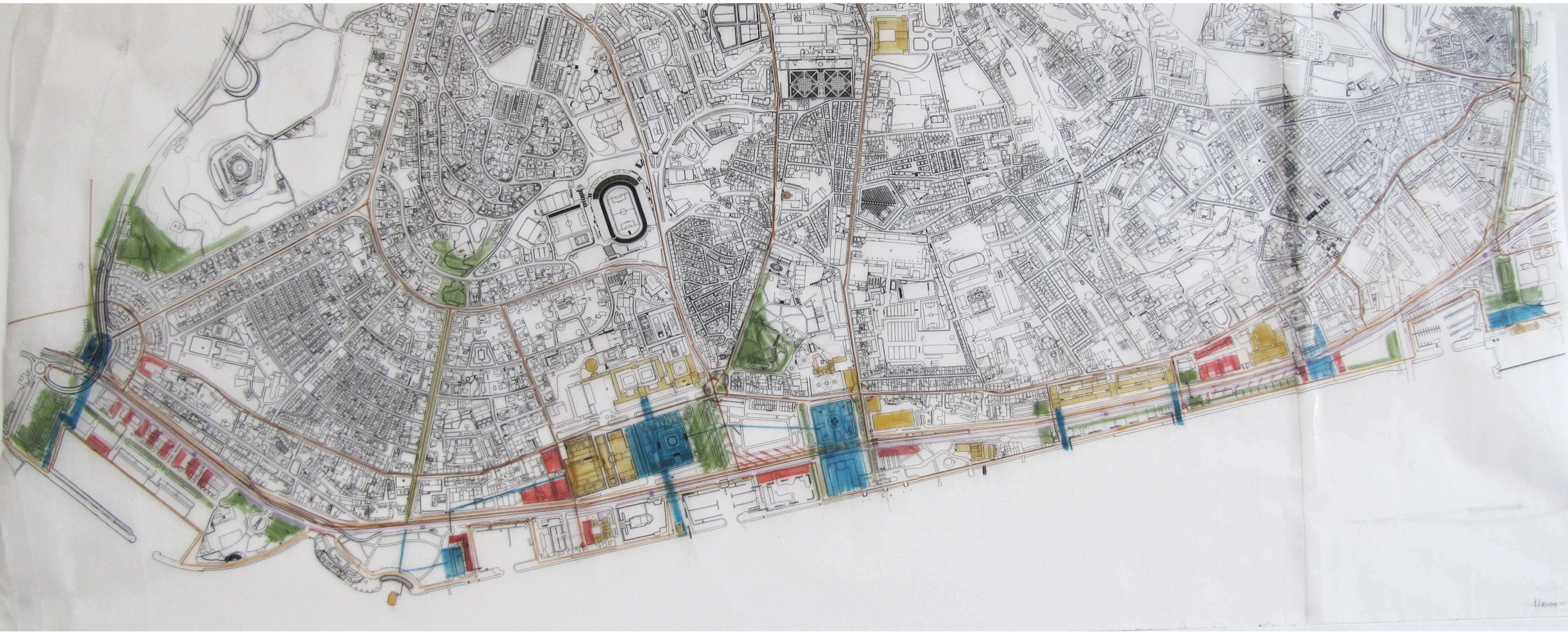
Maqueta Plano Urbano de Belém
Escala 1/2000
58 x 145 cm

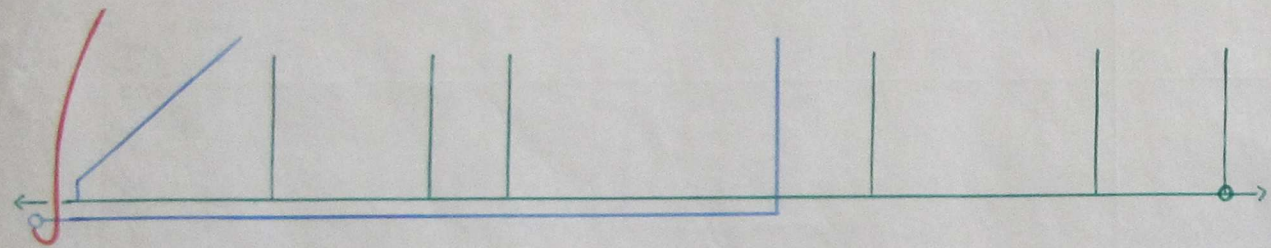
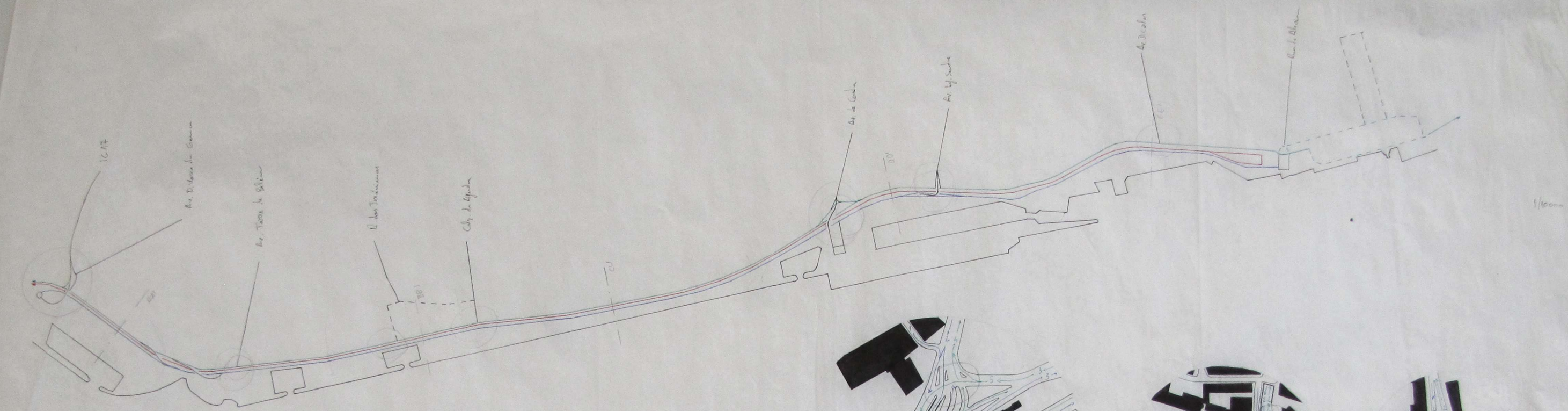
O EIXO MONUMENTAL RIBEIRINHO



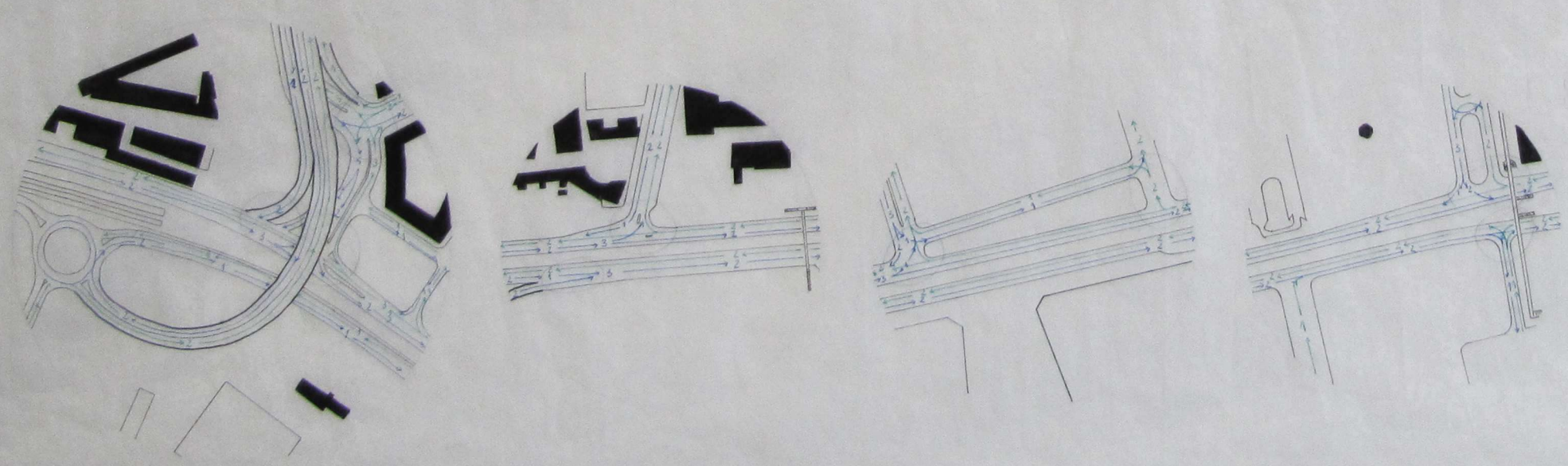
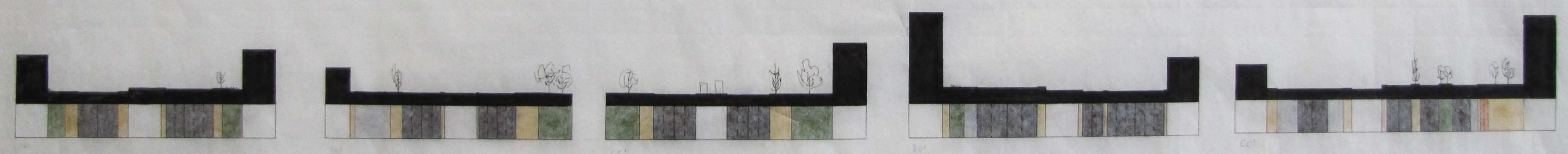
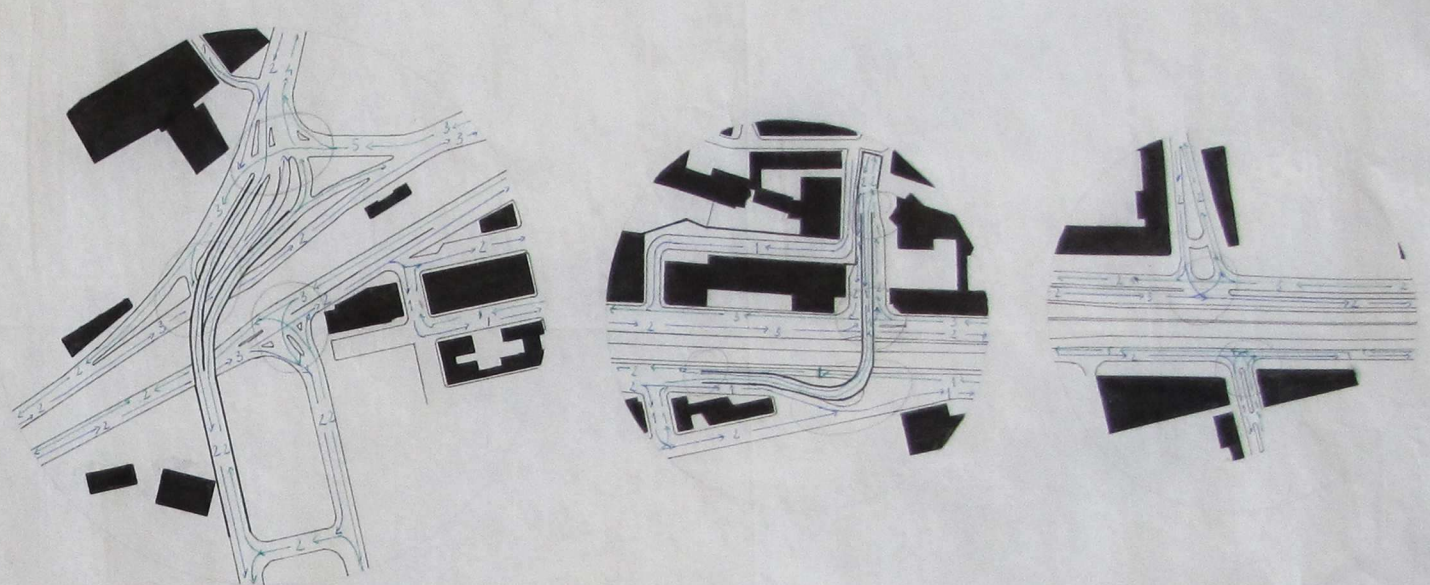
Maqueta do Elemento Arquitectónico
Escala 1/200
35 x 95 cm

ESQUIÇOS

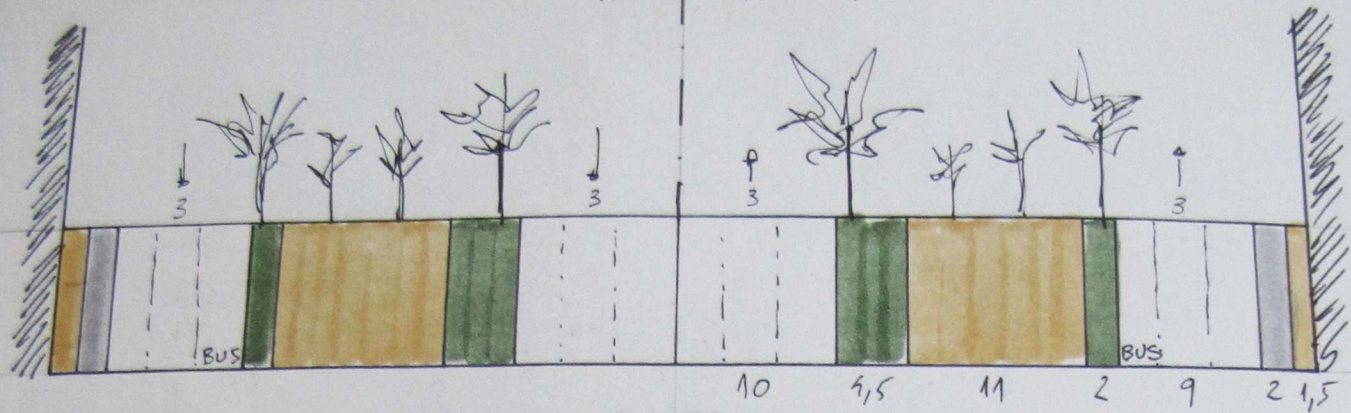




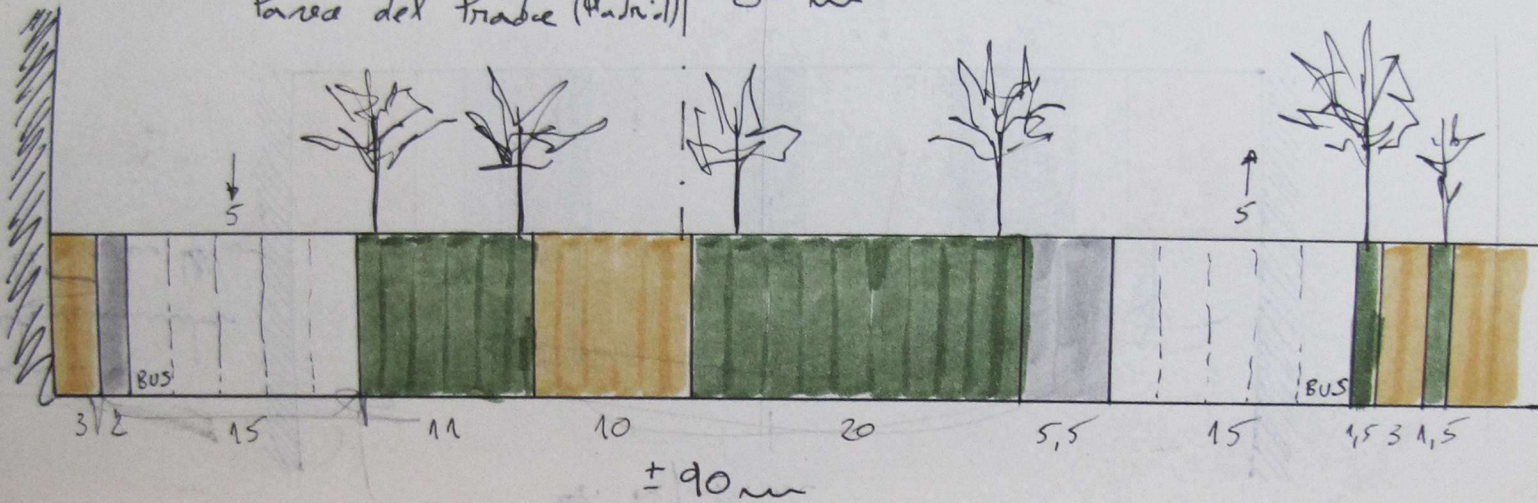
1. Nivel - Sede Gobernacion Nacional
 2. Nivel - Sede Gobernacion Municipal
 3. Nivel - Sede Gobernacion Municipal



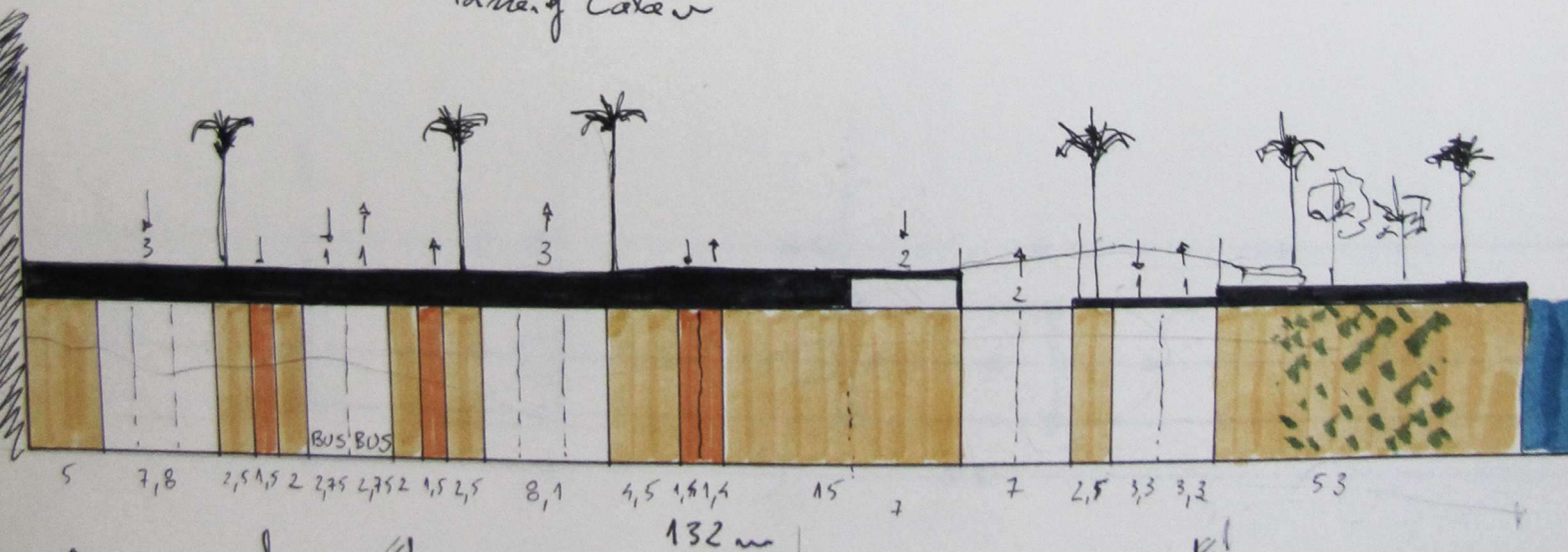
Paseo de la Castellana (Madrid)



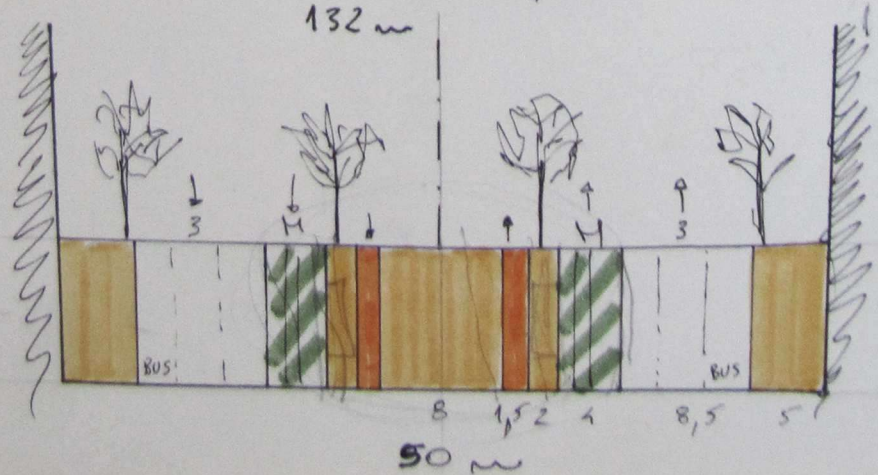
Paseo del Prado (Madrid) 80 m



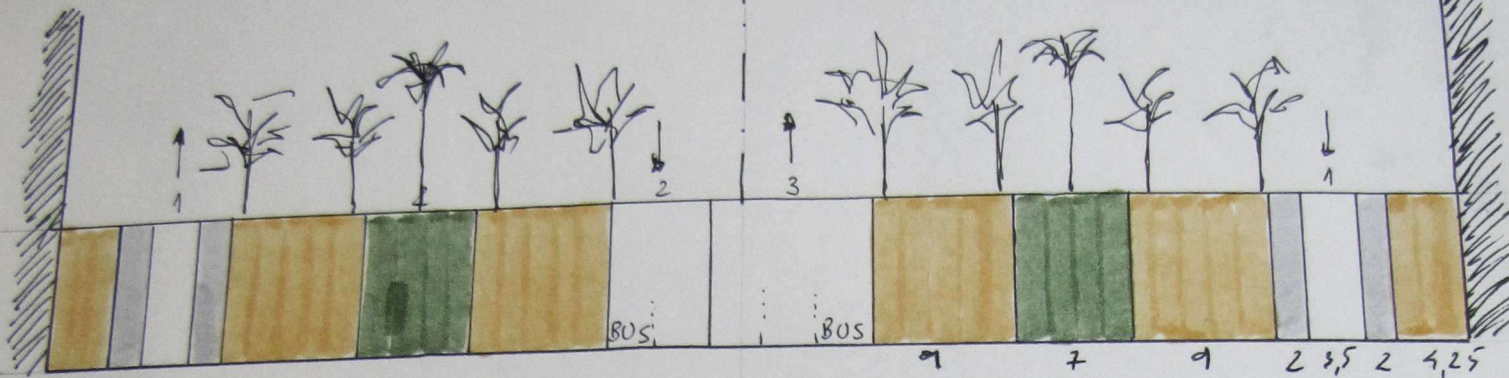
Paseo Colón



Av. Diagonal

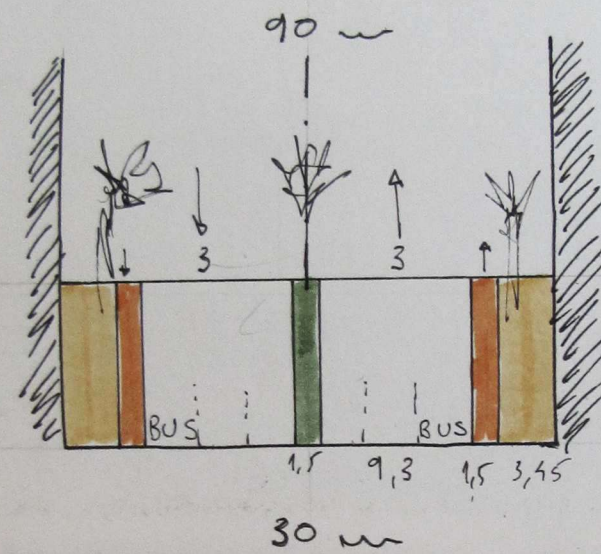


Av. Libertad



Av. Federico Perini - la Flecha

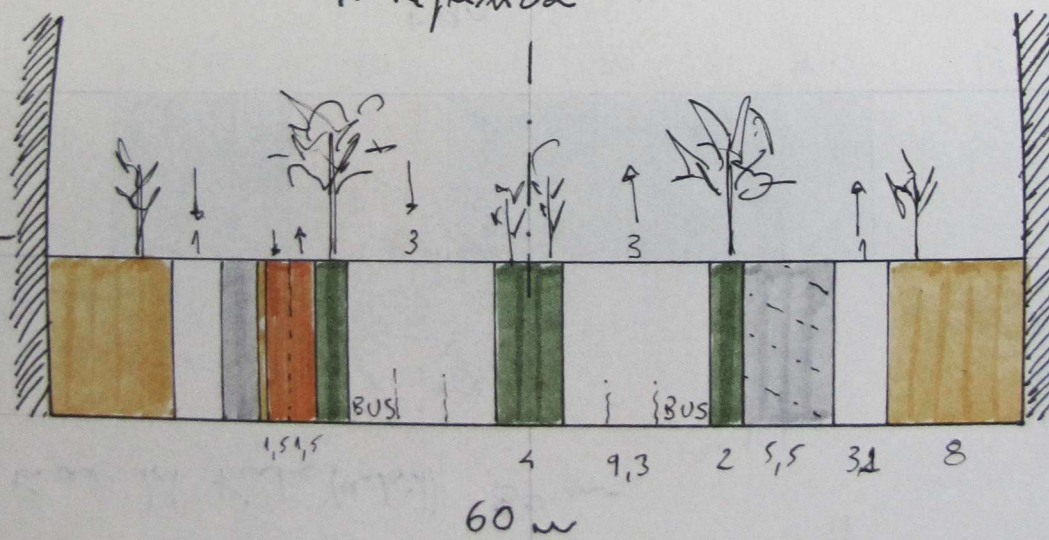
Semifloras / Abreviaturas ± 110 m en 110 m

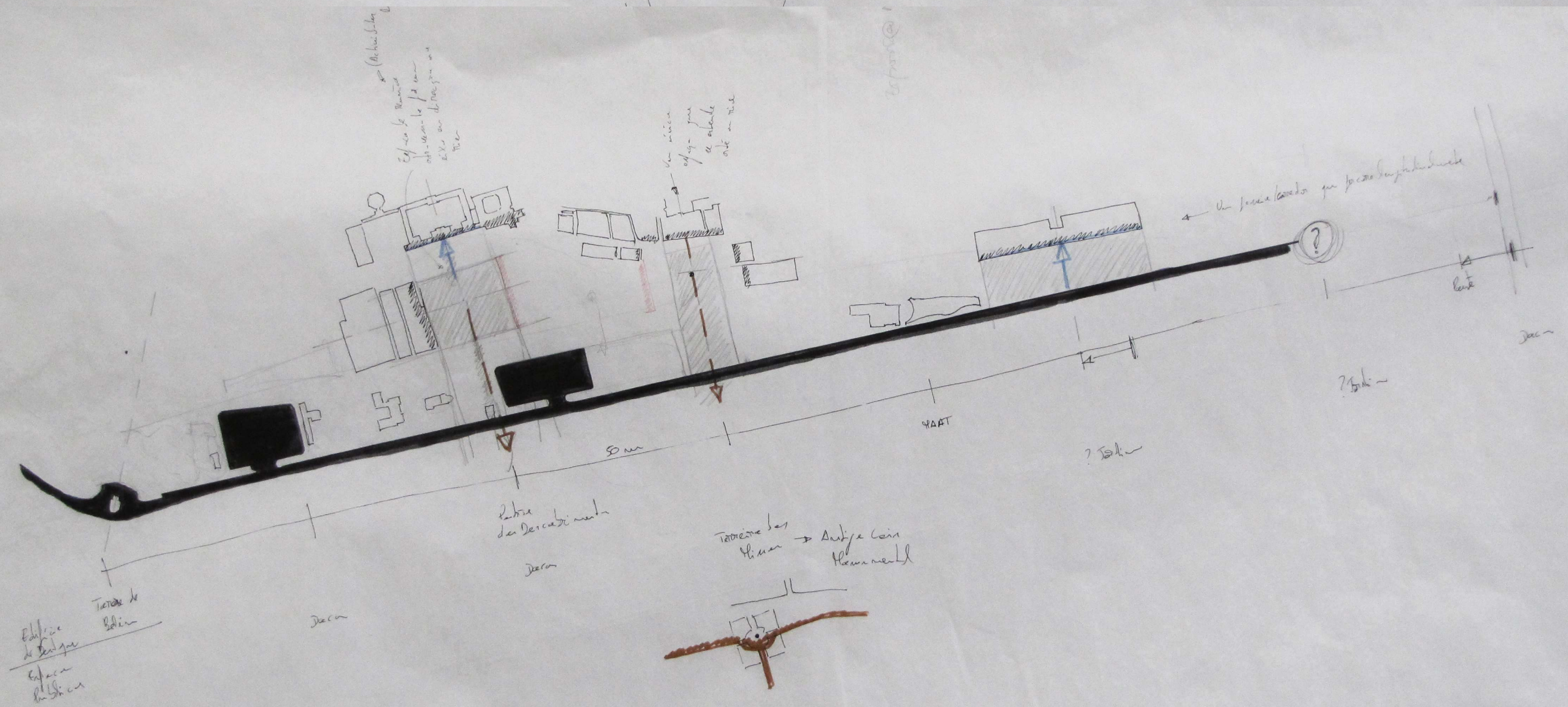
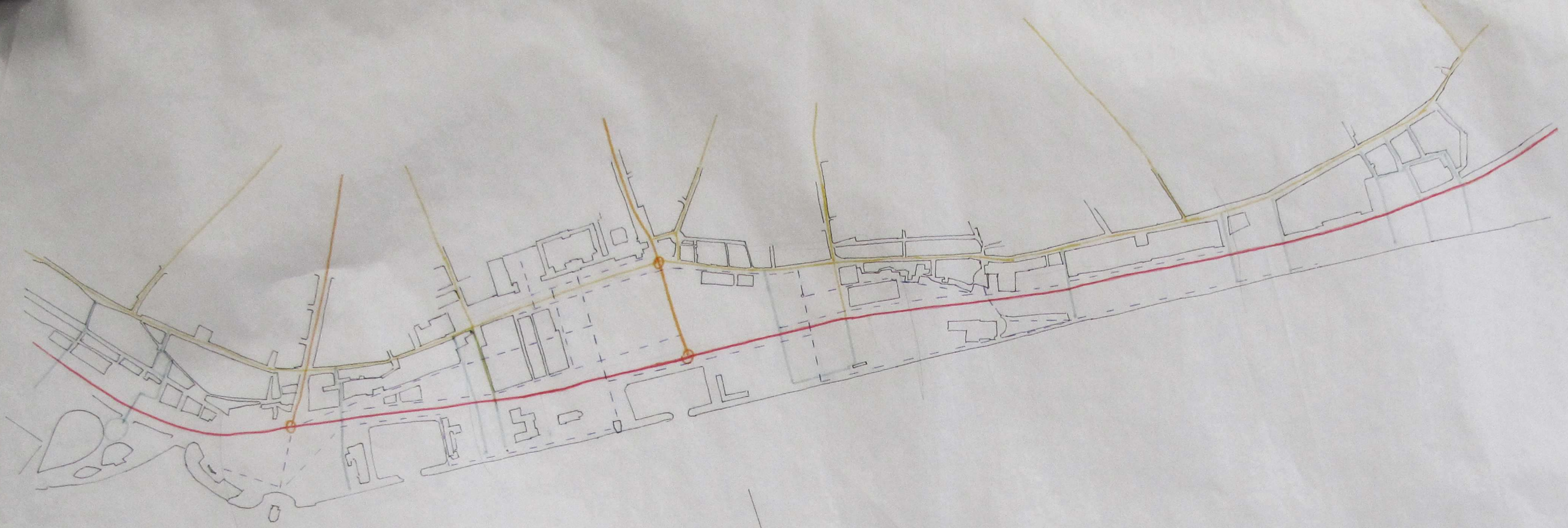


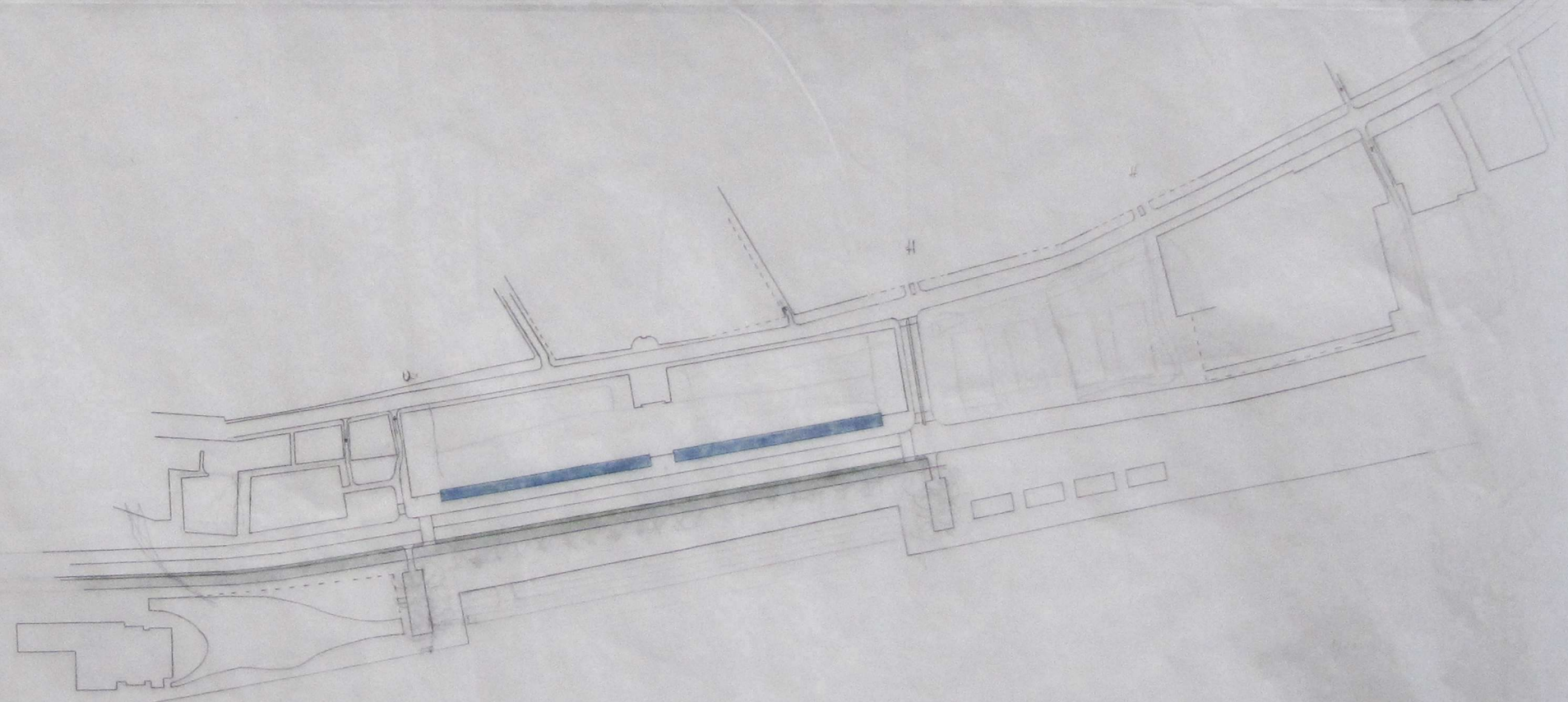
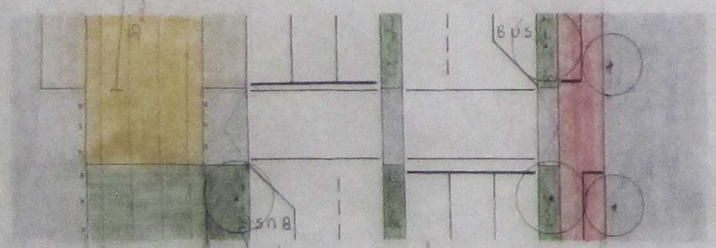
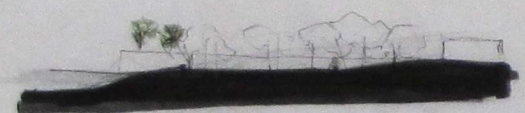
Semifloras / Abreviaturas entre 150 e 200 m

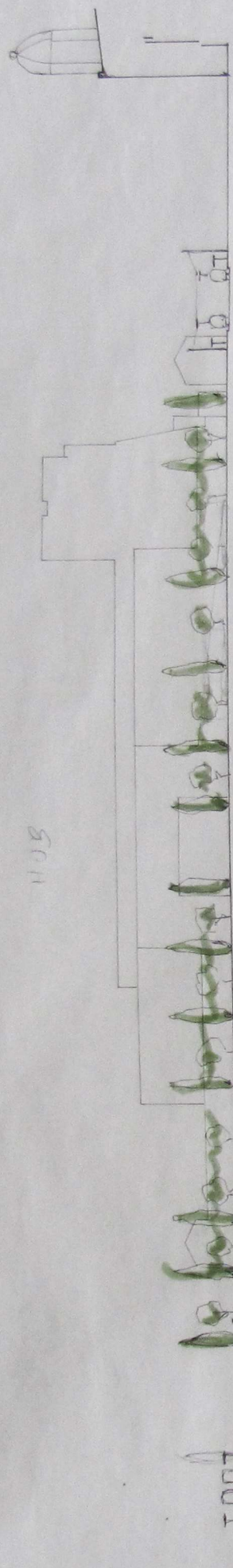
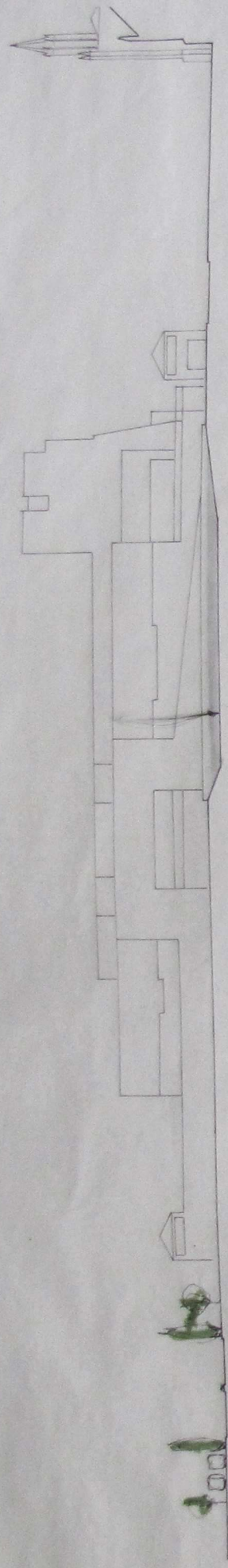
Av. República

Semifloras / Abreviaturas ± 120 m en 120 m









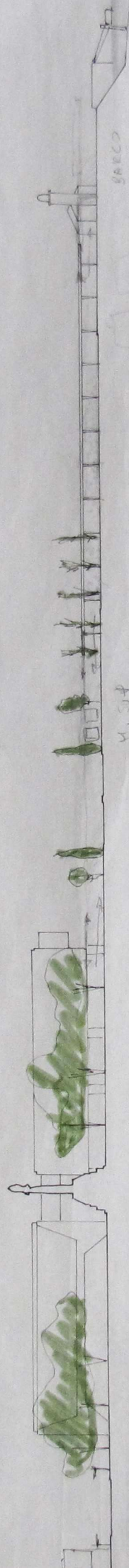
eléc.
805

805

805

M. Sup.

HUB

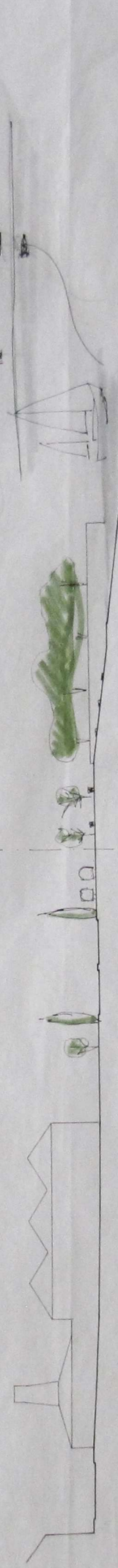
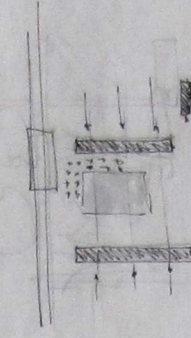


eléc.
805

805

M. Sup.

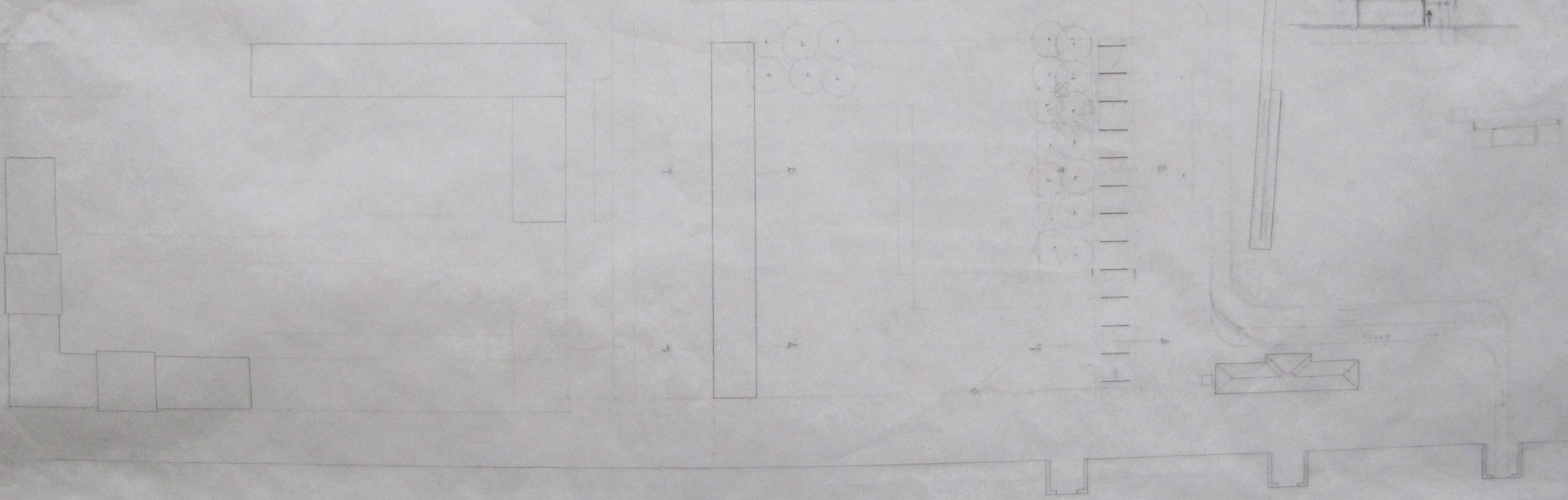
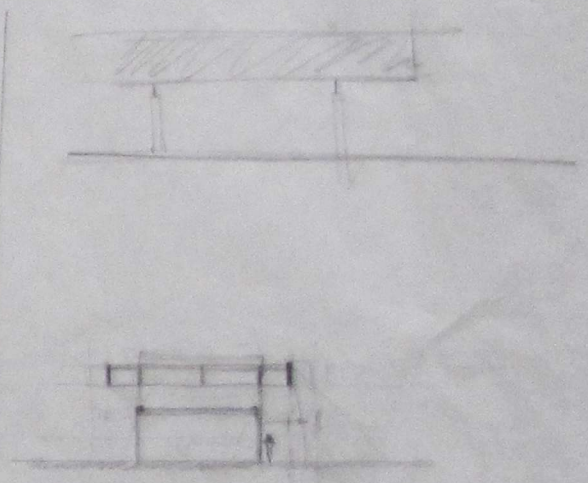
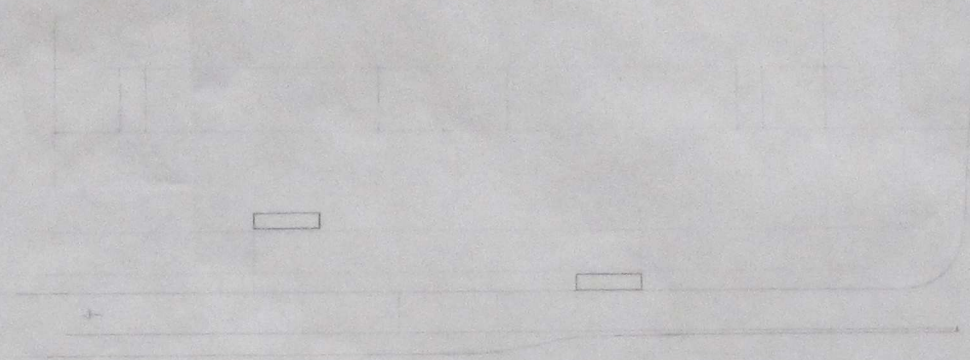
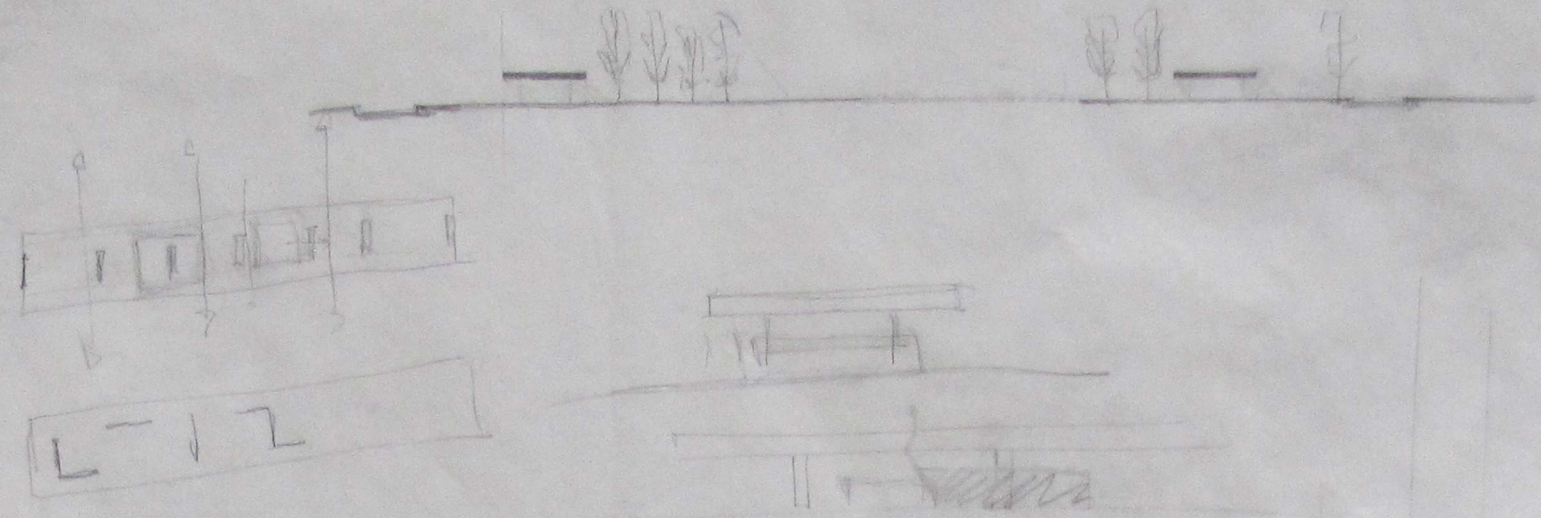
SARCO

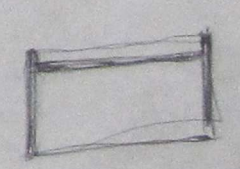
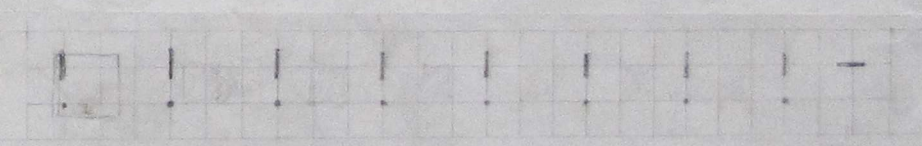
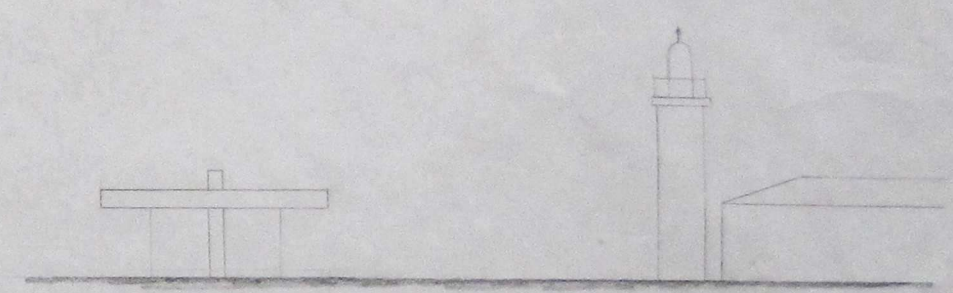
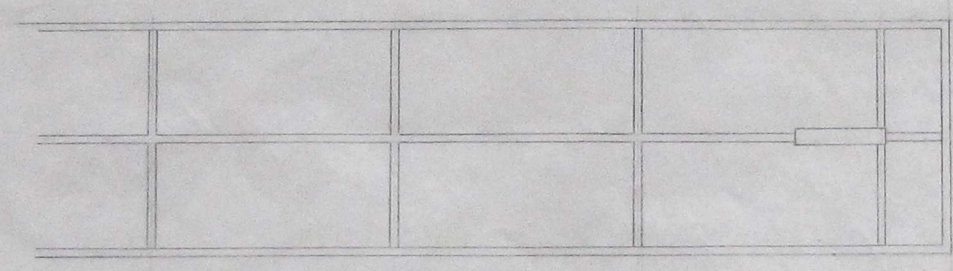
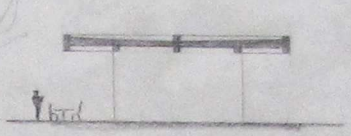
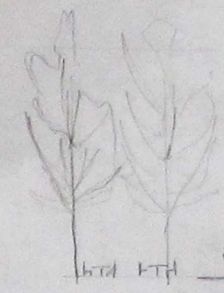
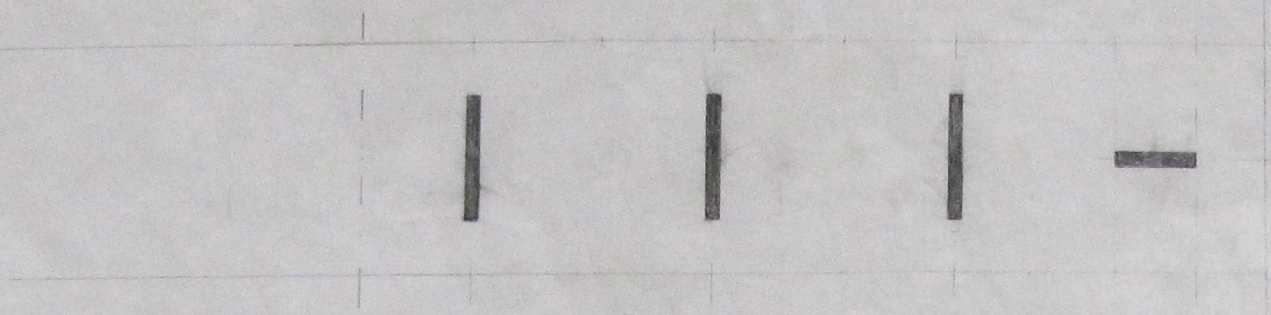
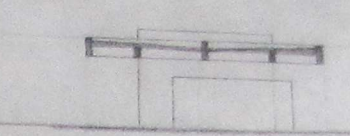
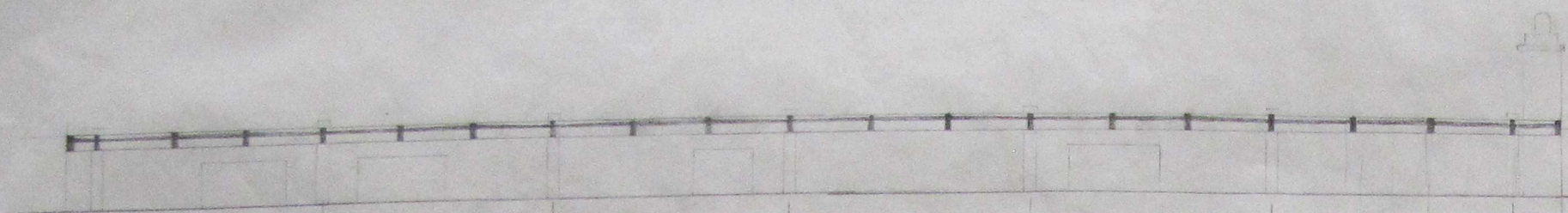


M. Sup.

Utah's pin
plans de structure
plan de détail

917 804 232





PAINÉIS



IDENTIFICAÇÃO DOS NÚCLEOS MONUMENTAIS



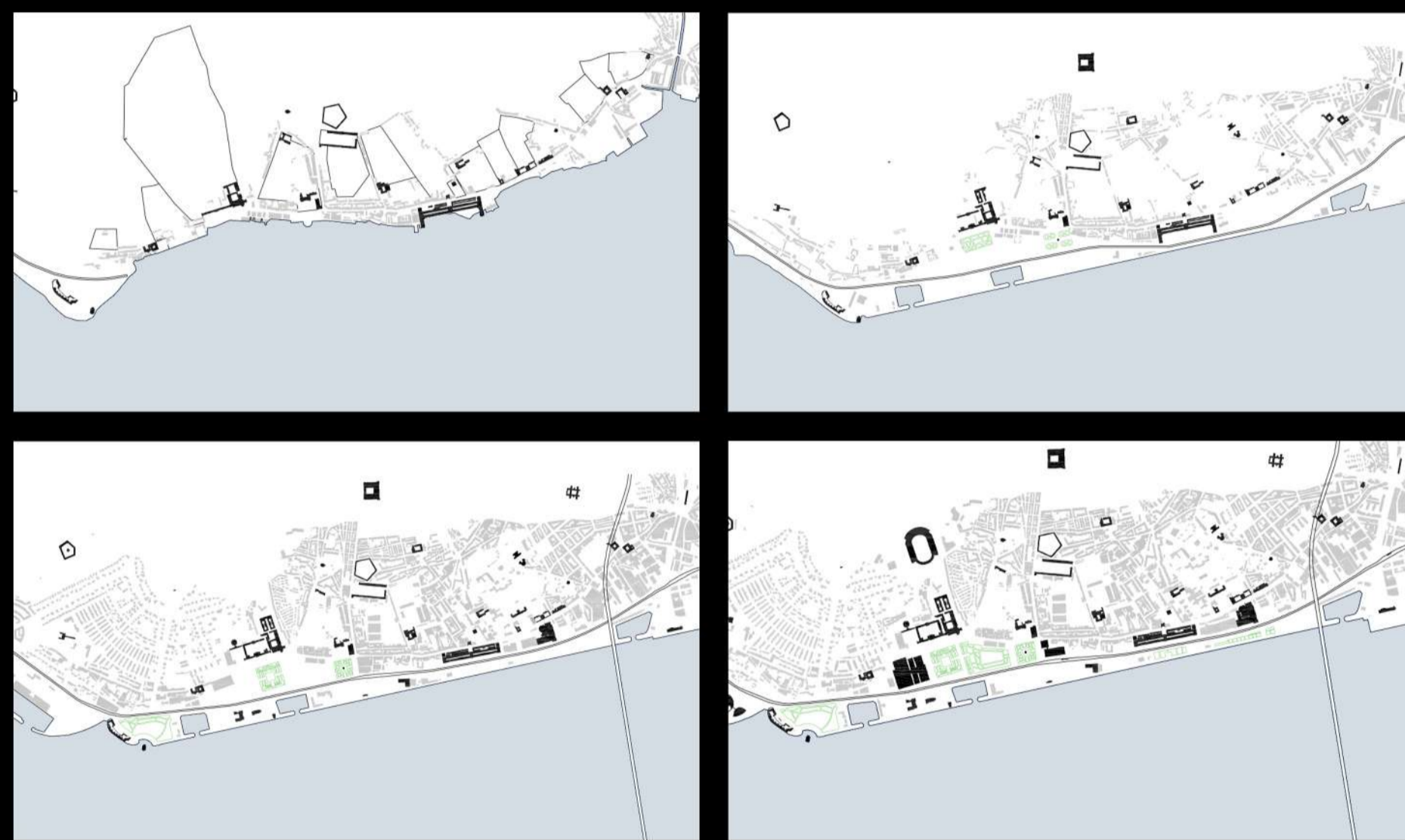
BELÉM



BAIXA / COLINAS



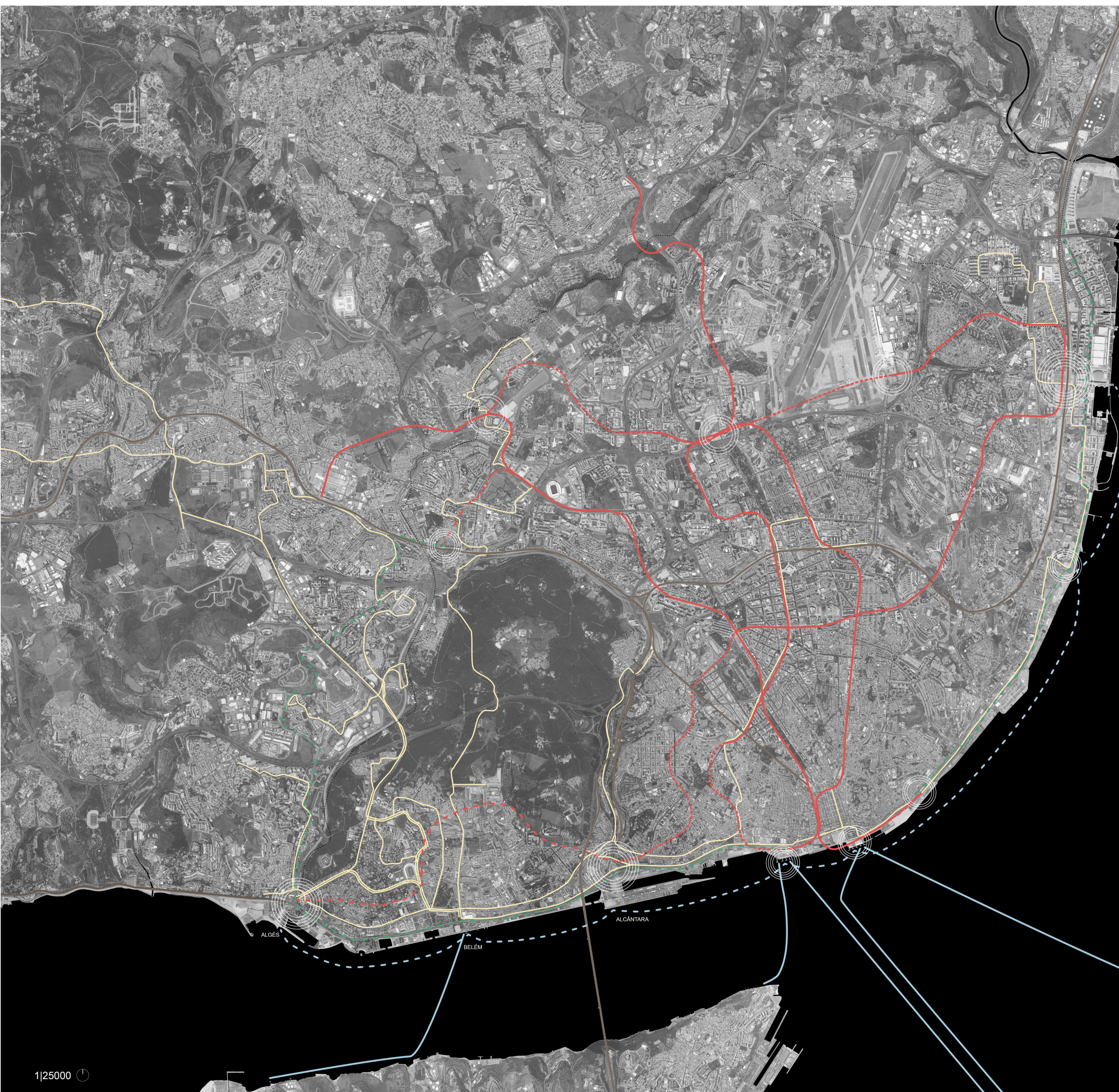
PARQUE DAS NAÇÕES



ANÁLISE DIACRÓNICA DE BELÉM (1850, 1900, 1970, ACTUALIDADE)

1|100000

- IP e IC
- REDE FERROVIÁRIA
- REDE VIÁRIA NACIONAL
- REDE METRO LISBOA
- REDE METRO ALMADA



1|25000



ALGÉS

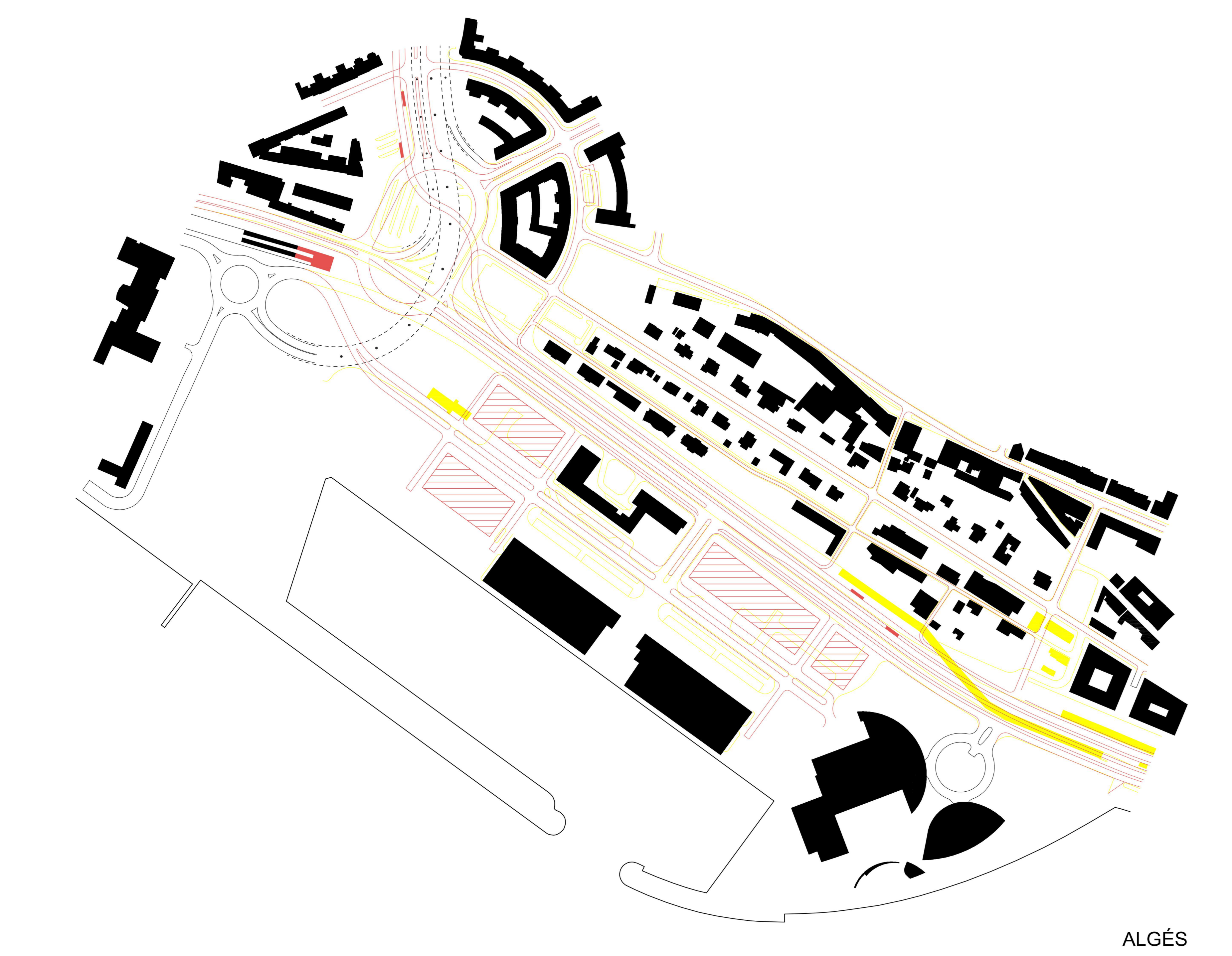
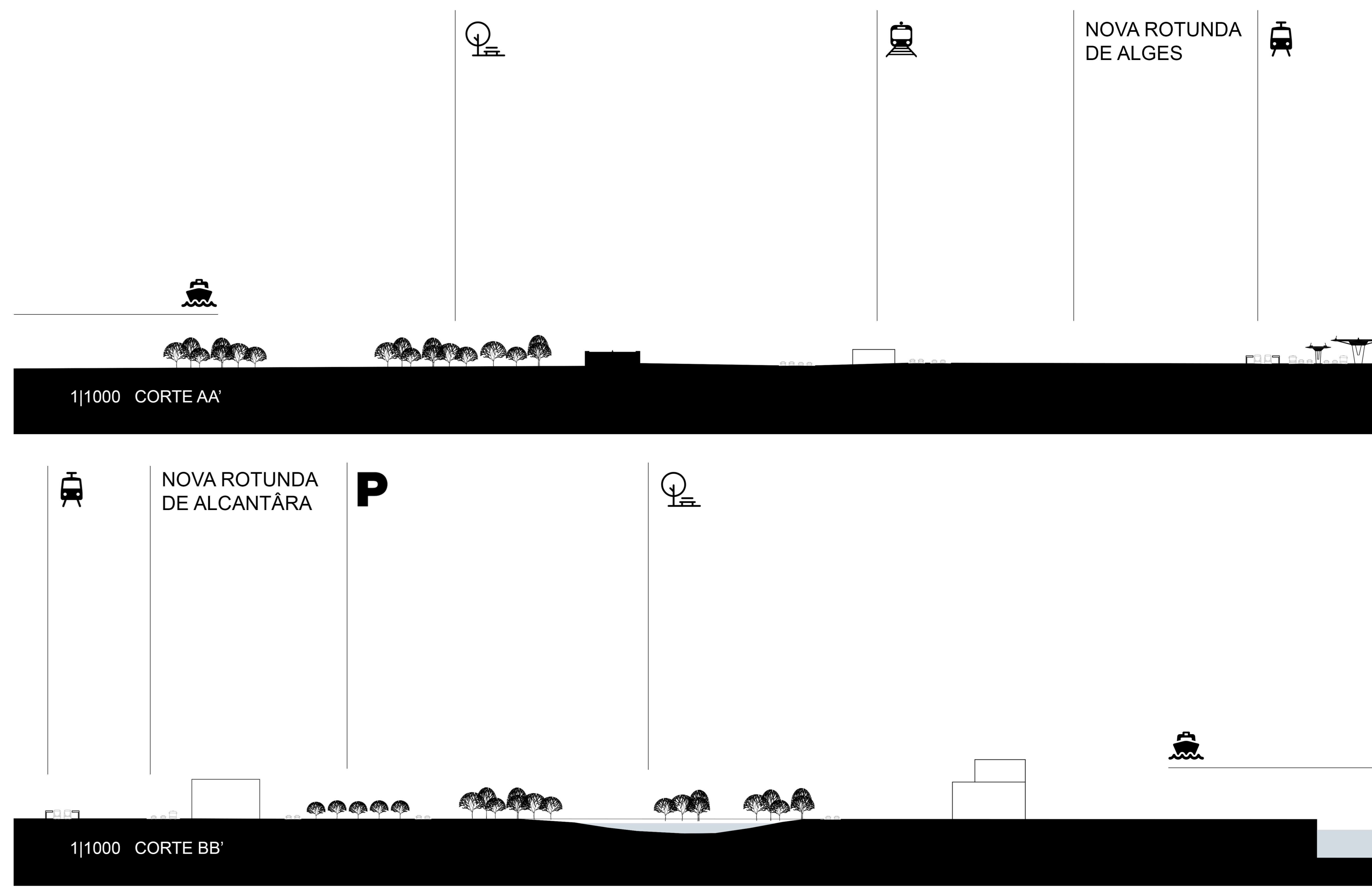
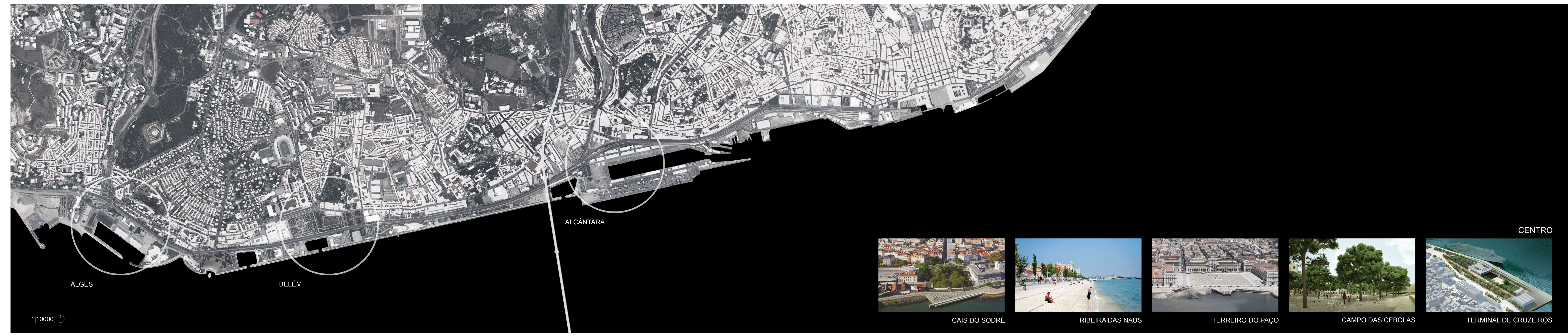


BELÉM

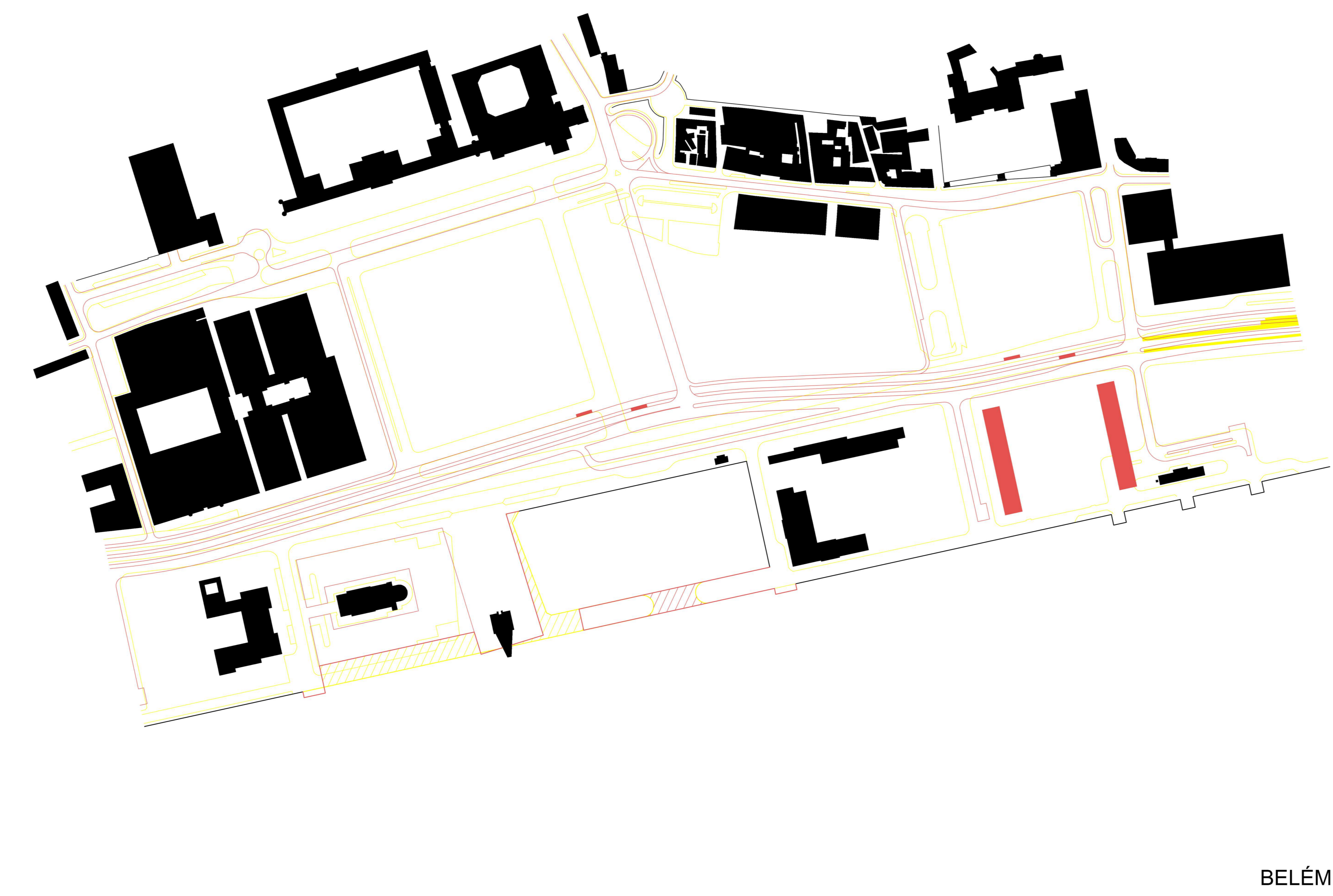


ALCÁNTARA

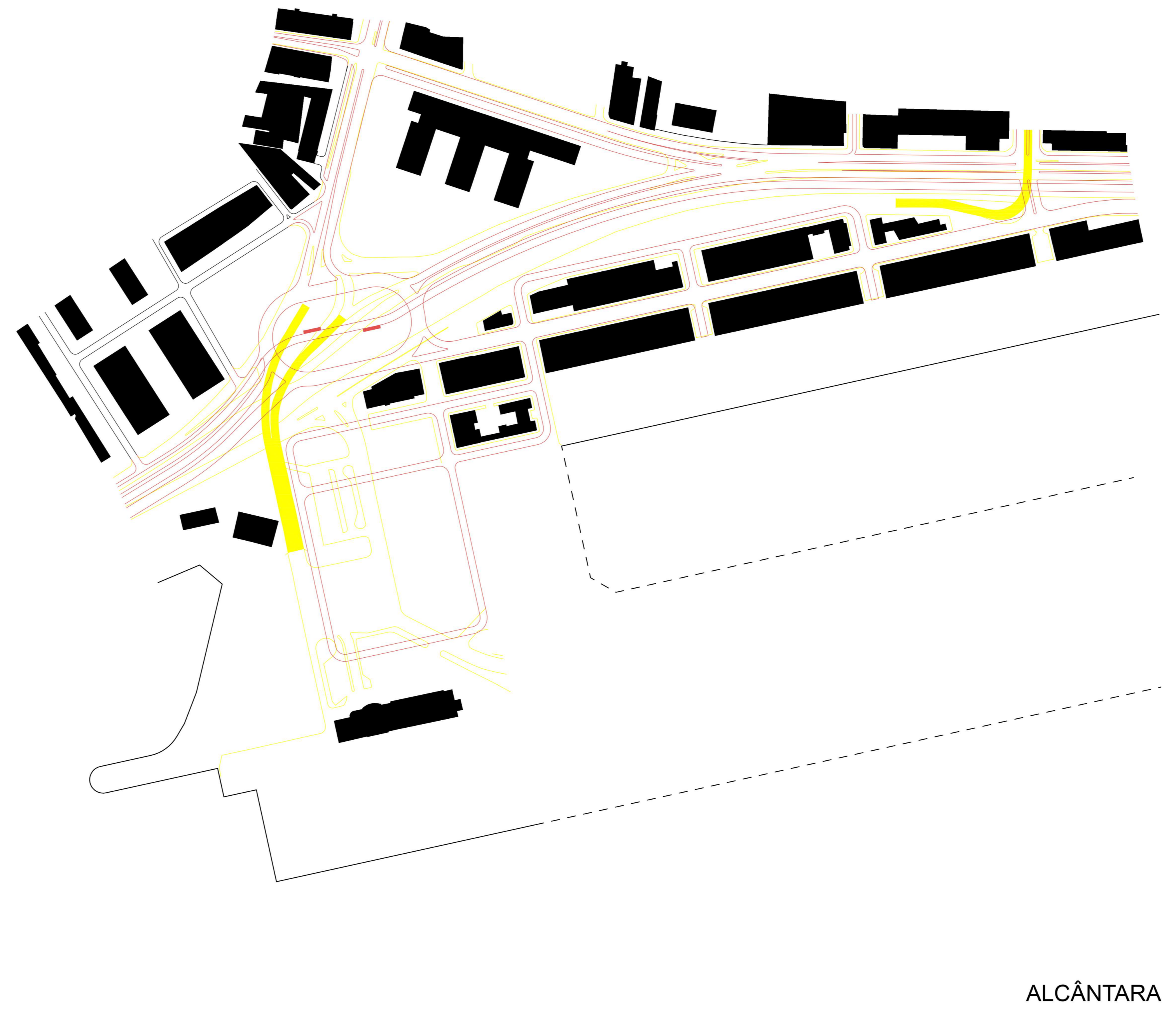
- REDE FERROVIÁRIA
- REDE METRO
- LIGAÇÃO FLUVIAL
- REDE RODOVIÁRIA
- REDE METRO DE SUPERFÍCIE
- EXISTENTE
- PREVISITO
- PROPOSTO
- INTERFACES



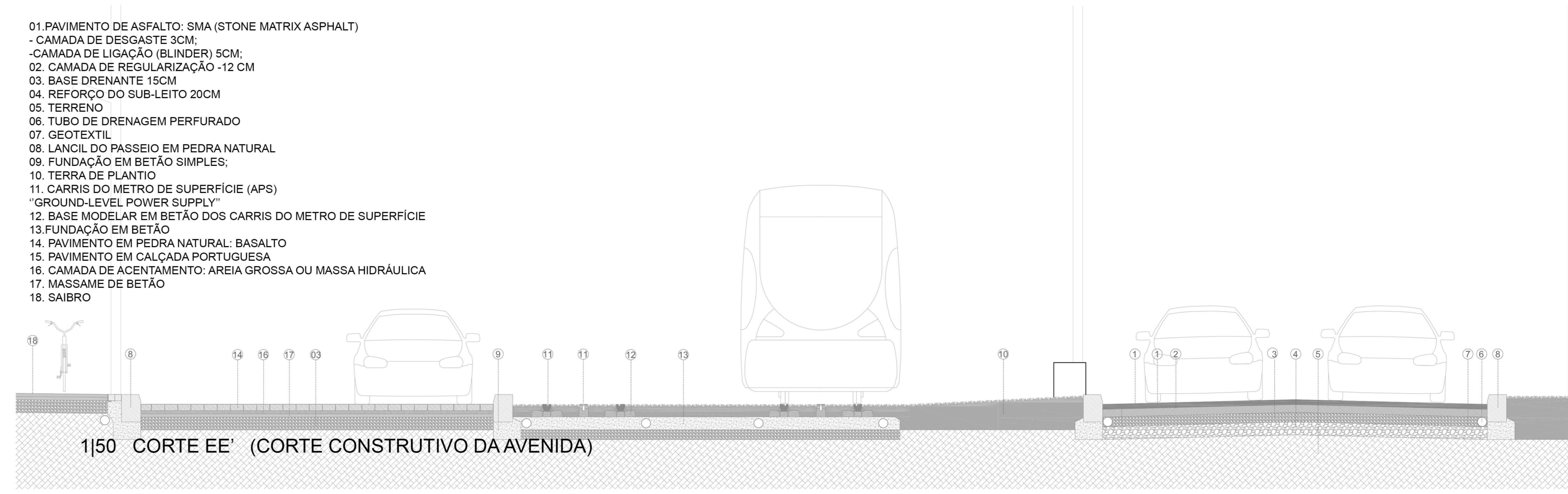
- REDESENHO DA ESTRUTURA VIÁRIA, SIMPLIFICANDO-A E DIMINUINDO O SEU IMPACTO;
- QUALIFICAÇÃO DA PRAÇA D. MANUEL I ENQUANTO ENTRADA EM LISBOA;
- REQUALIFICAÇÃO DO ESPAÇO PÚBLICO, DOTANDO-O DE HOMOGENEIDADE;
- REDESENHO DO TERMINAL RODoviÁRIO, DIMINUINDO A SUA PRESEÇA;
- VALORIZAÇÃO DAS LIGAÇÕES ENTRE O INTERFACE;
- CRIAÇÃO DE UMA ESTAÇÃO FLUVIAL EM ARTICULAÇÃO COM O INTERFACE EXISTENTE;
- CRIAÇÃO DE UMA ESTRUTURA ARBÓREA DE LIGAÇÃO DE MONSANTO AO RIO;
- CRIAÇÃO DE UMA ÁREA DE ACTIVIDADES ECONÓMICAS, DE DESPORTO E LAZER NOS TERRENOS ENVOLVENTES À DOCA DE PEDROUÇOS



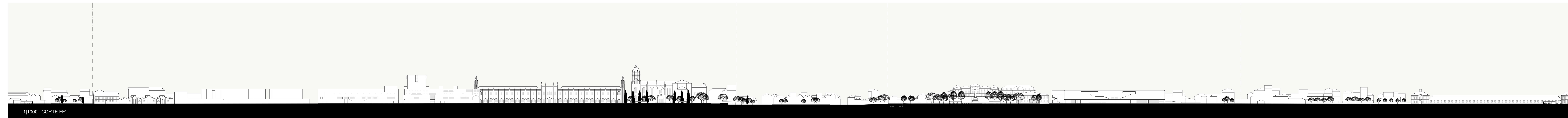
- REABILITAÇÃO DO ESPAÇO PÚBLICO DOTADO DE UMA MAIOR UNIDADE, REFORÇANDO AS LIGAÇÕES PEDONAIS E ARTICULANDO COM O LIMITE RIBEIRINHO;
- VALORIZAÇÃO DO EIXO VISUAL MOSTEIRO DOS JERÓNIMOS - PRAÇA DO IMPÉRIO - PADRÃO DOS DESCOBRIMENTOS;
- VALORIZAÇÃO DO EIXO PALÁCIO DE BELÉM - PRAÇA AFONSO DE ALBUQUERQUE - TERREIRO DAS MISSAS;
- ARTICULAÇÃO DO MUSEU DE ARTE POPULAR NA ESTRUTURA RIBEIRINHA;
- CRIAÇÃO DE INFRA-ESTRUTURAS DE APOIO AO TURISMO;
- ORDENAMENTO DO ESPAÇO ENVOLVENTE À ESTAÇÃO FLUVIAL DE BELÉM;
- VALORIZAÇÃO DA ESTRUTURA ARBÓREA;
- REDESENHO DA FRENTE RIBEIRINHA PRIORIZANDO O PEÃO E ARTICULADO COM A REDE DE CICLOVIA;
- ORDENAMENTO DO ESTACIONAMENTO

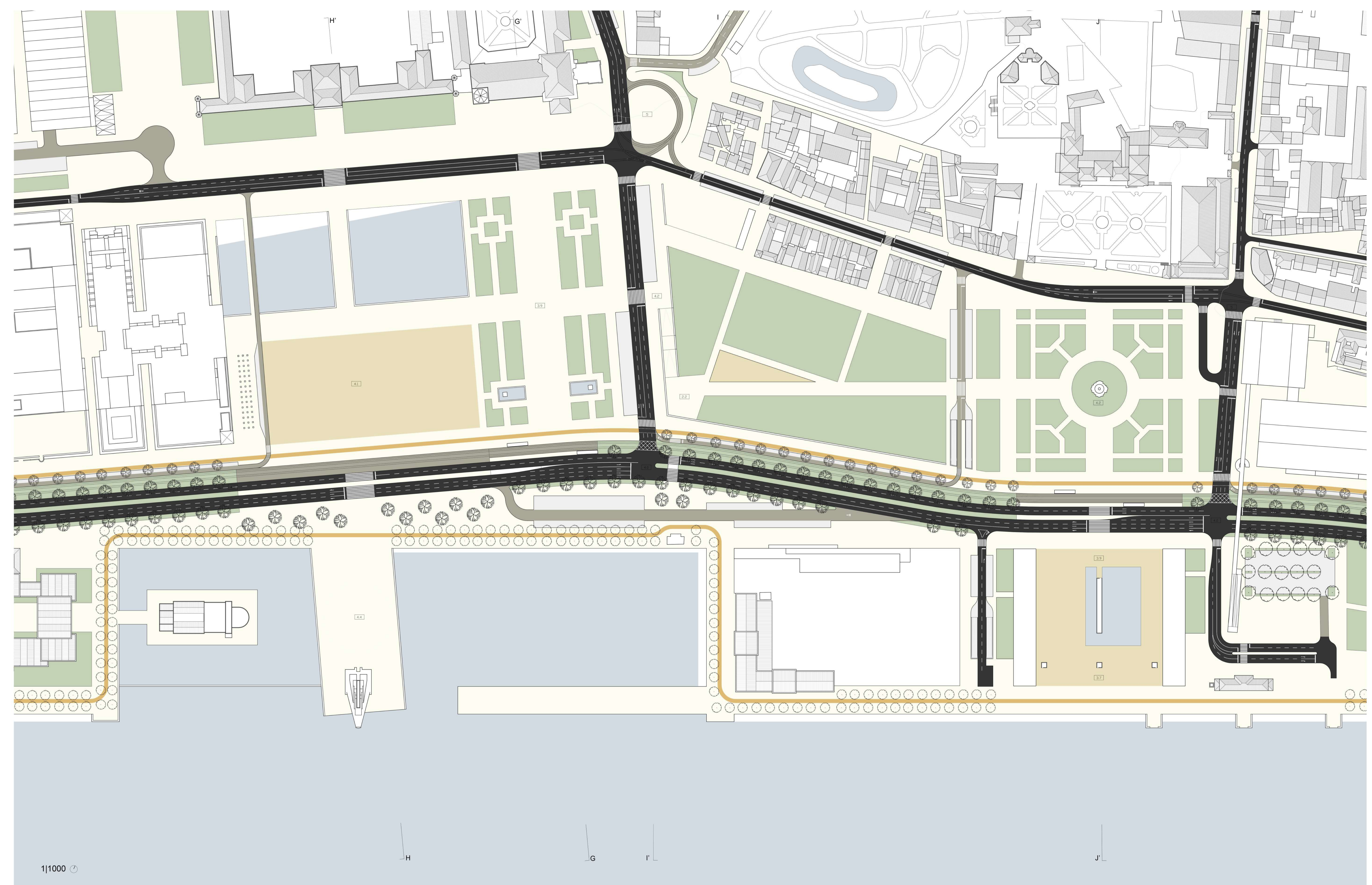


- REDESENHO DA ESTRUTURA VIÁRIA, SIMPLIFICANDO-A E DIMINUINDO O SEU IMPACTO;
- CRIAÇÃO DE UMA PRAÇA JUNTO À GARE MARÍTIMA DE ALCÂNTARA;
- REQUALIFICAÇÃO DO ESPAÇO PÚBLICO, DOTANDO-O DE HOMOGENEIDADE;
- VALORIZAÇÃO DAS LIGAÇÕES ENTRE O INTERFACE;
- CRIAÇÃO DE UMA ESTAÇÃO FLUVIAL EM ARTICULAÇÃO COM O INTERFACE EXISTENTE;
- CRIAÇÃO DE UMA ESTRUTURA ARBÓREA DE LIGAÇÃO DE MONSANTO AO RIO;
- INTEGRAÇÃO DAS UNIDADES DE EXECUÇÃO ALCÂNTARA NASCENTE E ALCÂNTARA POENTE;
- CRIAÇÃO DE ESTACIONAMENTO REGRADO



- 01 PAVIMENTO DE ASFALTO (SMA (STONE MATRIX ASPHALT))
- 02 CAMADA DE DESMATE 5CM
- 03 CAMADA DE LIGACÃO (BRUNER) 5CM
- 04 CAMADA DE REGULAGEM 10-12CM
- 05 BASE DRENANTE 10CM
- 06 REFORÇO DO SUBLEITO 20CM
- 07 TERRENO
- 08 TUBO DE DRENAGEM PERFORADO
- 09 GEOTEXTIL
- 10 LAMEL DO PASSEIO EM PEDRA NATURAL
- 11 FUNDAÇÃO EM BETÃO SIMPLES
- 12 TERRENO EXISTENTE
- 13 LAMEL DO PAVIMENTO DE SUPERFÍCIE (AR) "ROUND-LEVEL POWER SUPPLY"
- 14 BARRIL METAL EM BETÃO DOS CARROS DO METRO DE SUPERFÍCIE
- 15 FUNDAÇÃO EM BETÃO
- 16 PAVIMENTO EM CALÇADA PORTUGUESA
- 17 CAMADA DE ACENTAMENTO: AREIA GROSSA OU MASSA HORIZONTAL
- 18 MASSAME DE BETÃO
- 19 SARRIL





1:11000

H

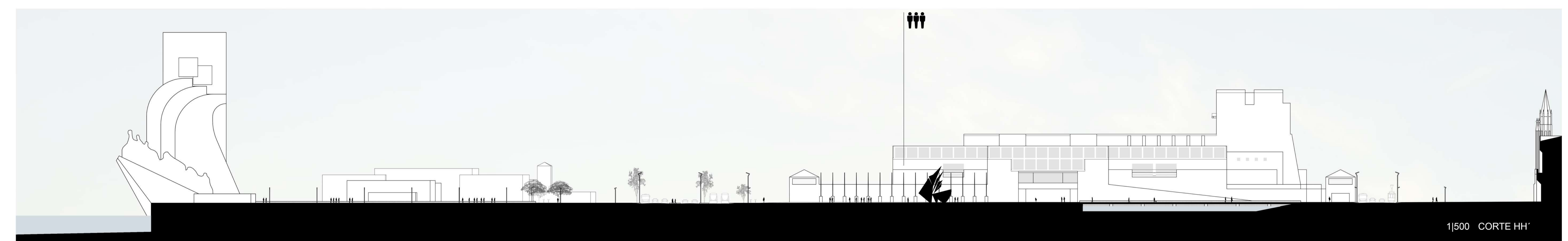
G

I

J



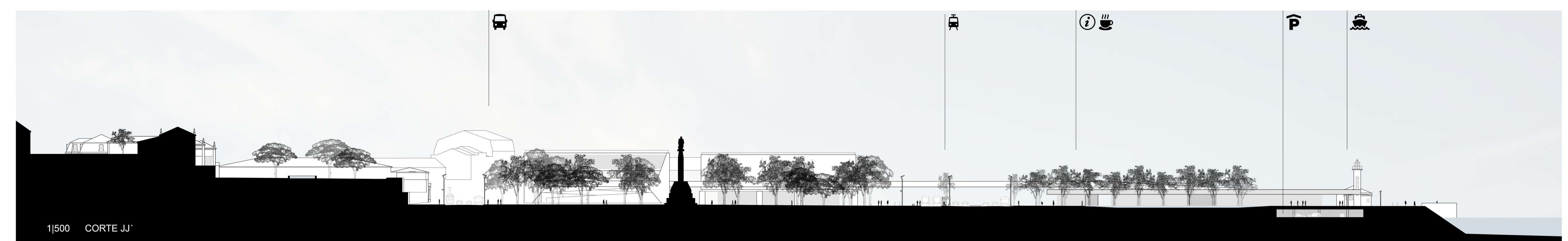
1:1500 CORTE GG'



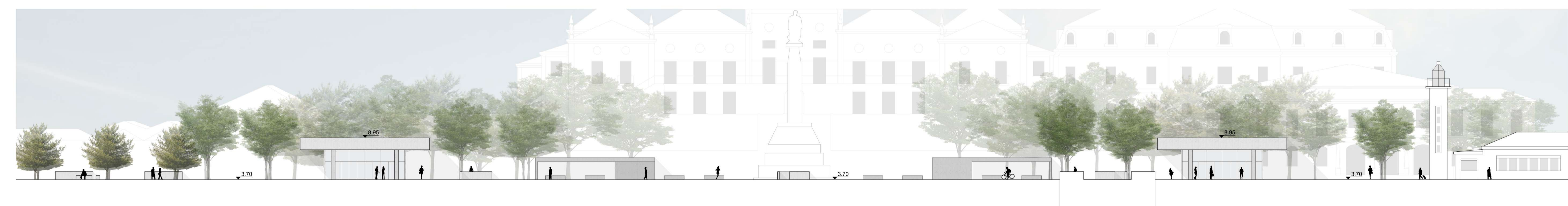
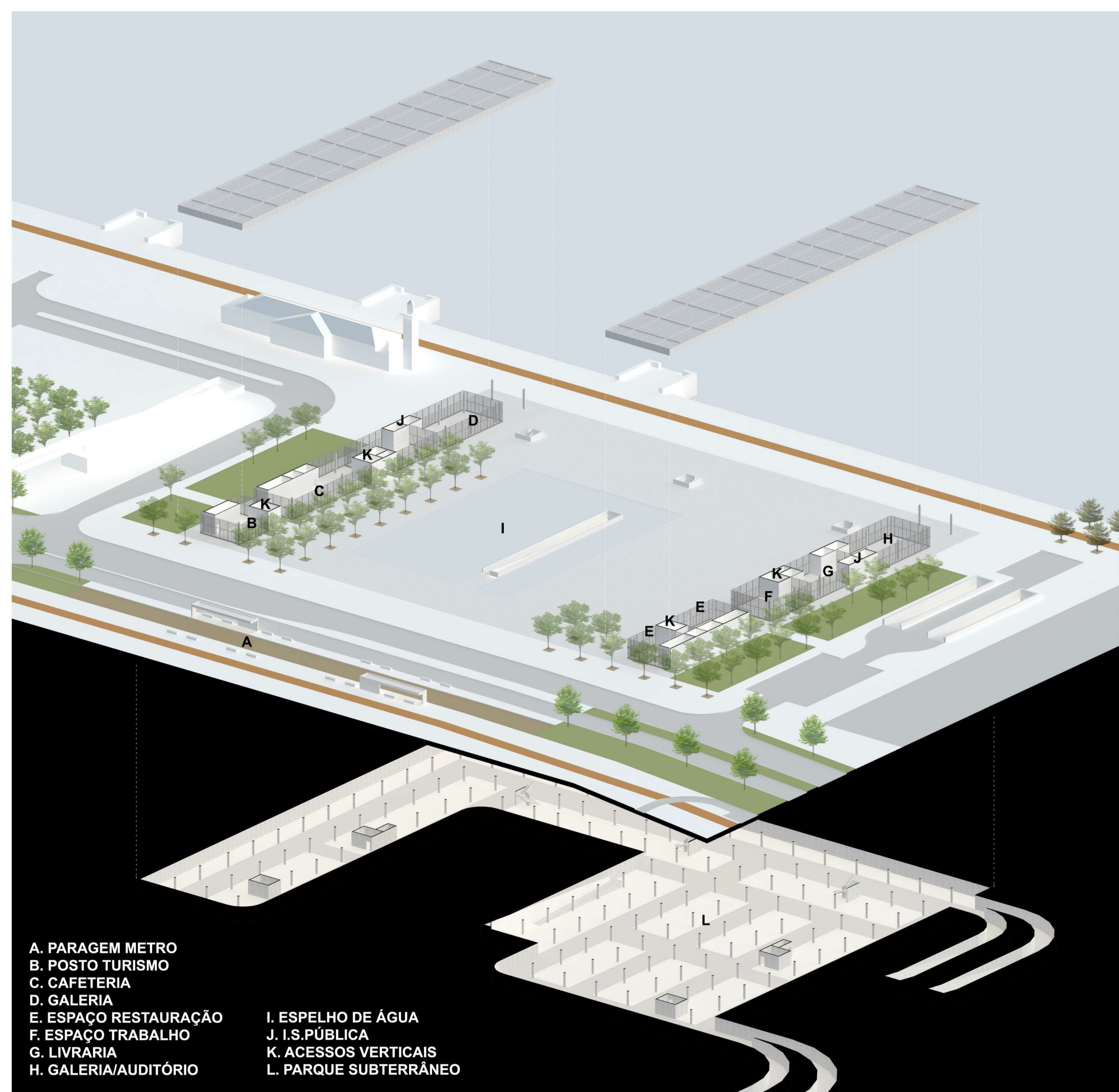
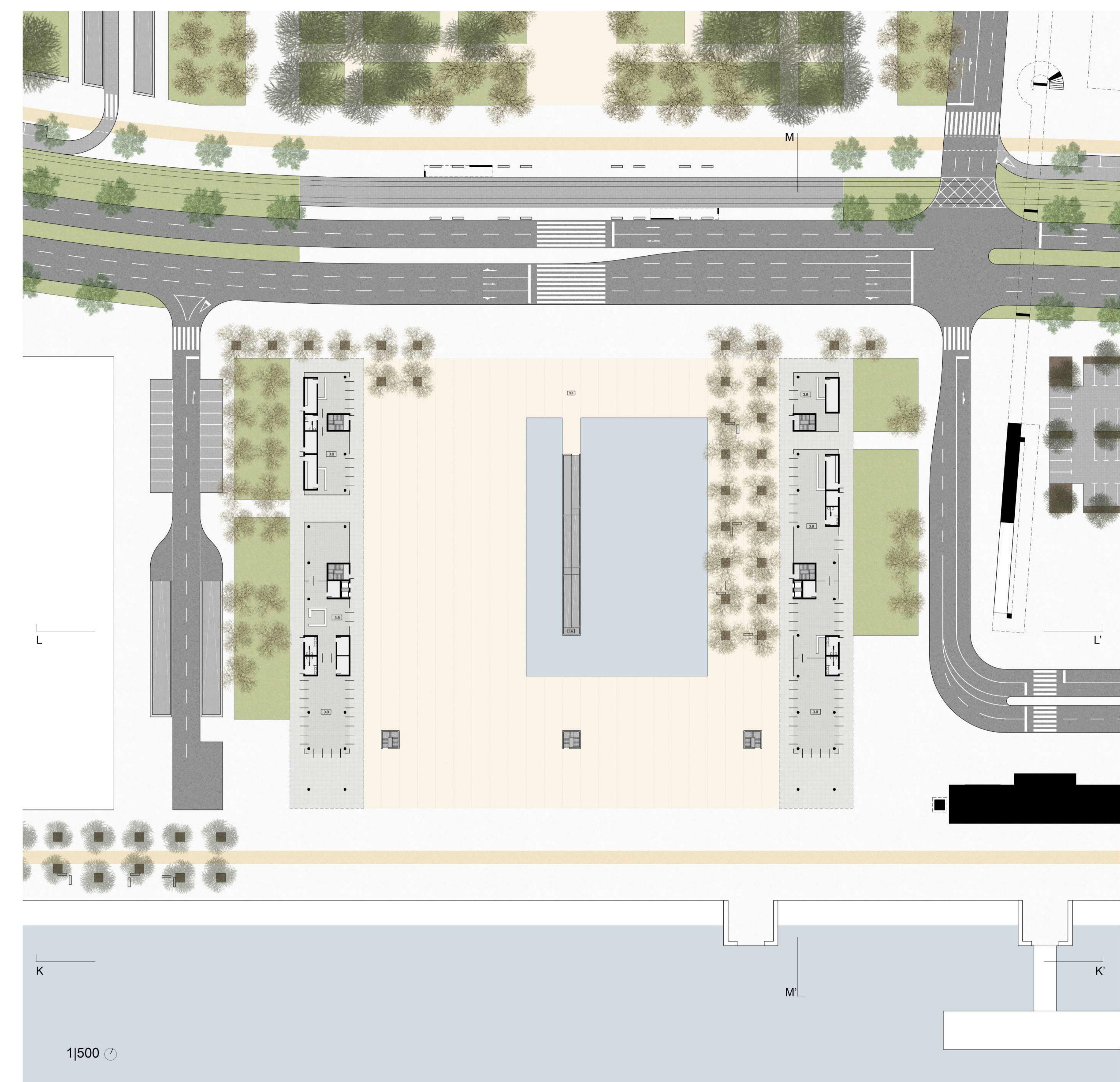
1:1500 CORTE HH'



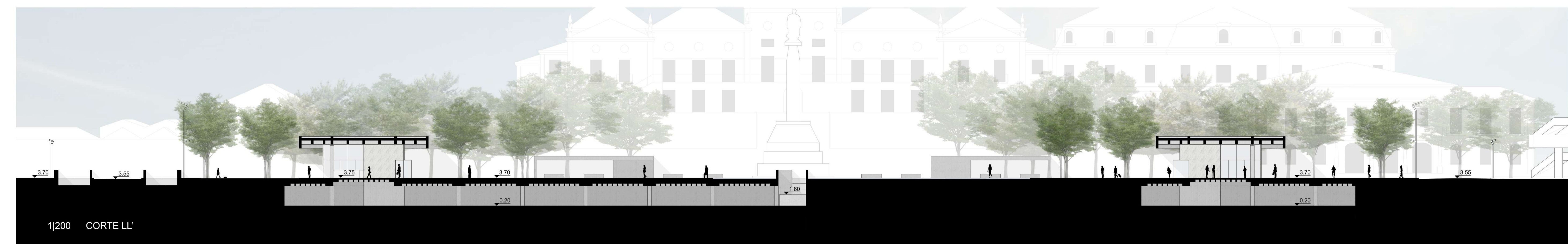
1:1500 CORTE II'



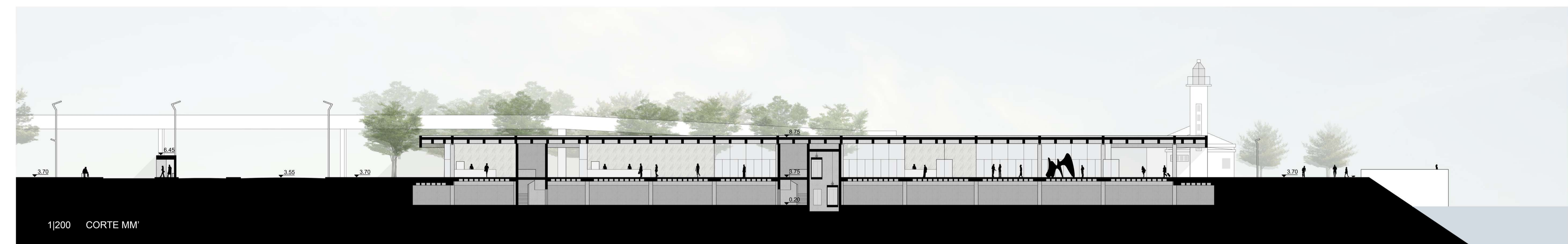
1:1500 CORTE JJ'



1:200 CORTE KK'



1:200 CORTE LL'



1:200 CORTE MM'

