

VIVER O DESOCUPADO

Marvila, do público ao privado



Projeto Final de Mestrado para a obtenção do Grau de Mestre em Arquitetura
com Especialização em Urbanismo

Kamilla Alves de Jesus (Licenciada)

Orientação científica:

Professora Doutora Maria Manuela da Fonte

Júri:

Presidente: Professor Doutor Sérgio Dos Santos Barreiros Proença

Vogal: Professor Doutor Luís Alberto Torres Sanchez Marques De Carvalho

Vogal: Professora Doutora Maria Manuela da Fonte

Documento Definitivo

Lisboa | FA U Lisboa | julho, 2024

Índice Geral

Resumo
Abstract
Índice de figuras
Lista de Siglas/ Acrónimos

Introdução **13**

Tema
Questões de trabalho
Objetivos

Capítulo I- O território: de Santa Apolónia ao Braço de Prata **17**

1.1. Localização territorial
1.2. Lisboa Oriental- contexto histórico
1.3. Leitura sensitiva
1.4. Análise do Caminho do Oriente
1.5. O Uso do solo PDM Lisboa

Capítulo II- Conceitos para a consolidação do território **35**

2.1. A 'boa' cidade
2.2. O Espaço Público
2.3. Caminhabilidade
2.4. A Habitação
2.5. Vazios Urbanos

Capítulo III- Proposta Urbana: Entre Linhas **53**

3.1. Proposta Estratégica
3.2. O Projeto – o sítio e a solução urbana

Conclusão **69**

Bibliografia **71**

Anexos **76**

Resumo

O território a intervir é em Lisboa Oriental, entre as freguesias do Beato e Marvila. Graças à época industrial e à instalação da linha ferroviária, servem de ‘ponte’ para a expansão urbana. As comunidades que ali se inserem, concentram a sua presença junto à zona de trabalho das fábricas e antigas indústrias. Este Território atualmente tem no seu tecido resquícios de ocupação aristocrata e religiosa, deixando bolsas, vazios, áreas vacantes, apresentando-se desconectado, dividido e segregado.

A proposta tem como objetivo revitalizar as áreas urbanas desocupadas, particularmente em Lisboa Oriental, na quinta do Marialva e a quinta dos Alfinetes conferindo-lhes um novo uso. Para tal efeito destacamos a importância de combater o abandono destes antigos terrenos agrícolas, transformando os mesmo em espaços verdes que tanto possam ser públicos, como coletivos ou privados, e que serão essenciais para a reconexão do território. Para definir os limites de cada espaço, e atendendo às necessidades atuais, propomos a construção de habitação, comércio, serviços e equipamentos, de forma a reativar e a dinamizar esta zona.

Palavras-chave

Marvila | Habitação | Espaço Público | Caminhabilidade | Vazios Urbanos

Abstract

The intervention territory is located in Eastern Lisbon, between the parishes of Beato and Marvila.

Thanks to the industrial era and the installation of the railway line, these areas served as a bridge for urban expansion. The communities settled there concentrated their presence around the factories and former industrial zones. Today, this territory exhibits remnants of bureaucratic and religious occupation, leaving pockets of vacant land and empty spaces, presenting a disconnected, divided, segregated urban fabric.

The proposal aims to revitalize the unoccupied urban areas, particularly in Eastern Lisboa, focusing on the Quinta do Marialva and Quinta dos Alfinetes, giving them new uses. To this end, we emphasize the importance of addressing the abandonment of these former agricultural lands, transforming them into green spaces that can be public, collective, or private, and which will be essential for reconnecting the territory. To define the boundaries of each space, and considering current needs, we propose the construction of housing, commerce, services and facilities, with the goal of reactivating and revitalizing this area.

Keywords

Marvila | Housing | Public Space | Walkability | Urban Voids

Agradecimentos

Em primeiro lugar agradeço a YHWH, o sopro da vida. À minha família pelo apoio prestado em diversos momentos, o meu muito obrigado. À Gisele Ramos e à Helliane Lopes obrigada pela amizade, partilha e apoio ao longo deste percurso, o coração é uma estrada de duas vias e por onde quer que nos leve a vida, o meu estará sempre disposto a vos receber.

Aos professores que cruzaram o meu caminho deixando o seu marco positivo, grandes seres humanos e bons profissionais são fruto do investimento de bons professores...

À pessoa que foi crucial a esta reta final, Cristina Galrito, o meu mais sincero obrigado pois com o teu apoio tudo se tornou mais fluído e concretizável. À professora Manuela, toda a gratidão por ter abraçado este projeto comigo, pela sua disposição e paciência, e pelos seus ensinamentos constantes.

A vida é o desafio mais completo de todos...

Índice de Figuras

Figura 1 | Limite da Localização de Portugal em contexto Ibérico

Elaborado pela autora, 2024; fonte googleearth

Figura 2| Localização de Lisboa no Estuário do Tejo

Elaborado pela autora, 2024; fonte googleearth

Figura 3 | Localização de Lisboa Oriental, no contexto da cidade

Elaborado pela autora, 2024; Fonte googleearth

Figura 4| Delimitação da área de intervenção em Lisboa Oriental, entre Santa Apolónia a Braço de Prata

Elaborado pela autora, 2024; fonte googleearth

Figura 5 | Limites das 24 freguesias de Lisboa. A amarelo, Lisboa Oriental

Elaborado pela autora, 2023;

Figura 6 | Estação de Santa Apolónia

Elaborado pela autora, 2023;

Figura 7| Rua de Santa Apolónia

Elaborado pela autora, 2023;

Figura 8 | Rua da Bica do Sapato

Elaborado pela autora, 2023;

Figura 9 | Rua madre deus

Elaborado pela autora, 2023;

Figura 10 | Calçada do Duque de Lafões

Elaborado pela autora, 2023;

Figura 11 | Estrada de Marvila

Elaborado pela autora, 2023;

Figura 12 | Linha de Caminho de ferro a partir da Estrada de Marvila, freguesia de Marvila

Elaborado pela autora, 2023;

Figura 13 | Mapeamento dos edifícios singulares de Lisboa Oriental

Elaborado pela autora, 2024;

Figura 14 | Desenho original dos Cadernos municipais (1954-1978)

Fonte Cadernos Municipais

Figura 15 | Fotomontagem da vista aérea

Elaborado pela autora, 2024; fonte googleearth

Figura 16 | Localização das indústrias criativas de Lisboa Oriental, no Beato e em Marvila

Fonte googleearth, 2024;

Figura 17 | Fábrica do Braço de Prata, evento momento de poesia e música

Elaborado pela autora, 2023;

Figura 18 | Escadarias das Galerias e espaços de concerto, Fábrica do Braço de Prata

Elaborado pela autora, 2023;

Figura 19 | 8 Marvila, espaço recreativo e desportivo

Fonte United Lisboa Education Hub, 2024;

Figura 20 | 8 Marvila, Espaço comercial

Fonte United Lisboa Education Hub, 2024;

Figura 21 | Planta de Ordenamento do Plano Director Municipal de Lisboa-, Qualificação do Espaço Urbano, Escala 1:10000

Fonte Câmara Municipal de Lisboa, 2023;

Figura 22 | Freguesia de Marvila, qualificação do espaço urbano, Plano Director Municipal

Fonte Câmara Municipal de Lisboa, PDM;

Figura 23 | Desenho do Espaço público qualificado

Livro Normas Urbanísticas Vol. II;

Figura 24 | Relação entre diferentes cotas

Livro Normas Urbanísticas Vol. II;

Figura 25 | O “quarteirão” moderno em Alvalade, relação transversal da malha edificada em relação à rede viária

Esquema Elaborado pela autora, fonte googleearth 2024;

Figura 26 | O quarteirão moderno em Alvalade, circuitos e relação do espaço público entre edifícios de habitação

Elaborado pela autora, 2024;

Figura 27 | O quarteirão eclético em Alvalade, decomposição esquemática da relação da malha edificada com os edifícios e arruamentos existentes

Elaborado pela autora, 2024;

Figura 28 | O quarteirão eclético em Alvalade, identificação de continuidades e eixos viários

Elaborado pela autora, 2024;

Figura 29 | O quarteirão eclético em Alvalade, decomposição esquemática

Elaborado pela autora

Figura 30 | Localização do Bairro das Estacas em Alvalade, em Alvalade, Lisboa

Fonte googleearth

Figura 31 | Bairro das Estacas em Alvalade, Lisboa 1949-1958

Fonte docomomoiberico

Figura 32 | Bairro das Estacas em Alvalade, espaço público, percursos pedonais (a amarelo) e zonas verdes (a vermelho)

Fotos Líbia Florentino, 2021;

Figura 33| Bairro das Estacas em Alvalade, espaço de transição entre o espaço público e o espaço construído

Elaborado pela autora, fonte googleearth 2024;

Figura 34 | Desenho do Conjunto Habitacional Cinco Dedos, Chelas, Lisboa

Elaborado pela autora, fonte googleearth 2024;

Figura 35 | Fotomontagem das relações visuais, do conjunto habitacional com a envolvente

Elaborado pela autora, fonte googleearth 2024;

Figura 36 | Esquema das possibilidades de circulação em torno do conjunto habitacional

Elaborado pela autora, 2024;

Figura 37 | Esquema da relação dos espaços públicos e privados entre o Conjunto edificado

Elaborado pela autora, 2024;

Figura 38 | Estratégia urbana espaços públicos estruturantes

Elaborado pela autora, fonte googleearth2024;

Figura 39 | Circuito pedonal 1

Elaborado pela autora, fonte googleearth2024;

Figura 40 | Circuito pedonal 2

Elaborado pela autora, fonte glooglearth, 2024;

Figura 41 | Circuito pedonal 3

Elaborado pela autora, fonte glooglearth, 2024;

Figura 42 | Circuito pedonal 4

Elaborado pela autora, fonte glooglearth, 2024;

Figura 43| TransMicable, Pilar 15 (Paragem 15), e Espaço público, Bogotá, Colômbia, 2019

Elaborado por Planeamento Distrital, fonte archdaily 2024;

Figura 44| TransMicable, Pilar 15 (Paragem 15), e Espaço público, Bogotá, Colômbia, 2019

Elaborado por Planeamento Distrital, fonte archdaily 2024;

Figura 45| Diagrama das barreiras físicas do território de Lisboa Oriental, entre as freguesias do Beato e Marvila

Elaborado pela autora, fonte glooglearth, 2023;

Figura 46| Diagrama dos espaços verdes qualificados, das áreas desocupadas, limite das quintas Zona A(Quinta dos Alfinetes), Zona B (Quinta do Marialva)

Elaborado pela autora, fonte glooglearth, 2023;

Figura 47 | Eixos estruturantes: a linha férrea (a vermelho), a Estrada de Marvila (a azul)

Elaborado pela autora, 2024;

Figura 48| Esboço de uma possível rede viária

Elaborado pela autora, 2024;

Figura 49| Esboço de uma proposta urbana, espaços de habitação a cinza, espaço público a verde, procura de continuidades

Elaborado pela autora, 2024;

Figura 50 | Esboço de uma proposta urbana, espaços de habitação, espaço público a verde, acerto de alinhamentos

Elaborado pela autora, 2024;

Figura 51 | Esboço da proposta urbana, espaços de habitação perpendiculares aos eixos principais definidos

Elaborado pela autora, 2024;

Figura 52 | Proposta Urbana, Marvila Entre Linhas

Elaborado pela autora, 2024;

Figura 53 | Proposta Urbana, Marvila Entre Linhas, Zona A (Quinta dos Alfinetes)

Elaborado pela autora, 2024;

Figura 54 | Proposta Urbana, Marvila Entre Linhas, Zona B (Quinta do Marialva)

Elaborado pela autora, 2024;

Figura 55 | Perfis da Proposta urbana, Marvila Entre Linhas, Zona A (Quinta dos Alfinetes)

Elaborado pela autora, 2024;

Figura 56| Perfis da Proposta urbana, Marvila Entre Linhas, Zona B (Quinta do Marialva)

Elaborado pela autora, 2024;

Lista de Siglas/Acrónimos

AML- Área Metropolitana de Lisboa

CML- Câmara Municipal de Lisboa

PDML- Plano Diretor Municipal de Lisboa

RPDML- Regulamento do Plano Diretor Municipal de Lisboa

Introdução

Introdução

Viver o desocupado é visto como uma oportunidade de conectar a cidade, através dos espaços expectantes que nela existem, assim como reconfigurar a relação do peão com a envolvente, neste caso a de Lisboa Oriental, entre as freguesias do Beato e Marvila.

Graças à época industrial, e à instalação da linha ferroviária, o território Oriental serve de 'ponte' para a expansão urbana. Posto isto, as comunidades que ali se inserem, concentravam a sua presença junto à zona de trabalho das antigas fábricas e indústrias. Como consequência, o território apresenta resquícios da ocupação industrial, religiosa, mas também aristocrata, onde possuíam as quintas associadas aos palácios, casas apalaçadas, assim como também os conventos. Estes espaços, entre muros, continuaram até aos dias de hoje, mas o contexto urbano requer a ligação dos mesmos. Portanto, pretende-se viver o espaço desocupado, tratá-lo como espaço público, num eixo contínuo, com espaços de atravessamento pedonal. De igual forma criar espaços de habitação que transformem os vazios/desocupados em áreas repletas de vida urbana com oferta de espaços verdes e zonas para conviver, permanecer e habitar.

Salientando a relação com o Tejo, a procura de proximidade com o mesmo, é uma constante no desenrolar deste projeto, e por isso compreendemos a infraestrutura férrea como um elemento que potencie a inversão da posição de segregação entre as freguesias, mas que possa ser um espaço de transição, atravessável e até mesmo um espaço agradável para se permanecer e para ligar uma parte da cidade (zona norte à zona sudoeste) de outra de forma, de uma forma direta sem constrangimentos ao ato de caminhar.

O presente trabalho pretende, de uma forma concisa, reconhecer as potencialidades do espaço sem ocupação no território de Lisboa Oriental, entre as freguesias do Beato e Marvila, e operar sobre ele. Deste modo entende-se o potencial das bolsas, dos vazios urbanos ali presentes entendendo a dicotomia existente de união e cisão do território, atualmente desconectado. Pretende-se então reconectar a frente ribeirinha à zona sudoeste de Lisboa Oriental, especialmente as antigas Quintas Marialva e dos Alfinetes.

Questões de trabalho

Para construir a proposta de intervenção num tão vasto território, colocamos algumas questões que nos inquietam e cujas respostas poderão ajudar na consolidação da solução urbana.

Deverá a proposta corresponder a um único sistema de espaços públicos estruturantes, agregadores da vida pública? Ou será que os espaços construídos reconvertidos devem assumir um carácter de adaptabilidade face as condições de alteamento do território?

Será possível a criação de um eixo claro e preciso, com o fim de impulsionar a atividade pedonal? Os percursos definidos poderão englobar estruturas inativas?

Poderão os arruamentos e as novas ligações assumir um papel de atratividade e gerar dinamismo na cidade?

Quais serão os equipamentos em falta ao longo deste novo eixo? Podem os mesmos fazer parte de uma série de percursos que deem força ao eixo estruturante?

Objetivos

O objetivo principal deste estudo é propor intervenções urbanas que visem transformar Marvila num espaço mais inclusivo, seguro e sustentável, promovendo a sua integração no tecido urbano existente e melhorando a qualidade de vida dos seus habitantes. Deste modo, serão apresentadas soluções que procuram promover a conectividade entre as duas zonas, norte e sul de Marvila, e a zona ribeirinha com a nova área a intervencionar em Marvila, entre as Azinhagas Viegas e dos Alfinetes, e o terreno entre a Calçada do Duque de Lafões, a Estrada de Marvila e o Pátio Marialva.

Os objetivos são:

- Encontrar formas de atravessamento pedonal ao longo da linha ferroviária, de forma a minimizar o efeito barreira que o comboio promove em certas partes;
- Introduzir um novo meio de transporte público, o teleférico;
- Criar espaços verdes públicos e privados;
- Propor novos espaços de habitação;
- Criar novos arruamentos ligando assim o tecido urbano, existente e proposto;
- Criar um miradouro valorizando a vista e o terreno em Marvila;
- Introduzir novos equipamentos de utilização pública, tendo em conta a oferta de equipamentos da envolvente;

Capítulo I

O território: de Santa Apolónia ao Braço de Prata

1.1. Localização territorial

O território em estudo é o de Lisboa Oriental, de Santa Apolónia a Braço de Prata, mais especificamente nas antigas Quintas Marialva e dos Alfinetes. As figuras abaixo demonstram o seu enquadramento a nível nacional assim como a sua relação com o Rio Tejo e por fim a zona de estudo no contexto oriental.

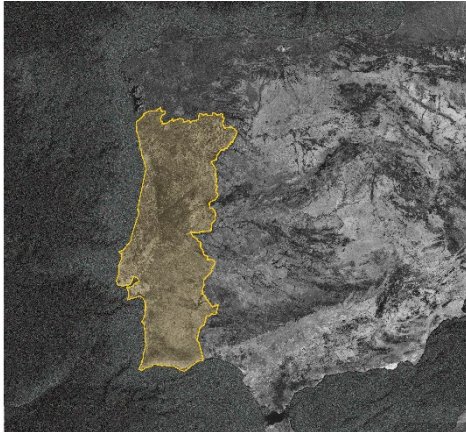


Fig1. Limite da Localização de Portugal em contexto Ibérico, fonte googleearth 2024

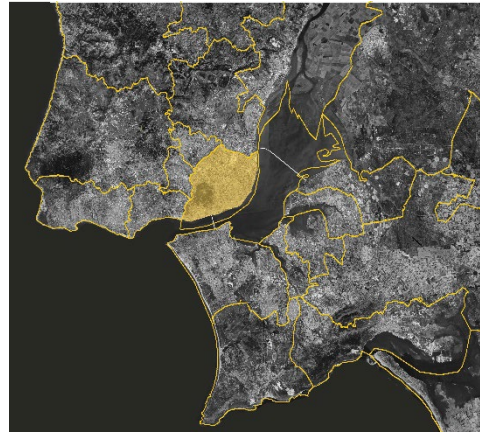


Fig2. Localização de Lisboa no Estuário do Tejo, fonte googleearth 2024

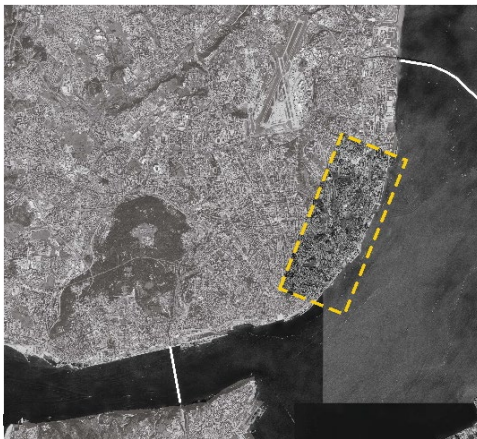


Fig.3 Localização de Lisboa Oriental no contexto da cidade,. fonte googleearth 2024



Fig4. Delimitação da área de intervenção em Lisboa Oriental, entre Santa Apolónia a Braço de Prata. fonte googleearth 2024

1.2. Lisboa Oriental- contexto histórico

A zona Oriental foi durante séculos cercada por hortas, quintas e conventos, visto que estes serviam o propósito de sustentar a cidade com a produção local de produtos frescos. Contudo com a revolução industrial do séc. XIX, a cidade começa a mudar, surgem então fábricas, indústria e infraestrutura pesada, o caminho de ferro. Mas com o passar da mesma, revolução industrial, muitas indústrias passam a ser encerrados e tornam-se com o tempo obsoletos.

Os Pátios e Vilas existentes em Lisboa Oriental provém de uma necessidade de habitar do proletário, que por deixarem a província e ao mudar par Lisboa à procura de trabalho acabam por ocupar antigos palácios e conventos, e por muitas vezes construindo anexos junto a muros existentes, entre vales ou penedias. Alguns deles ainda se mantém nos dias de hoje como é o caso do Pátio Marialva e o Pátio Aguiar, em Marvila, a Vila Dias no Beato entre outros. (Consiglieri, Ribera, Vargas & Abel, 1993)

Em função do descrito Desta forma é necessário agir, surge então a proposta de revitalizar toda esta zona oriental através da Expo98, num projeto denominado “O caminho do Oriente” surgem, portanto, dois aliados os privados assim como a camara municipal de Lisboa se predispõem a assumir a revitalização das zonas degradadas, do património em desuso e do espaço público. (Saraiva et all, 2018)

A Exposição Mundial de 1998, foi um acontecimento de grande impacto no território de Lisboa Oriental pelo que irá ser o eixo condutor da expansão urbana da cidade. A mesma teve início no Parque das Nações, área que antes era zona de depósito industrial e que se encontrava degradada e, portanto, revitalizada para sediar o evento. A Expo 98 surge então como um catalisador para a expansão de Lisboa Oriental, visto que intencionava requalificar a região em relação a frente ribeirinha trazendo benefícios ao desenvolvimento económico e expandindo a infraestrutura. A aposta seria destacar Portugal como um destino turístico, promover e celebrar os feitos históricos dos caminhos marítimos e atrair desta forma visitantes de todo o mundo.

Este acontecimento foi fulcral para a valorização do território Oriental visto que contribuiu para vários investimentos imobiliários, atraindo empresas, novos moradores e turistas. Todo este processo de revitalização demonstrou que o redesenho do espaço urbano pode e deve ter em conta o desenvolvimento urbano, a preservação ambiental e a promoção cultural.

1.3. Leitura sensível sobre o território de Lisboa Oriental

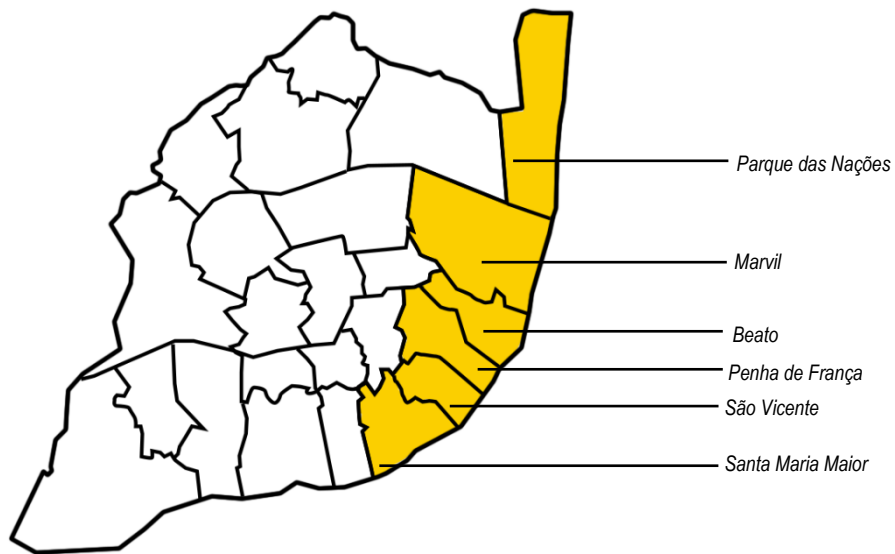


Fig.5 Limites das 24 freguesias de Lisboa. A amarelo, Lisboa Oriental, 2023, elaborado pela autora



Fig.6 Estação de Santa Apolónia, 2023, elaborada pela autora

Ao caminhar pelo território de Lisboa Oriental percebemos as linhas que o delimitam, que acontecem pela segmentação deixada pelo rasgo da infraestrutura ferroviária assim como pelos vestígios das antigas quintas e azinhagas. Neste seguimento entendemos que se comporta como uma contradição, visto que a sua principal função deveria ser conectar as duas zonas distintas uma a norte e a outra a sul em relação com a frente ribeirinha.

Há uma presente sensação de quebra e de rutura do espaço desenhado, o percurso a pé é completamente diferente do percurso feito por veículos motorizados. Há uma constante sensação de perigo por causa dos veículos que transitam e pela falta de espaços qualificados (passeios) para a circulação pedonal.

Ao longo do eixo ferroviário poucos ou quase nenhuns espaços verdes são de oferta à população, na realidade, grades e muros altos assim como a diferença de cotas criam zonas inabitadas ou muito pouco utilizadas, usadas apenas como atravessamentos. As pessoas quando circulam junto à ferrovia não possuem espaços convidativos e de permanência para que possam apreciar os pequenos momentos em que se tem a relação visual com o Tejo.



Fig.7 Rua de Santa Apolónia, 2023, elaborada pela autora

A imagem retrata o receio de alguém que transita a pé por debaixo da ponte ferroviária na Rua Madre de Deus, há um constante medo na passagem pois os passeios são estreitíssimos permitindo apenas a passagem de uma pessoa de cada vez, e quem passa de veículo não respeita as condições da zona.

Neste lugar, a cidade atua como um conjunto de ilhas onde se interage pontualmente, em oposição a um organismo vivo que oferece trocas e espaços de convivência e que sejam convidativos à caminhabilidade, ou sequer a permanecer ou até mesmo residir.

Os muros são uma constante ao longo do percurso desde Santa Apolónia a Marvila como demonstram as figuras abaixo.



Fig.8 Rua da Bica do Sapato, 2023 elaborada pela autora



Fig.9 Rua madre deus, 2023 elaborada pela autora

Assim como estas barreiras também se encontram presentes no Beato e em Marvila como demonstram as figuras seguintes.



Fig.10 Calçada do Duque de Lafões, 2023 elaborada pela autora

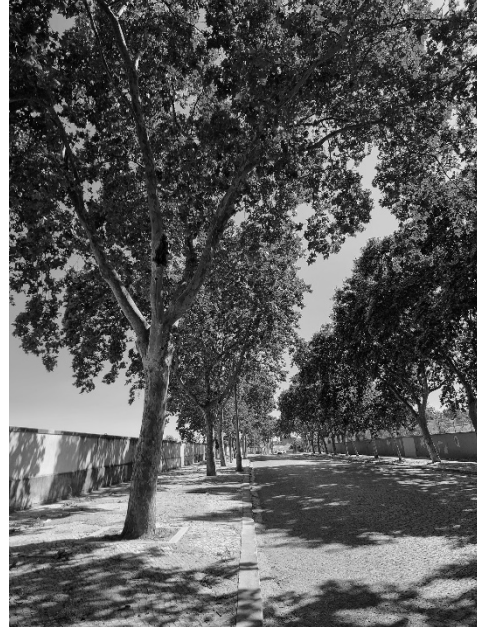


Fig.11 Estrada de Marvila, 2023 elaborada pela autora



Fig.12 Linha de Caminho de ferro a partir da Estrada de Marvila, freguesia de Marvila 2023, elaborada pela autora

1.4. Análise do Caminho do Oriente

Ao fazer este percurso denominado outrora por caminho do Oriente percebemos a riqueza em património que ali se assinala desde a estação de Santa Apolónia ao Convento dos Frades Italianos, o Convento de Santos o Novo, pelo Museu do Azulejo ou Teatro Ibérico, a antiga Fábrica de Tabacos, o Palácio do Grilo, o Convento do Beato entre outros...entendemos ser necessário criar ligações que deem destaque a estes edifícios singulares e que os mesmos possam ser usados como marcos, pontos de encontro, sobre a paisagem oriental dando-lhes novamente o destaque que outrora detinham.

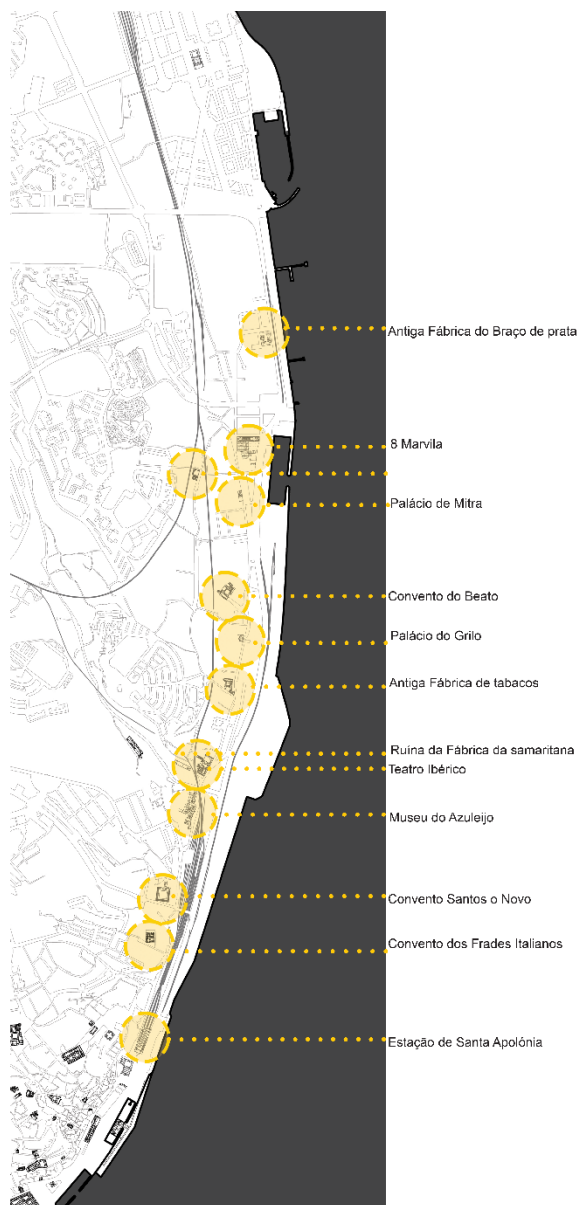


Fig.13 Mapeamento dos edifícios singulares de Lisboa oriental, elaborado pela autora

Marvila

Até 1959, altura em que a freguesia de Marvila foi criada como unidade administrativa, a mesma pertencia aos Olivais sendo que, era até ao século XIX, uma região predominantemente agrícola, com poucos habitantes e baseada na produção rural local. Com a Revolução Industrial o cenário urbano altera-se, a freguesia começa a expandir como consequência da instalação de diversas indústrias. Face a isto a população começa a aumentar, pois começa a haver uma procura de emprego junto às indústrias, surgindo então uma necessidade de construir habitações para alojar estas pessoas oriundas de um meio rural. (Yagci, 2021).

“Este processo de urbanização assinala uma problemática urbana” (Lefebvre,1968) tendo em conta que a indústria se instalava sempre próxima de recursos naturais como rios, e florestas, como acontece junto à frente ribeirinha do Beato e Marvila, pela crescente ascensão da burguesia a tomada de posse destes terrenos passa a ser utilizada para em grande parte o uso de atividades de natureza industrial. (Martins, 2021).

Entre as freguesias do Beato e Marvila

Do Beato a Marvila percebemos que é como se o tempo tivesse parado, essencialmente no traçado urbano em função da frente ribeirinha que se manteve o mesmo desde 1978 a 2024, como a Rua de Marvila, a Rua do Açúcar, a Alameda do Beato, a Rua de Xabregas a Rua do Grilo entre outras...

Talvez seja certo mencionar que a maior transformação neste troço Oriental (do Beato a Marvila), terá sido na adição da frente portuária e a substituição da ferrovia da mesma pela Av. Infante Dom Henrique como eixo principal assim como um espaço verde ribeirinho designado por Parque Ribeirinho Oriente.

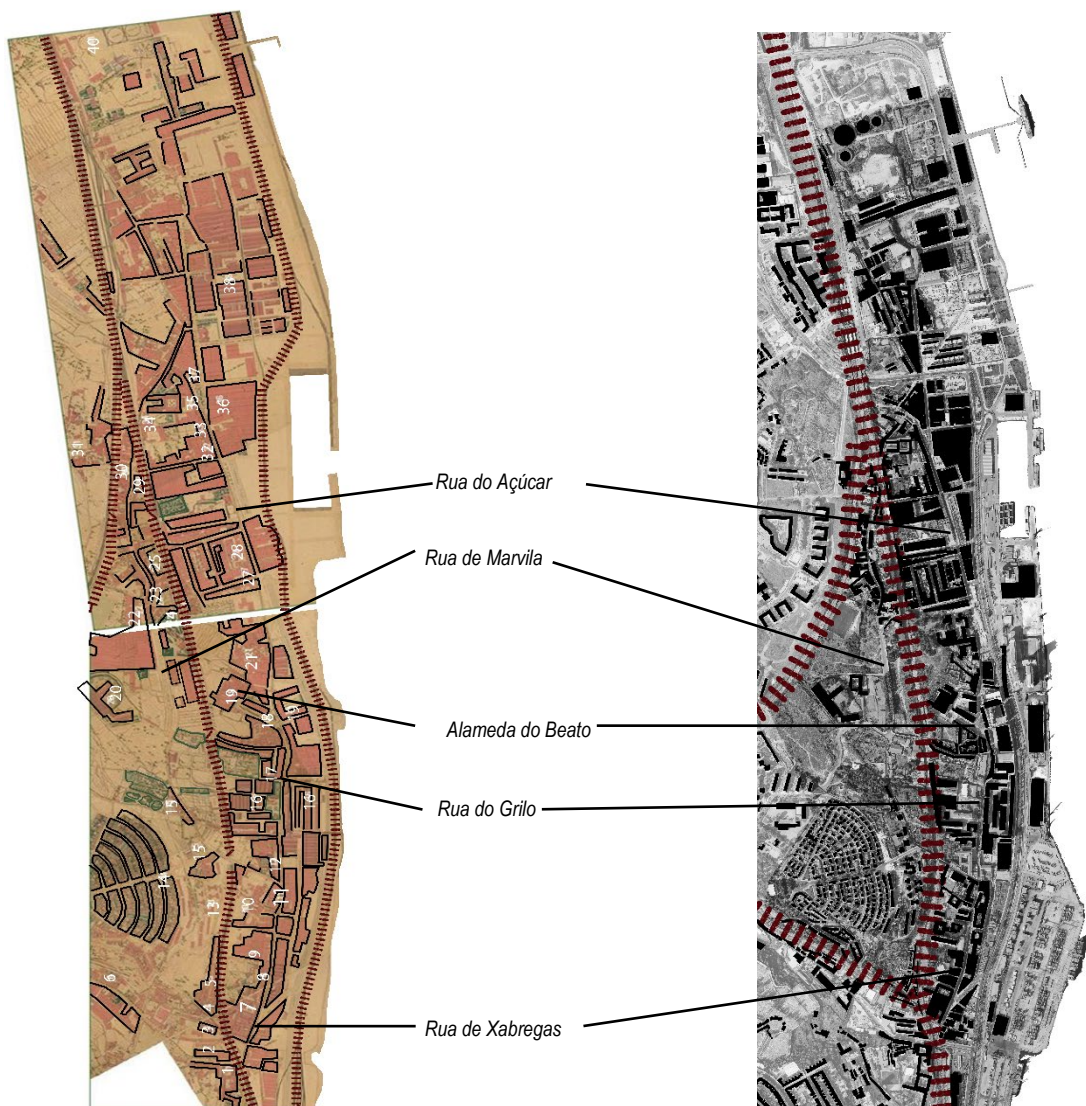


Fig.14 Desenho original dos Cadernos Municipais (1954-1978)

Fig.15 Fotomontagem da vista aérea, fonte googleearth 2024

As indústrias criativas

Ao longo dos séc. XIX e inícios do séc. XX e por consequências do abandono das indústrias, surge então uma nova aposta para Marvila, dado a enorme oferta de espaços amplos provenientes das antigas indústrias devolutas surge uma nova procura a da “indústria criativa”. Por ser uma zona considerada periférica e pelo valor dos imóveis ser relativamente baixo em comparação com o resto em Lisboa, no início do séc. XX, surge uma procura por parte dos artistas e investidores para ocuparem os antigos espaços fabris conferindo-lhe um novo sentido, uma nova vida. *Malta, J.C., & Bougard, J. (2016)*

“Hoje, Marvila é sinónimo de estilos de vida alternativos, inovação (...). Embora a área tenha alguns dos murais de street art mais impressionantes que encontrará em Lisboa, Marvila não é apenas estética; há muita substância para sustentar o crescimento daquela que está a tornar-se uma das áreas mais excitantes da capital portuguesa.”- (EduHub Lisboa,2023).

Há, portanto, um reaproveitamento e um resinificar dos espaços, de fábricas a galerias, Centros culturais, salas de concerto, os antigos espaços de produção industrial são agora centros de convivência, expressão cultural e espaços de lazer. Esta aposta por parte dos investidores volta a colocar Marvila como um espaço atrativo para se viver, pelo seu dinamismo e oferta de atividades lúdicas, gerando assim a economia e o interesse para o investimento imobiliário que acaba por valorizar a freguesia. *(EduHub Lisboa,2023).*

Dos mais diversos exemplos temos, o Hub Criativo do Beato, localizado na Rua da Manutenção 71, que era por sua vez um antigo complexo fabril do exército, com cerca de 35000 metros quadrados e 20 edifícios diferentes, pretendem albergar entidades da área da tecnologia, inovação e indústria, gerando emprego e atraindo novos empreendedores.

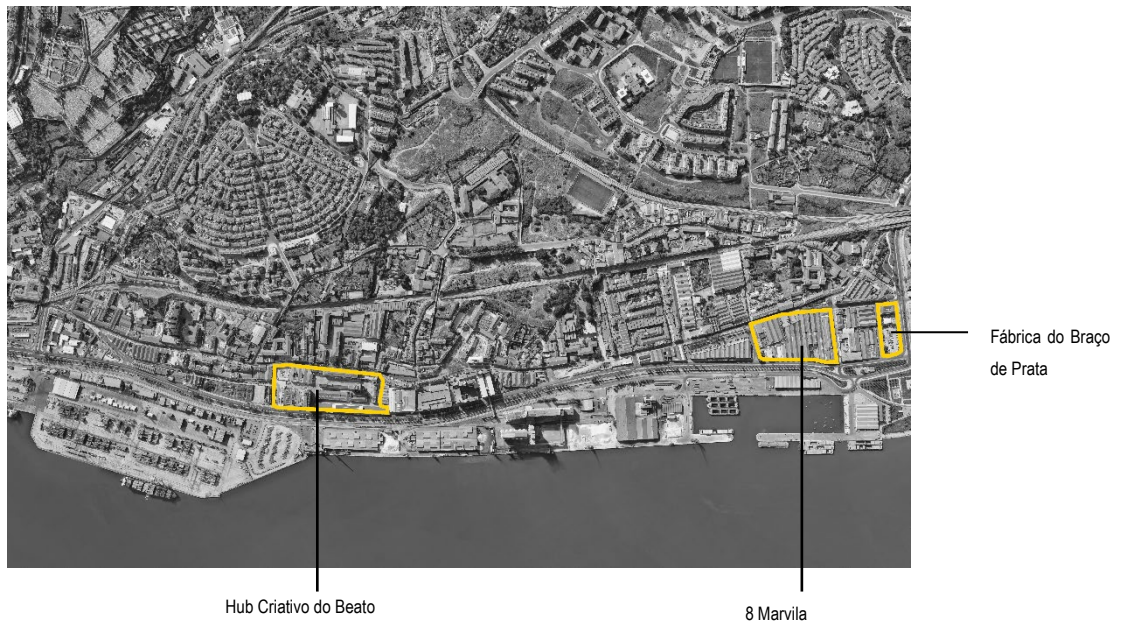


Fig.16 Localização das indústrias criativas de Lisboa Oriental, no Beato e em Marvila, fonte googleearth 2024

A Fábrica do Braço de Prata, localizada na Rua da Fábrica do Material de Guerra 1, é um exemplo da reapropriação de um espaço fabril para um centro cultural, onde ocorrem as mais diversas sessões de poesia, música ao vivo, feiras entre outras atividades. Possui também uma livraria, assim como uma sala de exposições, teatro e cinema.



Fig.17 Fábrica do Braço de Prata, em Marvila, Lisboa, Evento momento de poesia e música, 2023



Fig.18 Escadaria das galerias e espaço de concerto, Fábrica do Braço de Prata, em Marvila, Lisboa 2023

Outro espaço requalificado é o 8 Marvila, antigos Armazéns vinícolas de Abel Pereira da Fonseca, com 22000 metros quadrados, transforma-se num espaço comunitário cheio de ofertas de atividades distintas como lojas roupa, workshops de comida, zonas de restauração, zonas de discoteca, galerias e até campos de jogos.

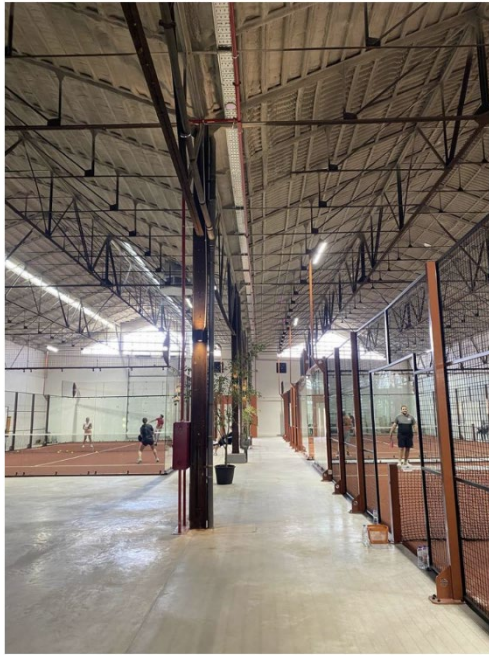


Fig.19 8 Marvila, espaço recreativo e desportivo, 2024



Fig.20 8 Marvila, Espaço comercial, 2024

1.5. O uso do solo segundo o PDM de Lisboa

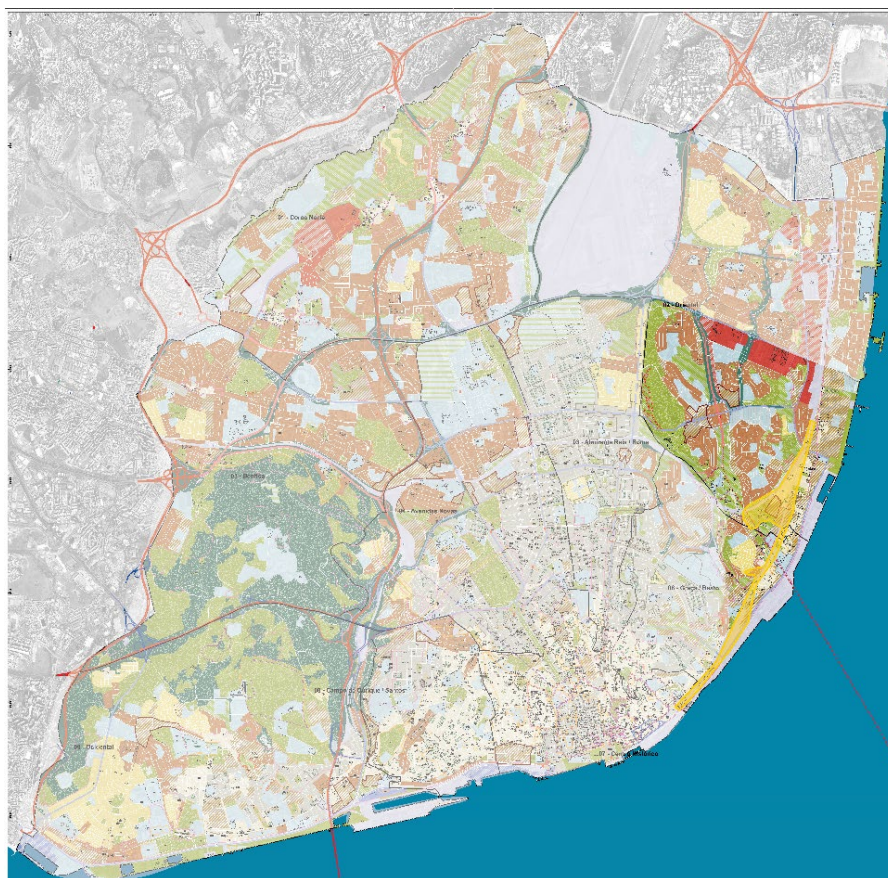


Fig.21 Planta de Ordenamento do Plano Diretor Municipal de Lisboa - Qualificação do Espaço Urbano, escala 1:10.000, fonte Câmara Municipal de Lisboa

O Plano Diretor Municipal (PDM) de Lisboa, e de acordo com o mapa de qualificação do solo, distingue entre os espaços consolidados e espaços a consolidar, em função do grau de urbanização existentes, ainda que a maior parte do solo faça parte do solo urbano.

Os Espaços a consolidar são designados como a malha urbana a “reconverter urbanística e funcionalmente, bem como a espaços intersticiais onde se pretende estruturar uma ocupação urbana edificada ou destinados à estrutura ecológica municipal.” (nº 1 art.º 58º RPDML). Podendo os mesmos serem elaborados por meio de planos de urbanização ou planos de pormenor. Em função do que foi anteriormente descrito a freguesia de Marvila encontra-se dividida por Espaço Central e Residencial:

- Traçado Urbano A consolidado
- Traçado Urbano C Consolidado

- Traçado Urbano D consolidado
- A consolidar

Já em função dos Espaços de Atividade Económica, assim como os Espaços de Uso Especial de Equipamentos e os Espaços Verdes de Recreio e Produção encontram-se categorizados por:

- Espaços a consolidar
- Espaços consolidados

Posto isto os Espaços Verdes Ribeirinho, os Espaços de Uso Especial de Infraestruturas e o Espaço Verde de Enquadramento a Infraestruturas encontram-se consolidados.

O Espaço Central e Residencial, que é por sua vez maioritariamente habitacional, prevê a conservação e reabilitação das preexistências, priorizando a criação de equipamentos e a qualificação dos espaços públicos, garantindo assim a permeabilidade.

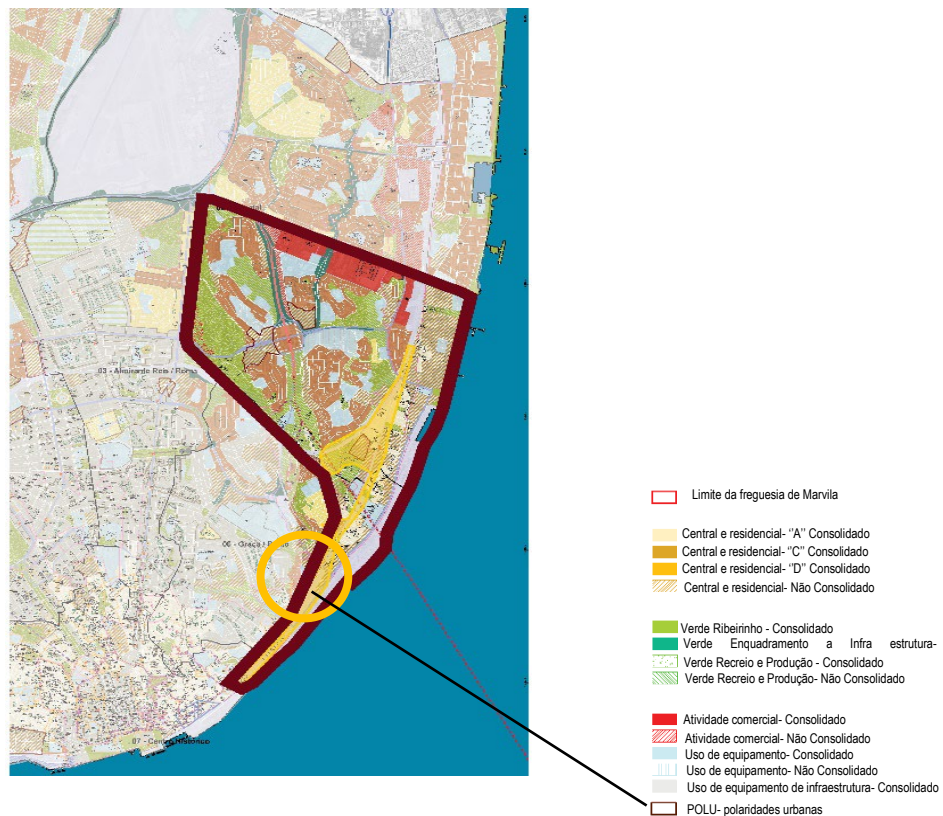


Fig.22 Freguesia de Marvila, da qualificação do Espaço Urbano, Plano Diretor Municipal, fonte Câmara Municipal de Lisboa

De acordo com o PDM, em Marvila encontram-se presentes três tipos de Traçados Urbanos, A, C, e D. O traçado Urbano A é delimitado pelo cruzamento dos eixos ferroviários e a frente ribeirinha espaço que é designado por Marvila velha (zona mais antiga da freguesia).

No traçado C estão presentes os limites de implantação livre como, edifícios isolados, rodeados de zonas de cultivo, mas que na sua maioria correspondem aos terrenos das antigas quintas.

O traçado Urbano D, que se encontra consolidado, pois, a partir do séc. foram construídas habitações unifamiliares.

Os espaços centrais e residenciais a consolidar, são espaços correspondentes a "antigas áreas industriais e obsoletas ou ocupadas com construções de carácter precário ou degradadas, grandes equipamentos ou instalações militares em processo de desativação, grandes parcelas urbanas não edificadas a estruturas e áreas Urbanas

de Génese Ilegal (AUGI). Nº1 ART.59 RPDML. Deste modo compreendemos que grande parte destas zonas correspondem as áreas vacantes, no caso da zona sudoeste e as antigas indústrias correspondentes à frente ribeirinha de Marvila.

Os Espaços de uso especial de Infraestruturas que rasgam a freguesia de Marvila, incluem na sua intervenção ainda que se localize na zona portuária espaços públicos de equipamentos, assim como a reconversão de edifícios existentes para o uso turístico e de lazer. Os Espaços Ribeirinhos são necessários para estabelecer o equilíbrio ecológico natural, proteger das marés, assim como devem ser o palco para o comércio, como restauração, atividade lúdico-recreativas e atividade náuticas, (pesca, marítimo-turísticas, náutica desportiva), deste modo é necessário garantir acessos pedonais a esta frente ribeirinha. 8º 1 artº 53 RPDML. Em Marvila, até o momento, a única unidade de intervenção que prevê estes usos e atividades é o Plano de Pormenor da Matinha.

Refira-se que Marvila apresenta uma outra categoria de espaço designada Polaridades Urbanas (POLU), que pela sua proximidade às infraestruturas, e por consequência ao transporte coletivo, deve ser planeada de forma que a ocupação seja mais compacta, com um carácter de centralidade como é o caso dos limites assinalados a castanho no Cartograma da Qualificação do Solo na freguesia. Sendo a área a intervir pare de uma polaridade urbana, assinalada com um círculo vermelho na fig. 2, o PDM, segundo o extrato do regulamento no Anexo 2) define para os ‘espaços Centrais e Residenciais dos Espaços a consolidar” um índice de edificabilidade máximo de 1.2 exceto nas zonas POLU onde o mesmo pode chegar até 1.7. [alínea e) do ponto 3 do artigo 60º]. Em seguimento, segundo o ponto 3 do artigo 59º, 30% da superfície total de pavimento deve ser de uso diferente do predominante na operação proposto, e deve incluir equipamentos públicos ou privados, sendo que a cada 100 m2 de superfície de pavimento tem de ser cedidos 50m2 para o uso municipal de espaços verdes e de utilização coletiva. [ponto 1 do artigo 88.º]

Capítulo II

Conceitos para a consolidação do território

“Caminhar significa por vezes empreender uma viagem interior de descoberta. Somos esculpidos pelos edifícios, rostos, sinais, assim como pelo tempo e pela atmosfera (...) O caminhar considerado como uma combinação de movimento, humildade, equilíbrio, curiosidade, cheiros, sons e luz e – se andarmos o suficiente- um sentimento de desejo.”

Erling Kagge, 2018

2.1. A ‘Boa’ cidade

A cidade, sendo o suporte das interações sociais e vivências passa a ser o objeto de reflexão sobre a forma de como esta se organiza coletivamente. (Coelho et al. 2014)

No livro *A Cidade Para Pessoas*, (Gehl,2010), o arquiteto Jaime Lerner, refere o poeta Vinícius de Moraes, para definir a cidade. Para Vinícius, a vida é a arte do encontro; sucintamente, defende que o ponto fulcral dos encontros é a cidade, espaço de encontro de pessoas e trocas que conferem dinamismo pela convivência, o que acaba por ser a ponte que gera a criatividade. Deste modo é nos salientado por Jaime Lerner que o elemento essencial da construção e prosperidade da cidade é, portanto, a dimensão humana, logo a cidade deve ser concebida em função das pessoas que a irão habitar.

Como nos é referido por Kevin Lynch (1960), em *A Imagem da Cidade*, na cidade não somos apenas espectadores, mas personagens ativas daquilo que a constrói. As atividades, os elementos móveis assim como os estacionários e as formas de vivenciar o espaço ditarão o desenho da cidade.

Portanto, a imagem da mesma constitui um papel significativo na qualidade de vida das pessoas que a habitam. É, portanto, na qualidade dos espaços e na fruição dos mesmos que a cidade permanece relevante, impulsiona as trocas, mantendo-se assim ativa.

Cabe, então aos planeadores da cidade entender quais são as práticas da construção de uma boa cidade, para que desta forma ela possa cumprir a sua principal função, servir quem a habita.

A imagem da cidade segundo Lynch provém de um conjunto de elementos visuais próprios da mesma que a tornam facilmente identificáveis, no tempo e no espaço, como a sua silhueta, os monumentos históricos, o traçado urbano, os limites físicos próprios de cada ambiente entre outros.

De maneira que foram descodificados uma série de elementos como:

Os seus percursos e caminhos: Os percursos são os meios utilizados pelo observador para entender o espaço e a cidade por onde o mesmo navega e habita.

Podendo estes ser as ruas, os passeios, linhas de trânsito, canais e ferrovias. Para muitos, é a maneira mais fácil de conhecer a cidade, do ponto de vista pessoal, descodificando-as pelas suas diversas camadas.

Arestas: elementos lineares que não são considerados pelo observador, limites entre duas fases, que criam rutura entre as continuidades, nas margens, nas linhas ferroviárias, nas margens de urbanizações. Podem ser consideradas barreiras mais ou menos penetráveis ou podem ser ‘pontes’ de união entre duas regiões.

Nós: são os pontos estratégicos na cidade, onde o observador pode entrar e onde o mesmo se localiza como uma referência de onde está e para onde quer prosseguir caminho. Porém, então assumir o papel de pontos de uma referência de intersecção, próximo a um cruzamento ou a transportes públicos, na convergência de percursos, assinalando o momento de rutura de um espaço para o outro.

Landmarks: são outros pontos de referência, mas nos quais o observador não entra, por serem externos, como um edifício, um sinal, uma loja, uma montanha; funcionam como auxílios visuais para a orientação do observador no espaço. Os marcos de uma cidade, por exemplo, podem ser avistados de longe e servem de guia para nos localizarmos em função do trajeto que queremos percorrer. Logo não temos necessariamente de entrar no espaço para nos relacionarmos com ele. Funciona, então como ponto de encontro, destino ou origem. Alguns exemplos podem ser as torres que se destacam na linha do horizonte, edifícios singulares, ou até a própria paisagem, indicando assim o melhor trajeto a percorrer.

O entendimento e leitura das diferentes camadas que compõem o território referidas acima irá auxiliar o desenho do ponto de vista de quem circula, vivencia e reside na cidade. Afetará, portanto, a qualidade do ambiente construído, desde a sua imagem ao uso que terá por parte da população.

2.2. O Espaço Público

O espaço público é o reflexo das interações e trocas sociais frutos da vida urbana. Deste modo podemos encará-lo como desencadeador da dinâmica social experienciada e vivida nas cidades, visto que o mesmo 'ditará' como a cidade se desenvolve informando aos transeuntes, como vivem as comunidades e qual a expressão das mesmas. Pela sua diversidade e complexidade, este será o definidor do domínio público e do privado, assim como quais os limites que permitem a quem passa perceber que o espaço que se encontra alterou. As diversas camadas informam ao peão o tipo de espaço em que se encontra, favorecendo ou não a permanência e a convivência, providenciando espaços agradáveis, impulsionando a atividade comercial por meio de esplanadas, atraindo as comunidades em espaços de recreio próximos às mesmas onde os pais podem conviver e os filhos brincar a uma distância de segurança. Assim como a delimitação e permeabilidade dos espaços domésticos, passam a contribuir para a valorização do ambiente em que se inserem, concedendo novas interações aos espaços, como no caso de ruas e bairros antigos para que os mesmos tenham a possibilidade de serem reintegrados no tecido urbano. (Santos et al, 2023)

A Permanência

Os espaços de transição são, segundo Zevi (1996), áreas que, para facilitar a compreensão da cidade, funcionam como oportunidades de permanência. Estes espaços podem ser definidos tanto pelas estruturas edificadas quanto pelos próprios ambientes que as compõem, além dos espaços ao seu redor. Segundo o mesmo, os edifícios são geradores de dois tipos de espaço: o interno, delimitado pelas fronteiras arquitetônicas, e o externo, formado pelas construções existentes e os seus limites físicos.

Esses espaços de transição tornam-se ainda mais atrativos quando os elementos urbanos colaboram entre si, criando um ambiente convidativo para a interação. Equipamentos urbanos confortáveis chamam a atenção dos transeuntes, incentivando-os a parar, observar e a interagir. Por exemplo, as reentrâncias nos edifícios oferecem abrigo ou um local para se esconder, enquanto as escadas largas convidam as pessoas a sentar e descansar. Em contraste, fachadas lisas, sem adornos e de aparência fria, afastam as pessoas e sugerem que continuem o seu caminho. (Gehl, 2010)

As figuras 23 e 24 são transcrições sobre a qualidade dos espaços públicos, do livro Normas Urbanísticas Vol. II. As mesmas fazem a relação dos espaços públicos entre edifícios, onde os mesmos (edifícios), como nos refere, Gehl (2010), podem ser geradores de espaços de permanência se houve um simples recuo na fachada, e que um passeio pode comportar sempre que possível três momentos, o de pausa junto dos edifícios, uma faixa de circulação/percurso e uma zona de estadia no abrigo de um elemento arbóreo e por fim um espaço de proteção sobre quaisquer deslocamentos nas estruturas viárias. O espaço público deve ser sempre que possível um local desfrutável, com bom sombreamento, espaços permeáveis para estabelecer sempre a relação entre diferentes cotas e mobiliário urbano acessível.

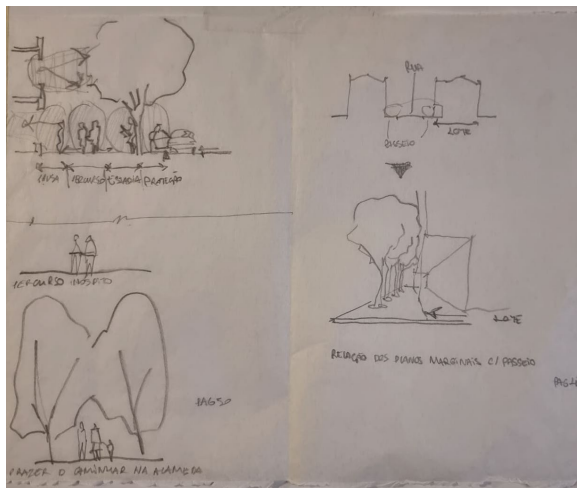


Fig.23 Desenho do Espaço Público qualificado, Normas Urbanísticas Vol. II

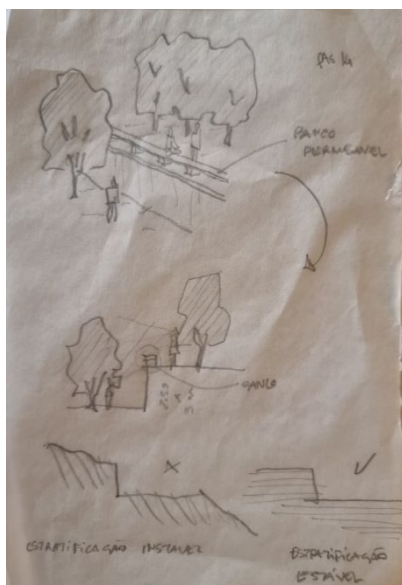


Fig.24 Relação entre diferentes cotas, Normas Urbanísticas Vol. II

“Os nossos pés são os nossos melhores amigos

Os pés entram em diálogo com os nossos olhos, nariz, braços, troncos e até com as nossas emoções. (...) Os nossos pés ajudam-nos a avançar com precisão. Por meio das suas solas, conseguem ler o terreno e tudo o que embate contra elas; processam cada impressão, de modo a poderem dar um passo em frente ou para o lado.”

Erling Kagge, 2018

2.3. Caminhabilidade

Caminhabilidade, segundo Roberto Ghidini (2011), é *“uma qualidade do lugar, o caminho que permite ao pedestre uma boa acessibilidade às diferentes partes da cidade, garantindo às crianças, aos idosos, às pessoas com dificuldade de locomoção e a todos”*. O termo caminhabilidade tem sofrido diferenças na sua leitura, no entanto houve de facto um interesse em tentar definir na prática princípios de espaços caminháveis ou com boa caminhabilidade, sendo usado desde o séc. XVIII-(Oxford English Dictionary, 2013).

Para que se possa compreender melhor o conceito, talvez tenhamos de passar pelo entendimento do que de facto que leva as pessoas a andar. Segundo Jeff Speck (2012), urbanista americano, o pedestre é uma criatura delicada que é afetada pelo ambiente que a rodeia. Há de facto, imensos lugares com grandes obstáculos ao ato de caminhar, ainda que sejam atravessáveis pelo individuo que os usa. Isto faz com que a população não procure ativamente caminhar, pois os espaços urbanos não são convidativos para tal efeito.

Como nos refere o autor Erling Kagge, *“Sempre que conduzo depressa, atravessando túneis ou em autoestradas, tudo me parece o mesmo de sempre. (...) A alta velocidade é uma ameaça à minha memória, pois a memória depende do tempo e da percepção espacial, e ambos ficam diminuídos quando confinados num veículo a alta velocidade.”* (2018: 38) Entendemos que o transitar pela cidade em veículos motorizados é algo totalmente diferente do ato de caminhar, ao passar de carro a velocidade impossibilita-nos de registar o ambiente que nos rodeia, de contemplar e de criar um “álbum de memória” sobre os lugares por onde andamos. Podemos afirmar que o ato de caminhar é estar conectado, com o meio, com as pessoas, e com a natureza da cidade, fazendo parte dela e não apenas como um simples passageiro, mas sim parte de um organismo inteiro, onde todas as partes devem comunicar entre si.

Tendo em conta o enunciado, o autor (Gehl, 2010), seleciona a hierarquia de elementos que constituem a caminhabilidade. São eles:

- i) Segurança para caminhar;
- ii) Razões para caminhar;
- iii) Espaço confortável e interessante

Os benefícios, segundo Gehl (2010), são que os espaços bem qualificados e desenhados serão aproveitados por todos pois todos somos mesmo que pontualmente pedestres, o ato de caminhar é favorável à atividade comercial (lojas, turismo), impulsiona assim a economia, é favorável ao meio ambiente, melhora a saúde das pessoas e a qualidade de vida gera independência sociabilidade, ajuda a combater a poluição entre outras coisas.

Dito isto podemos encarar a caminhabilidade como um complemento às outras formas de deslocação existentes, como as bicicletas, trotinetes e outros meios de transporte lúdicos que façam a promoção de uma coexistência, os espaços de partilha vão integrar a comunidade num fluxo de trocas, (Ghidini,2011).

2.4. A habitação

Os casos de estudo assinalados – Alvalade, Chelas - estão todos localizados em Lisboa, tendo em conta as características muito distintas do território e a quantidade infinita de exemplos que acontecem e tentam resolver as questões das relações de espaço público e privado.

Av. Dom Rodrigo da Cunha, Alvalade

As leituras dos presentes casos tiveram duas premissas: a relação entre o espaço público e arruamentos e a habitação. Numa das áreas homogéneas de Alvalade (1945), do arquiteto Faria da Costa, o caso da Av. Dom Rodrigo da Cunha, os edifícios de habitação são perpendiculares aos arruamentos e entre os edifícios existe espaço público que serve tanto quem ali reside como quem por ali passa. Situação similar, entre o edificado e o espaço que o envolve, encontramos também na Av. Estados Unidos da América ou mesmo no Bairro das Estacas, também em Alvalade, bem como em tantos outros exemplos na cidade de Lisboa.

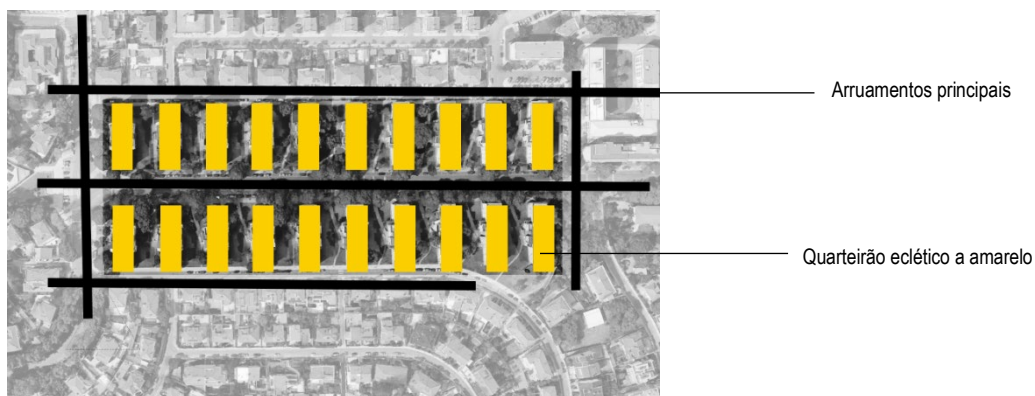


Fig.25 O "quarteirão" moderno em Alvalade, relação transversal da malha edificada em relação a rede viária

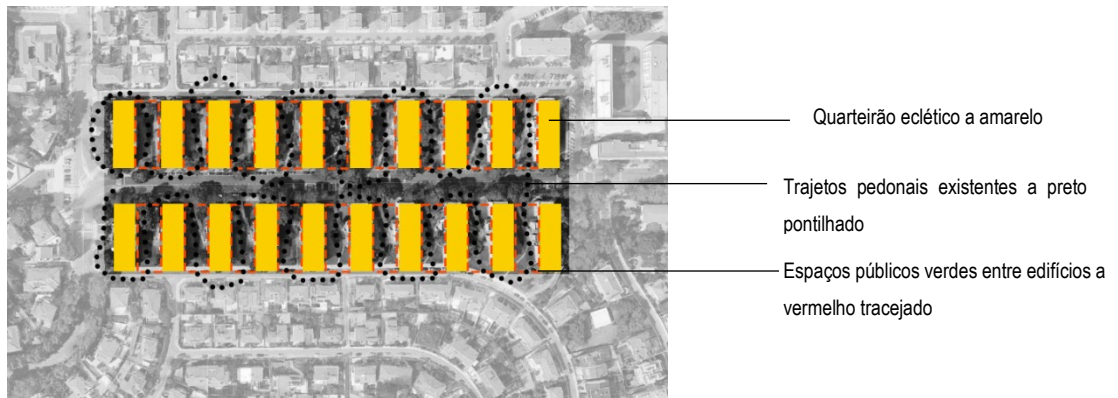


Fig.26 O “quarteirão” moderno em Alvalade, circuitos e relação do espaço público entre edifícios de habitação

O exemplo seguinte do quarteirão eclético (Costa, 2014) (fig.27) desenrola-se de maneira semelhante, no entanto distinta, visto que as massas edificadas atuam alinhadas aos arruamentos que as circundam e os logradouros são espaços de uso exclusivo de quem ali reside, contudo há a preocupação em manter as ligações entre os espaços construídos. A solução não está totalmente ‘aberta’ ao público, mas convida, pontualmente, a atravessar o quarteirão e os espaços de logradouro são ‘protegidos’ das vias principais, servindo pelas vias secundárias as comunidades ali presentes, como demonstrado na figura seguinte.

Através desta decomposição pretende-se entender as diversas camadas que compõem a urbanização. Desta forma destaca-se o espaço de logradouro a verde, o quarteirão a cinza, e a relação compositiva dos arruamentos. Embora aparentemente exista uma quebra na leitura perpendicular à via, o intuito aqui é proteger o espaço privado do logradouro, mas não fechar o quarteirão totalmente, mantendo assim um espaço percorrível tanto a pé como de automóvel, e ainda replicar os alinhamentos existentes a vermelho na proposta, mas de uma forma sutil e adaptada as características acima enunciadas

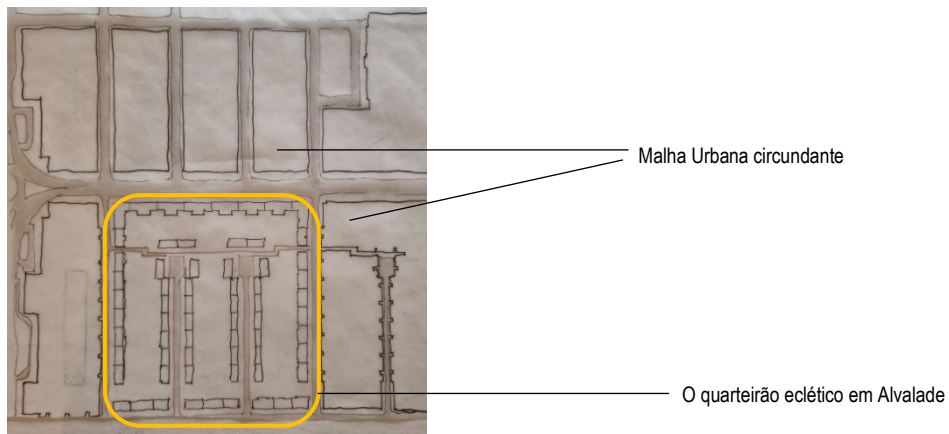


Fig.27 O quarteirão eclético em Alvalade, decomposição esquemática da relação da malha edificada com os edifícios e arruamentos existentes

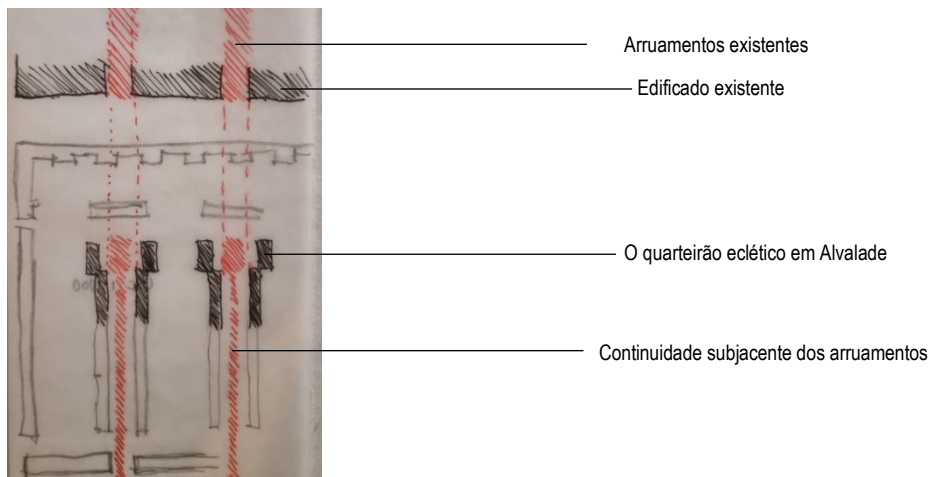


Fig.28 O quarteirão eclético em Alvalade, identificação de continuidades de eixos viários

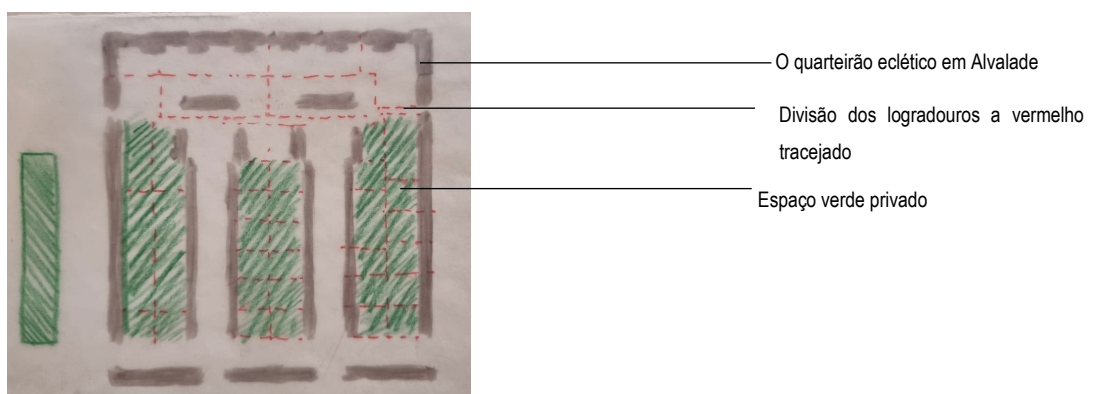


Fig.29 O quarteirão eclético em Alvalade, decomposição esquemática, elaborado pela autora

O Bairro das Estacas, Alvalade



Fig.30 Localização do Bairro das Estacas em Alvalade, Lisboa, 2023 fonte googleearth



Fig.31 Bairro das Estacas em Alvalade, Lisboa 1949-1958, documomoiberico

O Bairro das Estacas (1949-54), em Alvalade, próximo da estação de comboio de Roma-Areeiro, é um exemplo muito claro das distinções dos espaços público e privado como referido anteriormente. Os edifícios, de 5 pisos, erguem-se sobre pilotis, evidenciando uma continuidade e permeabilidade pela sequência de jardins entre os mesmos. Tal abordagem permite uma relação de proximidade entre vizinhos e transeuntes, local próprio para que as dinâmicas do público e do privado acontecem mutuamente, visto que pela oferta de espaços verdes qualificados, com bastantes sombras, os habitantes podem aqui reunir-se e ter as crianças a brincar a uma distância segura dos pais. Originalmente conhecido por Bairro da Habitação económica de São João de Deus, foi elaborado pelos arquitetos Ruy d’Athouguia e Sebastião Formosinho Sánchez, em parceria com o arquiteto paisagista Gonçalo Ribeiro Telles. (Kubrusky, 2021)

“Eu não sou da cidade, sou do campo. Vim do Alentejo e gosto de alguma proximidade com as pessoas”, conta Isabel Carita, moradora do Bairro das Estacas. Este tipo de abordagem veio tentar colmatar o carácter impessoal que os grandes centros comportam, como afirma Kubrusky (2021)



Fig.32 Bairro das Estacas em Alvalade, espaço público, percursos pedonais (a amarelo) e zonas verdes (a vermelho), Fotos: Líbia Florentino, 2021

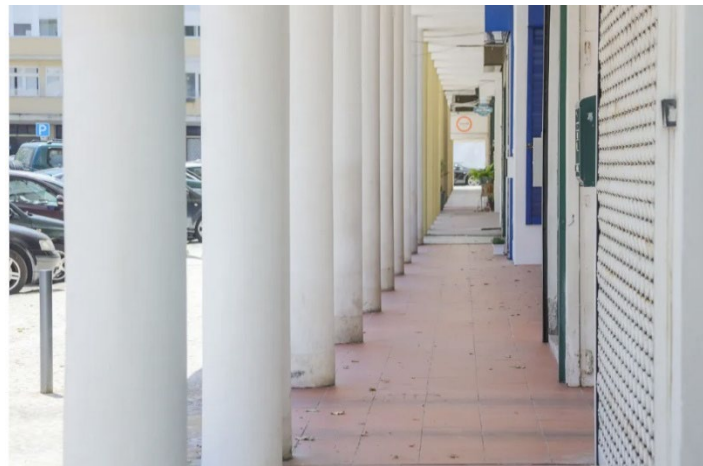


Fig.33 Bairro das Estacas em Alvalade, espaço de transição entre o espaço público e o espaço construído. Fotos: Líbia Florentino, 2021

O caso do Conjunto Habitacional “Cinco Dedos” - Chelas

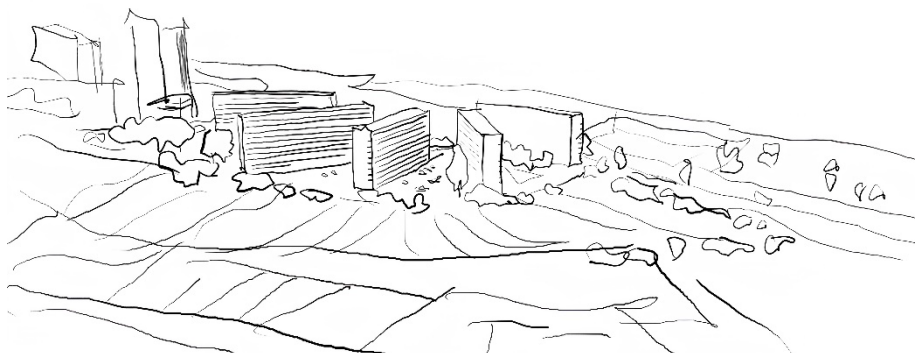


Fig.34 Desenho do Conjunto Habitacional Cinco Dedos, Chelas, Lisboa, elaborado pela autora

O conjunto urbano Cinco Dedos, em Chelas, concebido pelo arquiteto Vítor Figueiredo (1975), pretendia resolver algumas questões de inserção no território, como o alinhamento dos eixos estruturantes e a sua relação entre edifícios que pretende oferecer uma resposta clara e imediata sobre o terreno. A abordagem surge como uma forma de abraçar o território de uma maneira muito simples, através da disposição de cada bloco de habitação sobre a paisagem, as mesmas agem como um leque ou como nos é referido como cinco dedos que transmitem a sensação de ligação com as diversas características do ambiente. Temos então nove pisos, dispostos em leque onde cada edifício segue a preexistência topográfica convergindo para os eixos principais onde cria um espaço público convidativo, mas, porém, entre edificados o logradouro encontra-se resguardado, mas integrado com a envolvente, permitindo assim momentos diferentes de interação de espaço público, por um lado um epicentro comum e de outro um espaço coletivo partilhado. (Guilherme, 2021)

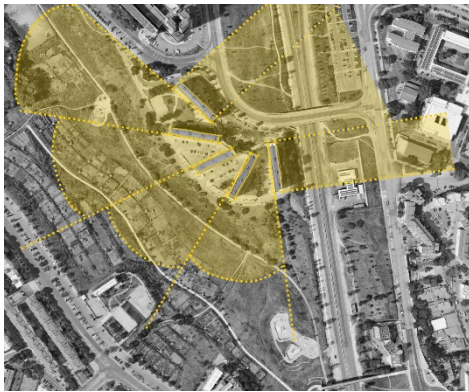


Fig.35 Fotomontagem das relações visuais, do conjunto habitacional com a envolvente,

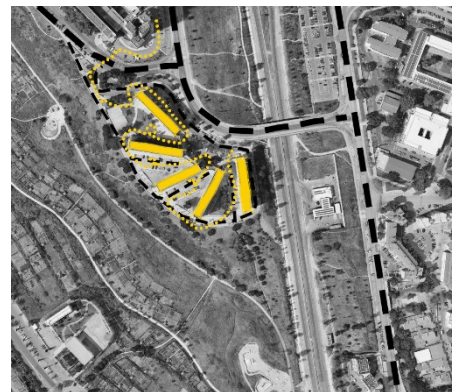


Fig.36 Esquema das possibilidades de circulação em torno do conjunto habitacional



Fig.37 Esquema da relação dos espaços públicos e privados entre o Conjunto edificado

Esta experiência permitiu questionar os dogmas da cidade tradicional onde o tecido urbano 'deveria' obedecer aos alinhamentos viários existentes, perpendicularmente ou longitudinalmente onde a relação urbana seria imediata. Os eixos deveriam ser ortogonais e os quarteirões regulares, que expressavam o interior dos espaços de logradouro mais resguardado, onde se potencializa a vida íntima urbana ao invés da agitação do espaço comum público, aqui entendemos que o espaço de logradouro pode ser resguardado, mas permitir ao mesmo tempo a permeabilidade, em pequenos momentos há uma quebra de ritmo que permite o atravessamento pedonal que a matéria que se faz a cidade deve ter como o fim a ligação entre espaços construídos de forma que o ecossistema seja sempre rico em trocas e promova a interação social e não a segregação dos espaços. (Guilherme, 2021)

Vazios Urbanos

Os vazios urbanos devem ser compreendidos como manifestações espaciais resultantes da evolução e transformação das cidades ao longo do tempo. Esses espaços surgem a partir de mudanças e influenciados também pela história e tradição, podendo os mesmos serem desde sempre áreas que sempre se mantiveram desocupadas ou que, com o passar dos tempos, perderam a sua função inicial, levando à sua inatividade (Rodeia, 2007).

Em Marvila, este fenómeno ocorre devido à função histórica dos terrenos vacantes, que originalmente serviam à manutenção de Lisboa. Localizados no Vale de Chelas, esses espaços eram amplamente utilizados para a produção agrícola local. Até meados do século XX, a área era delimitada por quintas, que eram por sua vez mantidas por populações rurais que encontravam oportunidades de trabalho próximo ao centro de Lisboa. No entanto com a Revolução Industrial, novas infraestruturas foram construídas para facilitar o acesso e o comércio, por consequência a população rural migrou para trabalhar nas fábricas junto da frente ribeirinha. Devido as condições topográficas, o terreno era mais favorável a produção hortícola, mas com a transição para o trabalho industrial as quintas foram progressivamente abandonadas, transformando estes espaços em espaços vazios e residuais (Morgado, 2011).

Capítulo III

Proposta Urbana: Entre Linhas

Pelos caminhos do oriente, pretendo descobrir-te ó Lisboa Oriental...

Que marcos são os teus afinal? Será a tua beleza presente apenas nos espaços ribeirinhos? Ou entre antigos caminhos também posso encontrar a memória que deu origem a este lugar, com os teus edifícios singulares, que antes de viajarmos pelos mares tuas quintas nos vinham sustentar...

Onde houvera praias hoje há porto, das azinhagas fazem-se novos arruamentos e por isto só lamento, o facto de não me poder encontrar, nestes antigos caminhos estreitos que antes direccionavam e hoje são parte de uma lembrança.

A ferrovia une os distantes e os presentes acaba por os separar, deixando espaços vazios na expectativa de uma vida ainda por começar.

Que enquanto não houver mar, em Marvila eu possa o Rio Tejo contemplar, unir-me de novo à cidade e não permanecer apenas como um mundo à parte.

Kamilla Jesus, 2023

3.1. Proposta Estratégica

De Santa Apolónia a Braço de Prata

O território de Lisboa Oriental tem vindo a ter diversas transformações tanto a nível das infraestruturas como a nível do tecido urbano, que se consolidou inicialmente em função das linhas de água e junto à frente ribeirinha. Com a implementação do caminho de ferro surgem novos desafios na leitura da cidade, um deles é como conectar as diferentes camadas existentes, deste modo como toda a zona ribeirinha é mais consolidada na malha urbana, a zona a sudoeste, referente as antigas quintas, apresenta atualmente alguns vazios, desconexões e interrupções na leitura do território Oriental.

Em função dos temas abordados ao longo do trabalho, assim como as análises efetuadas sobre o território a intervir, foi possível identificar os aspetos positivos e negativos que serviram de charneira para o desenvolvimento da estratégia e da intervenção urbana, de modo a se poder operar sobre o território Oriental, neste caso, do ponto de vista do peão, pois na realidade somos todos peões, independentemente do meio onde nos inserimos, coabitamos e existimos.

Denotamos que o território tem características muito particulares na sua composição, desde uma relação muito franca com a frente ribeirinha, mas que, no entanto, comporta algumas barreiras físicas, como muros altos e falta de ligações diretas, espaços pouco qualificados, e pouco espaços de permanência. E à medida que avançamos pelo Beato e Marvila o território Oriental torna-se mais ingreme, (a sudoeste), evidenciando ainda mais as questões enunciadas.

A leitura do território vem tentar colmatar as dificuldades presentes em Lisboa Oriental como, e desta forma, tentar atenuar a barreira (pedonal) constante que a linha ferroviária apresenta, pretendemos permitir a relação entre muros, através de novos pontos de ligação, resinificar a presença dos edifícios singulares, como pontos de referência para as ligações propostas, oferecer novos espaços qualificados para a circulação pedonal, promovendo a segurança no caminhar; promover a relação visual com o Rio Tejo como uma constante ao longo do território; oferecer momentos de permanência entre novos espaços de habitação; reduzir o tempo de atravessamento entre zonas por meio do transporte público o teleférico.

Num primeiro instante foi necessário reconhecer quais os elementos significativos do território de Santa Apolónia a Braço de Prata. Ao caminhar pelo troço da Rua do Caminho de Ferro até a Av. Mouzinho de Albuquerque são 861.19m aproximadamente, sem qualquer tipo de possibilidade de atravessamento local até à Av. Infante Dom Henrique, junto à zona ribeirinha. Deste modo entendemos que do ponto de vista do peão, a relação com o Tejo aqui é cortada.

Tendo em conta as dificuldade anunciadas, tencionamos encontrar outras formas de atravessamento pedonal ao longo da linha ferroviária, para que deste modo se possa minimizar o efeito de barreira que o comboio promove em certas partes; implementar um meio de transporte público alternativo o teleférico, promovendo assim a caminhabilidade de todas as faixas etárias; promover a criação de novos espaços de permanência, verdes públicos e privados para minimizar as condições de insolação; criar novos espaços de habitação; criar novos arruamentos para atenuar a desconexão viária existente; propor novas relações visuais com o Rio Tejo por meio da criação de um miradouro valorizando o solo em Marvila; e introduzir novos equipamentos de utilização pública em função das necessidades atuais da população como demonstra a seguinte figura 38.

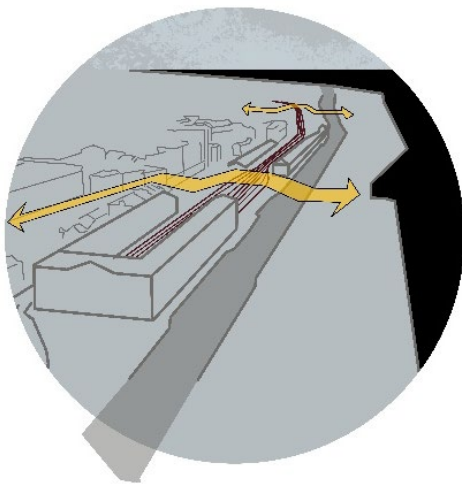


Fig.38 Estratégia espaços públicos estruturantes

Os objetivos estratégicos da Proposta Viver o Desocupado, Marvila do público ao privado são:

- Criar novos circuitos de atravessamento sobre a ferrovia, promovendo assim a caminhabilidade;
- Introduzir um novo meio de transporte - o teleférico
- Criar novos espaços verdes públicos e privados;

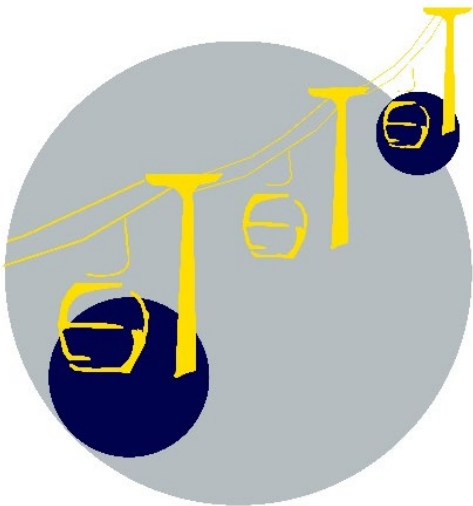
- Criar novos espaços de habitação nos espaços vazios existentes;
- Reorganizar os Vazios Urbanos para dar continuidade à produção hortícola existente;
- Criar novas ligações de arruamentos;



Houve uma necessidade de propor atravessamentos diretos e pedonais sobre a linha férrea de modo que o peão pudesse ter uma relação visual e de atravessamento com a frente ribeirinha existente.



Ao caminhar ao longo do território oriental percebemos que as ofertas de espaços verdes são quase inexistentes ou raras, deste modo propomos uma série de novos espaços verdes públicos e privados que possam colmatar essa carência e que sejam convidativos a permanecer e a conviver.



O território de Lisboa Oriental apresenta uma grande dificuldade à caminhabilidade, pois o terreno comporta muitos desníveis, encorajando assim o uso automóvel, por vezes até para distâncias relativamente curtas. No entanto, a proposta de inserção de um teleférico como um aliado aos meios de transportes existentes, pretendemos reduzir não só tempo de espera, como também garantir a acessibilidade a todos os cidadãos, assim como uma relação visual e sem barreiras com o Rio. Tejo que acompanha os passageiros nas suas viagens.



Em função das áreas desocupadas existentes propomos habitação, com uma sequência de espaços públicos/espacos verdes de lazer que convidam à permanência, combatem a insolação e promovem o futuro investimento na freguesia, com possibilidade da mesma poder albergar

Após o estudo do território tentámos reconhecer quais os possíveis circuitos pedonais que nos pudessem ligar até à frente ribeirinha Oriental; os circuitos tiveram por base dois elementos, sendo o primeiro o património existente de modo a salientar a presença desses edifícios no percorrer da área oriental, assim como as linhas de água próximas a esse edificado que dessem sentido aos atravessamentos propostos.



O circuito 1, começa na Rua dos Sapadores passando pela Rua do Vale de Santo António, Rua Diogo Couto, Rua da Bica do Sapato e depois por uma ponte até a Avenida Infante Dom Henrique

Fig.39 Circuito pedonal 1



O circuito 2, começa na Parada Alto de S. João, passando pela Rua Lopes, pelo Largo se Santos o Novo; Pátio das Comendadeiras de Santos, próximo ao Convento de Santos o Novo até à Calçada da Cruz da Pedra pela segunda ponte até a Av. Infante Dom Henrique

Fig.40 Circuito pedonal 2



Fig.41 Circuito pedonal 3

O circuito 3, em Xabregas, inicia na Estrada de Chelas passando pela Rua Gualdim Pais, seguindo-se da Rua Madre Deus próximo do Museu do Azulejo, atravessando a ponte para a Av. Infante Dom Henrique



Fig.42 Circuito pedonal 4, em Marvila e Beato

O circuito 4, inicia na Azinhaga de Viegas junto da Escola Afonso Domingues, passando pela Estrada de Marvila, seguindo-se pela Calçada do Duque de Lafões, pela Alameda do Beato próximo do Convento do Beato, atravessando até a Av. Infante Dom Henrique

O meio de transporte público:

O Teleférico

A aposta do meio de transporte público, o teleférico, surge pelo exemplo que nos é dado em Bogotá, na cidade de Bolívar, Colômbia. Projeto foi realizado em parceria com o CAF- banco de desenvolvimento da América Latina, a LUnion Tecnologia e Acessibilidade, Transmilenio S.A, e o Consórcio Cable Móvil. O TransMicable é composto por 163 cabines, transportando 3.600 passageiros por hora, apoiado em 24 pilares, e devido ao terreno íngreme, o projeto ocorre de uma necessidade de oferta de um meio de transporte mais eficaz acessível a todos e direto. O mesmo permite, que num espaço de 3,34km possa ser percorrido em 13 minutos ao invés de uma hora. Todas as cabines são adequadas a todo o tipo de pessoas, inclusive as pessoas com mobilidade reduzida e em cadeira de rodas. Em cada estação, são implementados novos espaços públicos viabilizando assim o projeto e dando um novo sentido às redes de infraestruturas, estes locais passam a ser, não só apenas zonas de transporte como verdadeiros espaços de convívio e permanência como ilustram as seguintes figuras.



Fig.43 TransMicable, Pilar 15 (Paragem 15), e Espaço Público, Bogotá, Colômbia (2019) Fonte: Archdaily



Fig.44 TransMicable, Pilar 16 (Paragem 15), e Espaço Público, Bogotá, Colômbia (2019) Fonte: Archdaily

De acordo com as razões enunciadas a aposta na implementação do teleférico, em 7 paragem distribuídas ao longo território Oriental, de Santa Apolónia a Braço de Prata, visa juntamente facilitar o acesso a diferentes zonas da cidade em menos tempo, beneficiando e promovendo a mobilidade suave e a caminhabilidade.

3.2. o Projeto- o sítio e a solução urbana

O Território Oriental comporta em si uma série de oportunidades. Alguns passeios largos convidam a uma possível atividade comercial; a existência de algumas ciclovias; muita oferta em antigas instalações fabris desocupadas, mas habitáveis; antigos edifícios singulares que são reaproveitados pela população como centros culturais; muita oferta de atividades culturais, até mesmo pela procura das oficinas de artes; investidores para os mais diversos eventos. A ótima relação geográfica de Marvila, tanto com o centro de Lisboa como com uma das estações mais influentes, a Gare do Oriente, mostra ser um território muito bem conectado e com muita capacidade de transformação...

Em função do descrito, a proposta tenciona tornar este território atualmente desconectado e fragmentado com vastas áreas desocupadas, num território articulado com a estrutura urbana que o rodeia criando novas ligações, novos espaços de habitação, e espaços verdes públicos e privados para que de futuro a freguesia possa comportar novos habitantes, mais investidores e desenvolver-se em comunhão com o resto da cidade de Lisboa.

Entre as freguesias do Beato e de Marvila percebemos que as dificuldades citadas persistem nestas freguesias.

As barreiras físicas, como demonstra a fig. 45 são um constante ao longo do território Oriental, mas nas freguesias do Beato e de Marvila fazem-se sentir com mais intensidade. A zona mais antiga da freguesia de Marvila, junto à frente ribeirinha, e por muitas vezes designada por Marvila Velha, apresenta dificuldades à caminhabilidade pois encontra-se segmentada e as suas áreas desocupadas acontecem entre muros, perpetuando a leitura de um território desconectado. Os pequenos momentos de ligação acontecem apenas sob a forma de túneis e algumas escadarias que, apesar de fazerem ligação, é apenas no sentido de atravessamento e não de comunhão com o ambiente inserido.

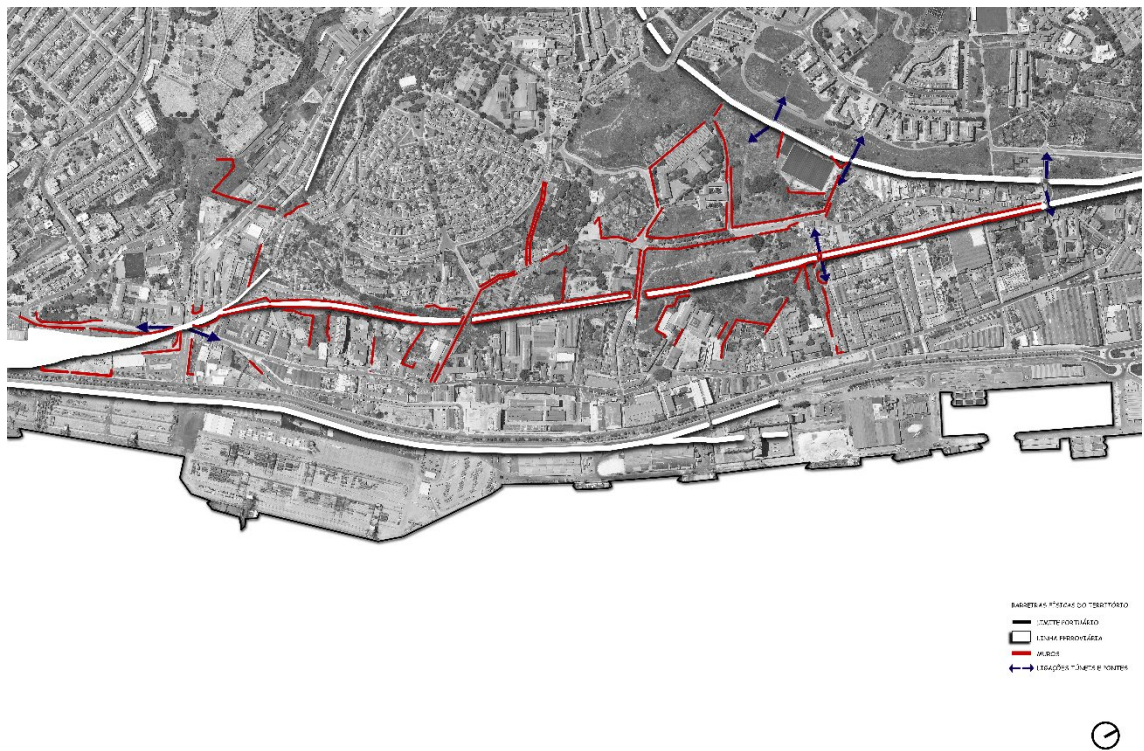


Fig.45 Diagrama das barreiras físicas do território de Lisboa Oriental, entre as freguesias do Beato e Marvila

Contudo, as freguesias do Beato e de Marvila, atualmente, representam a grande parte do território Oriental expectante, uma sequência de espaços desocupados à espera de qualificação, espaços de grande relevância histórica dado as suas antigas funções.

A área de intervenção desta proposta centrar-se-á, como segue a fig. 46., nas antigas Quintas Marialva (Zona B) e dos Alfinetes (Zona A), que atualmente se encontram como ilhas, terrenos vacantes inutilizados e inabitados. Entendemos que os mesmos podem ser qualificados como espaços representativos de um organismo vivo, parte da cidade, como geradores de dinamismo, cultura e habitação, espaços de permanência e de lazer.

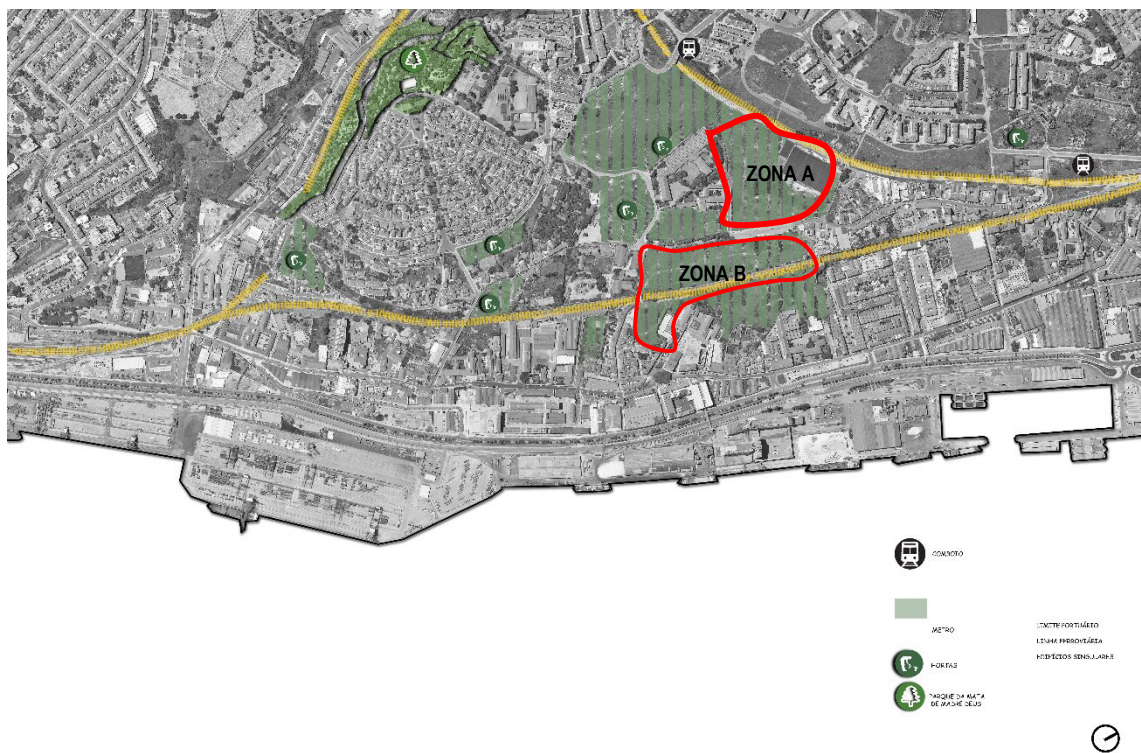


Fig.46 Espaços verdes qualificados, áreas desocupadas, limite das quintas Zona A(Quinta dos Alfinetes), Zona B (Quinta do Marialva)

No Terreno desocupado, entre quintas desde a antiga Quinta dos Alfinetes até à Quinta do Marialva, a diferença de cotas é cerca de quase 5 metros até a Estrada de Marvila, no seu ponto mais baixo no terreno da Quinta do Marialva, e 13 metros de diferença no ponto mais alto na Quinta dos Alfinetes.

Estes terrenos apresentavam algumas dificuldades à sua intervenção como a vasta diferença de cotas, a falta de ligações pedonais e até viárias, assim como uma malha urbana irregular onde os ambientes construídos são muito distantes e até escassos. Então foi necessário definir alguns eixos estruturantes ferroviários e rodoviários em que considerámos as duas linhas, tanto o eixo Norte-Sul como o eixo da Linha de Cintura, assim como a Estrada de Marvila, representados na fig.47, como ponto de partida.



Fig.47 Eixos estruturantes: a linha férrea (a vermelho) a Estrada de Marvila (a azul)

Tentou-se definir uma serie de ligações viárias na tentativa de perceber como poderíamos acabar com as barreiras físicas, a procura de continuidades, e experimentação de uma proposta urbana que unificasse as zonas entre as Azinhagas Viegas e dos Alfinetes, e o terreno entre a estrada de Marvila, a Calçada do Duque de Lafões e o Pátio Marialva como exemplificam as fig. 47 e 48 abaixo



Fig.48 Esboço de uma possível rede viária



Fig.49 Esboço da proposta urbana, espaços de habitação a cinza, espaço público a verde, procura de continuidades



Fig.51 Esboço da proposta urbana, espaços de habitação perpendiculares aos eixos principais definidos

A proposta pretende reconhecer as oportunidades dos terrenos vacantes presentes em Marvila e no Beato e a valorização dos mesmos. Nesta sequência, começa a configuração dos espaços habitados que por serem perpendiculares aos eixos e pelo seu formato retangular possibilitam a criação de espaços públicos generosos e amplos, visto que não há oferta dos mesmos na zona de intervenção. Saliendo a boa disposição solar destes terrenos ao longo do ano, a criação destes espaços públicos irá contribuir para a caminhabilidade e para combater as questões de insolação que ocorrem ali. Os terrenos são privilegiados pela sua altimetria que segundo o sistema de vistas do PDM, decidimos implementar um miradouro valorizando ainda mais os espaços criados e a circulação pedonal. Sobre a estrutura férrea, propõe-se ainda uma ponte que ligue o terreno da Estrada de Marvila, ao transporte público, o teleférico, ou ao passar pelo miradouro que é proposto.

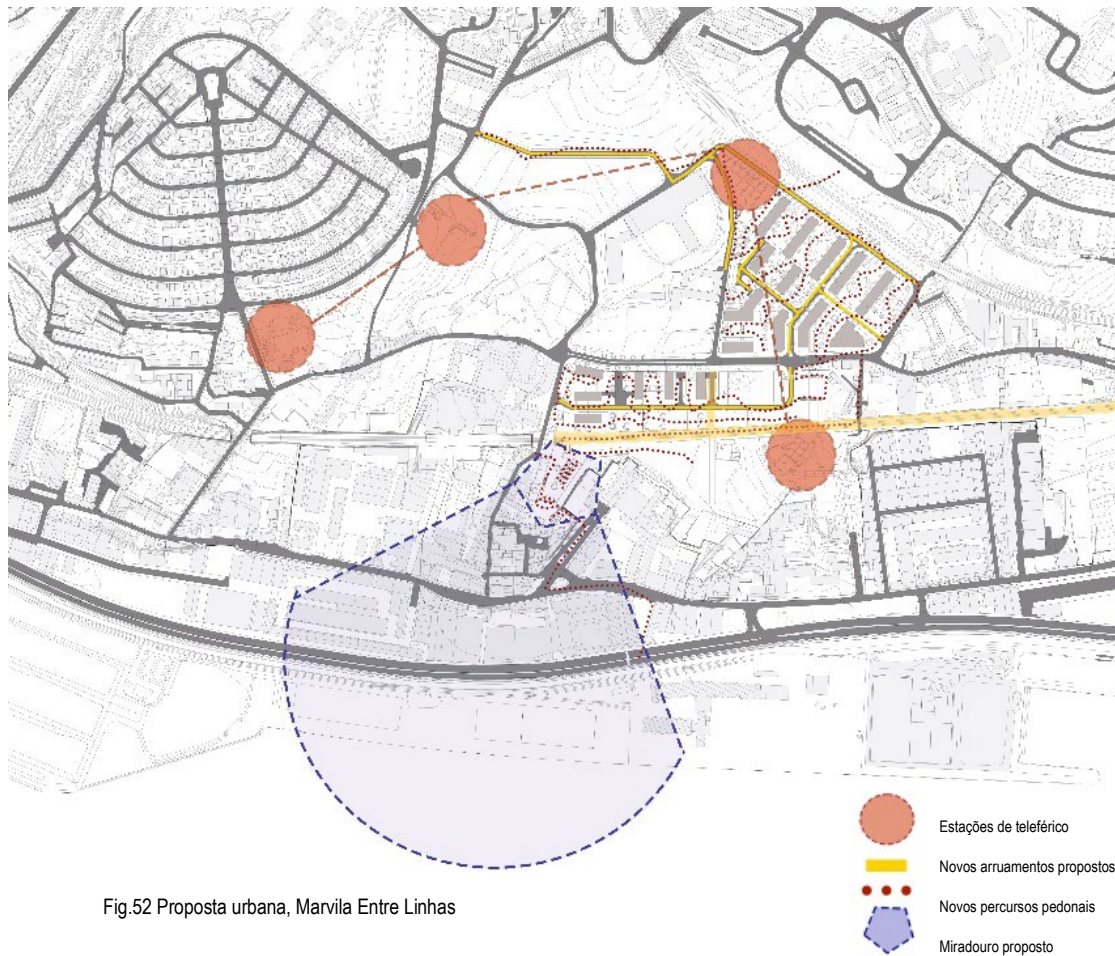


Fig.52 Proposta urbana, Marvila Entre Linhas

A atual área da freguesia de Marvila, mais precisamente nas antigas quintas Marialva e dos Alfinetes apresenta-se como desocupada e os seus terrenos expectantes, delimitados pontualmente por alguns equipamentos como a antiga Escola Afonso Domingues (abandonada), o Pátio Marialva e o seu mirante, assim como o Convento do Beato, tudo entre muros.

Entendemos ser necessário transformar um espaço que está atualmente sem uso num novo polo dinamizador e estruturante de Marvila, para que desta forma esta freguesia possa ser um contínuo urbano e não um conjunto de fragmentos unidos apenas pelas vias e a infraestrutura pesada.

A proposta urbana divide-se em duas partes, a primeira desenrola-se na Zona A, (antiga Quinta dos Alfinetes) onde a Norte se localizará a estação do transporte público o teleférico que conectará por sua vez até à zona B, (antiga Quinta dos Alfinetes) e consequentemente ao logo do território de Lisboa Oriental. A criação de novos volumes

de habitação dispostos perpendicularmente aos eixos estruturantes referidos, possibilitam uma leitura clara e contínua do território compreendido entre as freguesias do Beato e Marvila. Novos arruamentos rasgam e ligam as áreas de habitação à cidade, assim como possibilitam a construção de espaços verdes qualificados.



Fig.53 Proposta urbana, Marvila Entre Linhas, Zona A (Quinta dos Alfinetes)

Este segmento do território apresenta uma escassez de equipamentos escolares e de saúde pelo que recorreremos à criação de um equipamento de saúde na zona A (Quinta dos Alfinetes) e outro equipamento escolar na Zona B (Quinta Marialva). A adição de novos arruamentos possibilitou a interação destes antigos terrenos, de acordo com os temas definidos como a caminhabilidade, aqui sentimos necessário construir um sistema de acessos pedonal que beneficiasse o peão. Desta forma, entendemos o desafio da linha férrea, como uma oportunidade de sobre a mesma, criar uma ponte que ligasse os diferentes níveis altimétricos como é o caso da Azinhaga Viegas e o terreno da quinta Marialva, que aliados ao meio de transporte introduzido o teleférico, garantissem a acessibilidade, a rapidez e a eficácia da locomoção pedonal.



Fig.54 Proposta urbana, Marvila Entre Linhas, Zona B (Quinta Marialva)

O espaço percorível construído é dividido em duas vertentes, o espaço público surge sob a forma de uma sequência de espaços convidativos à permanência e à vida urbana, mas ocorrem sobre a forma “longitudinal” ao longo dos terrenos das antigas quintas, em oposição às linhas verticais que desenham os espaços privados que são tanto de habitação como de comércio e serviços. O contraste entre o espaço construído (privado) e o espaço público foi um ponto estruturante do desenrolar da proposta, que surge do ponto de vista do peão que observa a cidade de uma maneira mais direta e precisa de momentos de pausa, para que possa reconhecer o ambiente em que se insere e desta forma sentir-se parte do mesmo. Para tal efeito, os espaços públicos surgem aqui das mais diversas formas, como áreas verdes sombreadas e convidativas à permanência, elementos como uma galeria de (amarelo) que atravessa e liga as áreas comerciais indicando o circuito de acesso à estação de teleférico. Sob a forma de apropriação de pequenos momentos entre os muros, para ‘mirar’/ observar e se situar, onde estamos e para onde queremos ir, passará a ser possível, ao contrário da perspetiva atual, entre muros altos.

Os espaços privados, ‘verticais’, edifícios de habitação, continuam esta procura de relação com o exterior, onde se espera estabelecer-se uma forte relação interior/exterior, através das varandas dos edifícios que se estendem a sul. Conseguem-se fazer parte da vida comum através das varandas que convidam a trocas, de olhares, de impressões, a vida em comunidade não termina após entrar em casa, mas se estende no aconchego do espaço privado, como ilustra a seguinte fig.55

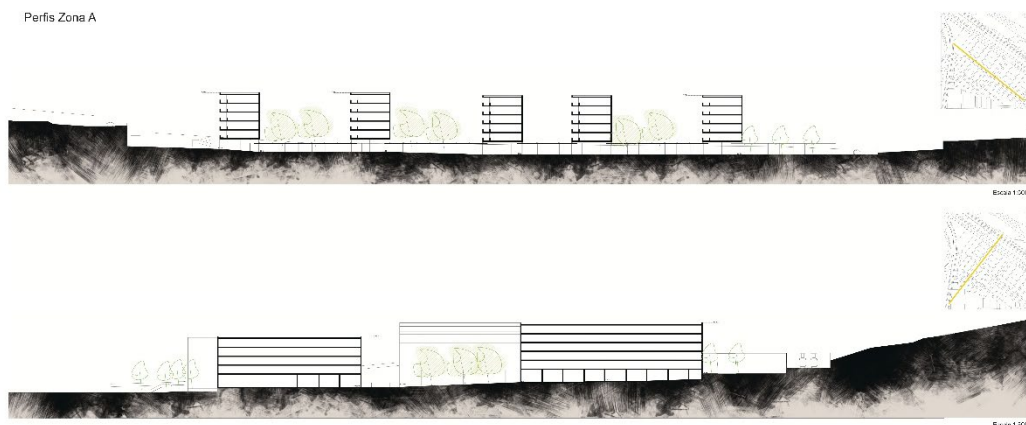


Fig.55 Perfis da Proposta urbana, Marvila Entre Linhas, Zona A (Quinta dos Alfinetes)

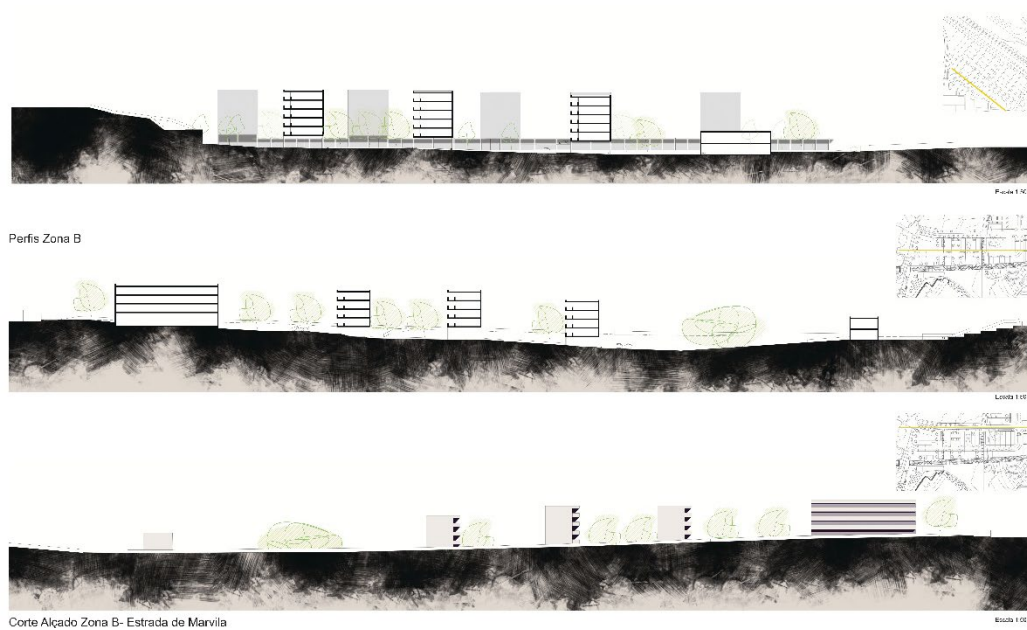


Fig.56 Perfis Proposta urbana, Marvila Entre Linhas, Zona B (Quinta Marialva)

Conclusão

Conclusão

No âmbito do tema do ano letivo de 2022/2023- “Marvila Collage” foi desenvolvido o Trabalho Final de Mestrado intitulado “VIVER O DESOCUPADO- Marvila, do público ao privado”. Através de uma leitura atenta e crítica do território, foram identificadas diversas fragilidades, mas também inúmeras potencialidades. Como resultado dessa leitura, foram traçados objetivos claros, centrados em melhorar a conectividade e a qualidade de vida na área de Marvila.

Um dos principais desafios observados foi o efeito barreira causado pela linha ferroviária em certas zonas. Para mitigar esse impacto, propusemos a criação de soluções que permitam o atravessamento pedonal de forma eficiente. Além disso, foi sugerida a introdução de um novo meio de transporte público, o teleférico, que servirá não só como um elemento funcional, mas também como forma de integrar a paisagem e os diferentes pontos de partida da população.

Paralelamente, a criação de novos espaços verdes, tanto públicos quanto privados, foi uma prioridade no sentido de promover áreas de lazer e convivência. Outro ponto fundamental foi a criação de novos espaços de habitação, que visam responder às necessidades de expansão da zona urbana.

Um dos aspetos cruciais para o sucesso do projeto foi a identificação de pontos estratégicos para a colocação das estações de teleférico, garantindo que serviriam de forma eficaz a população, atendendo às diversas zonas de partida. Esse cuidado foi fundamental para que a proposta de mobilidade fosse ao encontro das necessidades da comunidade. A intervenção urbana na Quinta do Marialva e Quinta dos Alfinetes virá colmatar a necessidade de habitação, resolvendo a necessária continuidade urbana.

O desenvolvimento deste trabalho foi marcado por várias dificuldades e momentos de superação, mas acreditamos que os objetivos definidos foram alcançados com sucesso. Os terrenos vagos expectantes, como a Quinta dos Alfinetes e a Quinta de Marialva, foram ressignificados, adquirindo uma nova relevância ao serem integrados na malha urbana circundante, estabelecendo também uma ligação mais direta com o eixo ferroviário existente.

Bibliografia

Bibliografia

CONSIGLIERI, C., & Ribeiro, F. (1993). Pelas Freguesias de Lisboa São João, Beato, Marvila, Santa Maria dos Olivais.

CORREIA, A. (2019). “Desafios da Habitação em Portugal no século XXI”. Revista de Economia e Estatística 15(2), 45-62

FERNANDES, S. (2014). Génese e Forma dos traçados das cidades portuguesas. Morfologia, tipologia e sedimentação. Faculdade de Arquitetura da Universidade de Lisboa.

GEHL, J. (2010). Cidade Para as Pessoas. Washington, D.C: Island Press.

GHIDINI, R. (2011). A Caminhabilidade Medida Urbana Sustentável. Revista dos Transportes Públicos- ATNP, p. 50.

GUILHERME, I (2021). Arquitetura social: Uma ideia de habitar em coletivo através do Conjunto Habitacional Cinco Dedos [Trabalho de Investigação]. Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto fonte: https://issuu.com/ines_guilherme.3-4/docs/final_finalissimoo_issue

LAMAS, J.R.G., (1994) Morfologia urbana e desenho da cidade, FCG, 4ª Edição

LEFEBVRE, H. (2001 [1968]). O direito à cidade. Trad. Rubens Eduardo Frias, São Paulo, Centauro.

LINKE, V. A. (2017). Cidade de Pedestres: A caminhabilidade no Brasil e no mundo. Brasil: Babilonia. LITMAN, T. (2022). Economic Value of Walkability. Victoria Transport Policy Institute, p. 33.

MORGADO, S. (2011). Lisboa, um Território em Formação. Caleidoscópio.

Eser Y (2021) *O Futuro das Paisagens Pós-Industriais no Leste de Lisboa: O bairro de Braço de Prata- Brownfields in Sustainable Urban and Rural System*

Silva, M. (2019). Cadernos do arquivo municipal. Para onde a indústria os levou: crescimento urbano de Marvila e Beato a partir de 1835.

SCOPEL, V.G (n.d). Espaços de transição: O elo conector entre o edifício e a cidade. Universidade Ritter dos Reis/ Universidade Presbiteriana Mackenzie. https://upcommons.upc.edu/bitstream/handle/2117/101378/106CAM_ScopelVanessa.pdf

OLIVEIRA, R e NOGUEIRA, J L. (2000). Expo 98- Parque das Nações: Balanços e Perspetivas. Lisboa: Imprensa Nacional-Casa da Moeda.

RODEIA, J (2007), in *Vazios Urbanos*, Trienal Arquitetura, Caleidoscópio

SANTOS, M. (2018). Migração e habitação em Portugal: tendências e desafios. *Estudos Demográficos*, 20(3), 78-92.

SANTOS, J R (coord); COSTA, AB da (coord); SILVA, A M, FONTE, M M, LEITE, J S (2023) Espaço Público. Área Metropolitana de Lisboa. Projetos de qualificação do Território [1998-2023] - Bairros conectados e coesos, Edição AML e FAUL

KAGGE, E (2018) A arte de caminhar, Um passo de cada vez, Quetzal Editores

SARAIVA A. (coord) FERREIRA C.H., MAURÍCIO C., CARRILHO F., PEREIRA J.R. (2018). O Impacto da Expo 98 no Desenvolvimento Urbano de Lisboa. in *Jornal de Estudos Urbanos*, 36 (10), CML

COELHO, C D [coord), COSTA, J P L, J S, SILVA, J M, TRINDADE, L PEREIRA, P, PROENÇA, S B, FERNANDES, MONTEYS, X (2014) Os Elementos Urbanos, Cadernos MUrb Morfologia Urbana, Argumentum

MARTINS, J. (2020). *Políticas e Práticas de Habitação em Marvila: Passado, Presente e (que?) Futuro*.

Fonte:https://biblioteca.fa.ulisboa.pt/images/revistas/espacos_vividov/v1n9/9.6_Pol%C3%ADticas_e_Pr%C3%A1ticas_de_Habita%C3%A7%C3%A3o_em_Marvila.pdf

ZEVI, B. (1996). *Saber ver a arquitetura (5ªed.)*. São Paulo: Martins Fontes

Webgrafia

<http://www.ub.edu/geocrit/sv-38.htm> 10-10-2022

<https://www.dinheirovivo.pt/opiniao/o-que-tem-Marvila-que-nenhum-outro-sitio-em-lisboa-pode-oferecer-14996772.html> 11-11-2022

<https://diplomatique.org.br/moldamos-cidades-ou-elas-nos-moldam/> 13-12-2022

Urbanismo e Meio Ambiente. (2020). Recuperado de https://urbanismoemeioambiente.fortaleza.ce.gov.br/images/urbanismo-e-meio-ambiente/dados-abertos/reuniao-cppd/131-reuniao/11_apresentacao_seuma_caminhabilidade.pdf

Urbanismo e Meio Ambiente. (2017). Recuperado de https://urbanismoemeioambiente.fortaleza.ce.gov.br/images/urbanismo-e-meio-ambiente/infocidade/apresentacao_pmcfor.pdf

World Landscape Architect. (s.d.). Recuperado de <https://worldlandscapearchitect.com/global-street-design-guide-launched-as-a-free-download/?v=35357b9c8fe4>

Oaklandca.gov. (2017). Pedestrian Plan Update. Recuperado de <https://www.oaklandca.gov/resources/pedestrian-plan-update>

Rich. (2023). Natural Walking Cities. Recuperado de <https://naturalwalkingcities.com/how-to-make-cities-walking-friendly/>

<https://www.caf.com/pt/presente/noticias/2018/12/transmicable-o-novo-transporte-publico-e-inclusivo-que-melhorara-a-mobilidade-em-bogota/>

TransMicable em Bogotá: uma solução de transporte coletivo e espaço público- Recuperado de <https://www.archdaily.com.br/br/925371/transmicable-em-bogota-uma-solucao-de-transporte-coletivo-e-espaco-publico>

TransMicable, o novo transporte público e inclusivo que melhorará a mobilidade em Bogotá- Recuperado de <https://www.caf.com/pt/presente/noticias/2018/12/transmicable-o-novo-transporte-publico-e-inclusivo-que-melhorara-a-mobilidade-em-bogota/>

EduHub Lisboa. (2023). Bairro de Marvila. EduHub Lisboa.
<https://www.eduhublisbon.com/pt/bairro-de-Marvila/>

Malta, J.C., Bourgard, J. (2016). Marvila. A indústria foi-se, os criativos estão a chegar. Basta para agarrar o futuro?. <https://rr.sapo.pt/noticia/pais/2016/02/29/Marvila-a-industria-foi-se-os-criativos-estao-a-chegar-basta-para-agarrar-o-futuro/47830/>

Anexos

PAINÉIS FINAIS

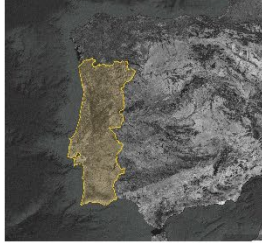
01

Viver o Desocupado , Marvila do Público ao privado:
Do espaço público à habitação

Projeto Final de Mestrado | Urbanismo | FA.U.Lisboa 2023|2024
Kamilla Jesus | 20151303
Orientação científica:
Maria Manuela da Fonte

Leitura sensível do território de Lisboa Oriental

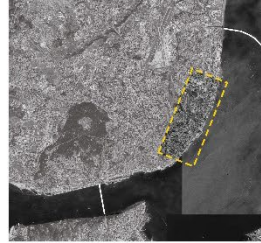
Localização Nacional



Localização no Estuário do Tejo



Localização Lisboa Oriental- zona de intervenção



Delimitação da área a intervir em Lisboa Oriental



Aspetos positivos no território Lisboa Oriental



Há intervenções coordenadas no tecido e em Marvila, antiga armazém devoluta, onde se encontra os seus proprietários conferindo-lhes uma nova ocupação



Passarelas muito largas com possibilidade de ocupação para zona comercial, ou mesmo novas oficinas



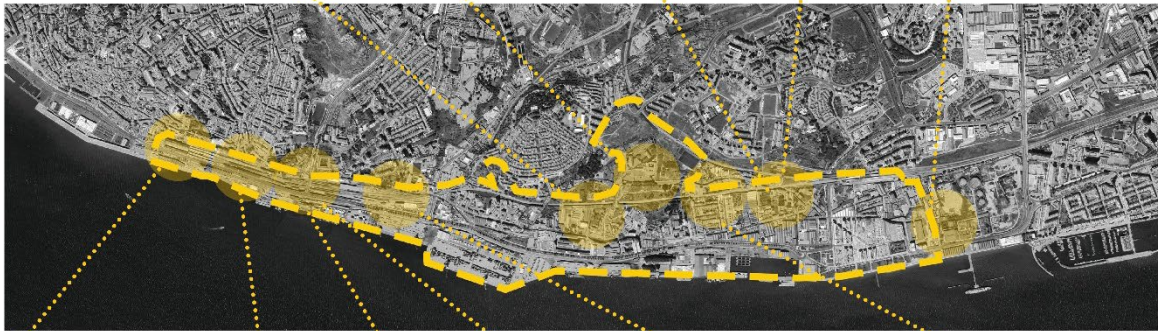
Forte aposta das oficinas de artes, na procura de espaços que em Marvila e o bairro oferecem, há de pelo que dispõe de atelier, como pela quantidade de espaço livre que ali existe



Antigos edifícios singulares reaproveitados pela população, como espaço cultural, como se viu com o espaço de concertos da comunidade



Muita oferta de atividades culturais pelo bairro e Marvila, como o Mercado, a antiga fábrica do braga de prata entre outros eventos



Aspetos negativos no território Lisboa Oriental



Alargamento do traço do Metro



Marvila é um bairro com passagens estreitas



Falta de qualidade, prioridade para os veículos particulares



Intervenção de recuperação do centro do



Crédito imobiliário que se vai a a recuperar de novo a zona



Intervenção de recuperação do espaço e novo espaço

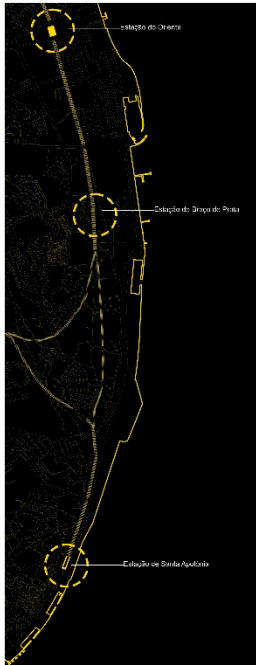
Área de intervenção

02 Viver o Desocupado, Marvila do Público ao privado:
Do espaço público à habitação

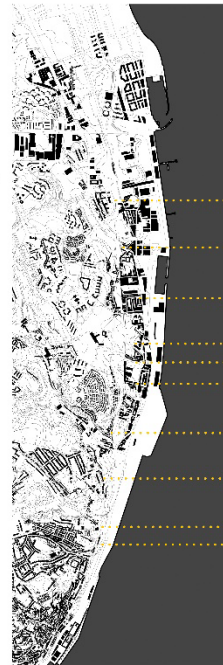
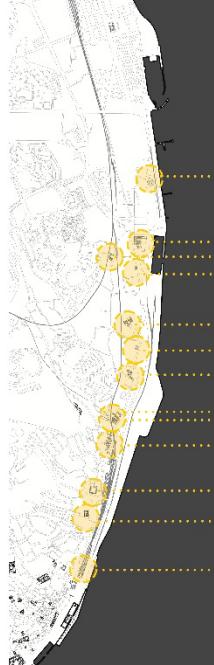
Projeto Final de Mestrado | Urbanismo | FA.U.Lisboa 2023|2024
Kamilla Jesus | 20151303
Orientação científica:
Maria Manuela da Fonte

Leitura analítica do território de Lisboa Oriental

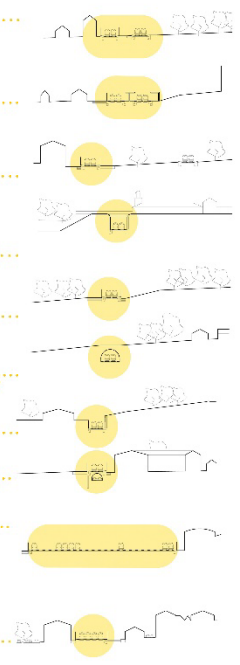
Linhas marcantes do território de Lisboa Oriental
À frente ribeirinha
O caminho do ferro



Levantamento de edifícios singulares



Perfis pela zona de Lisboa Oriental, causando alguns constrangimentos



Escala 1:20000

Escala 1:1000

Limite da intervenção

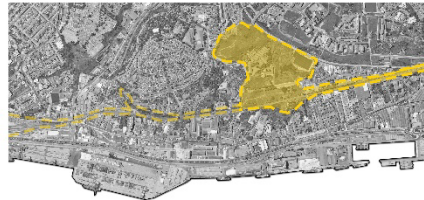


Diagrama do acesso pedonal existente

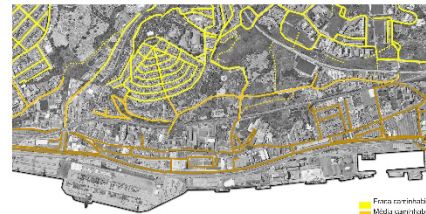


Diagrama dos espaços hortícolas espaços verde a consolidar



Diagrama das linhas marcantes do território

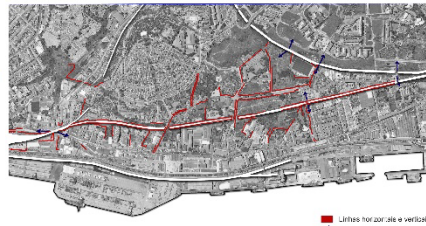
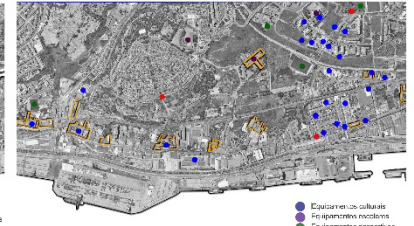


Diagrama dos equipamentos zona oriental de Lisboa



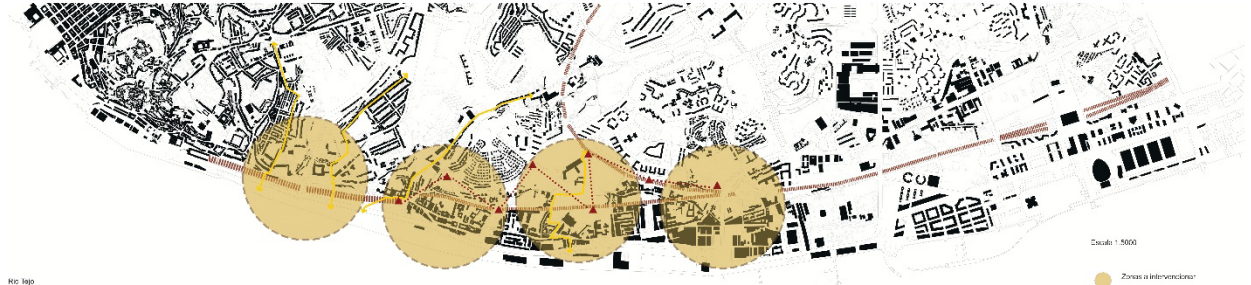
03

Viver o Desocupado , Marvila do Público ao privado:
Do espaço público à habitação

Projeto Final de Mestrado | Urbanismo | FA.U.Lisboa 2023|2024
Kamilla Jesus | 20151303
Orientação científica:
Maria Manuela da Fonte

Estratégia urbana:

Entre linhas de Santa Apolónia a Marvila

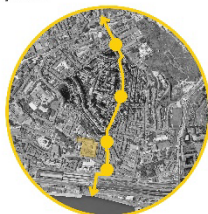


Ho top

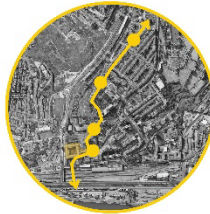
Escala: 1:5000

- Zonas a intervenir
- Linha ferroviária
- Introdução de novos cruzamentos
- ▲ Introdução do teleférico - meio de transporte inclusivo

Objetivos:



O circuito 1, começa na Rua dos Sapateiros, passando pela Rua do Voto de Santo Antão, Rua D.ogo Cruz, Rua de Bica do Sapato e depois por uma ponte chega até Avenida Infante Dom Henrique.



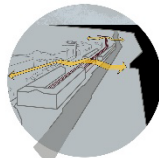
O circuito 2, começa na Paroquia Alto de S. João, passando pela Rua Lopes, pelo Largo de Santos o Novo, Praça das Condições do Santos, próximo ao Convento de Santa Maria e à Colada da Cruz da Paçoca pela segunda ponte até a Av. Infante Dom Henrique.



O circuito 3, em subregião, inicia na Estrada de Chelas passando pela Rua Gaspar Pais, seguindo-se à Rua Madre Deus próximo do Museu do Azulejo, atravessando a ponte para a Av. Infante Dom Henrique.



O circuito 4, inicia na Adm. Mag. do Viagem junto da Escola Afonso Domingos, passando pela Estrada de Marvila, seguindo-se pela Calçada do Duque de Lafões, pela Alameda do Beato próximo do Convento do Usselo, atravessando até a Av. Infante Dom Henrique.



Promover intervenções sobre a ferrovia, promovendo assim a acessibilidade



Criar novos espaços públicos verdes, para combater a ilha de calor dos meeiros



Criar novas ligações entre os circuitos urbanos existentes



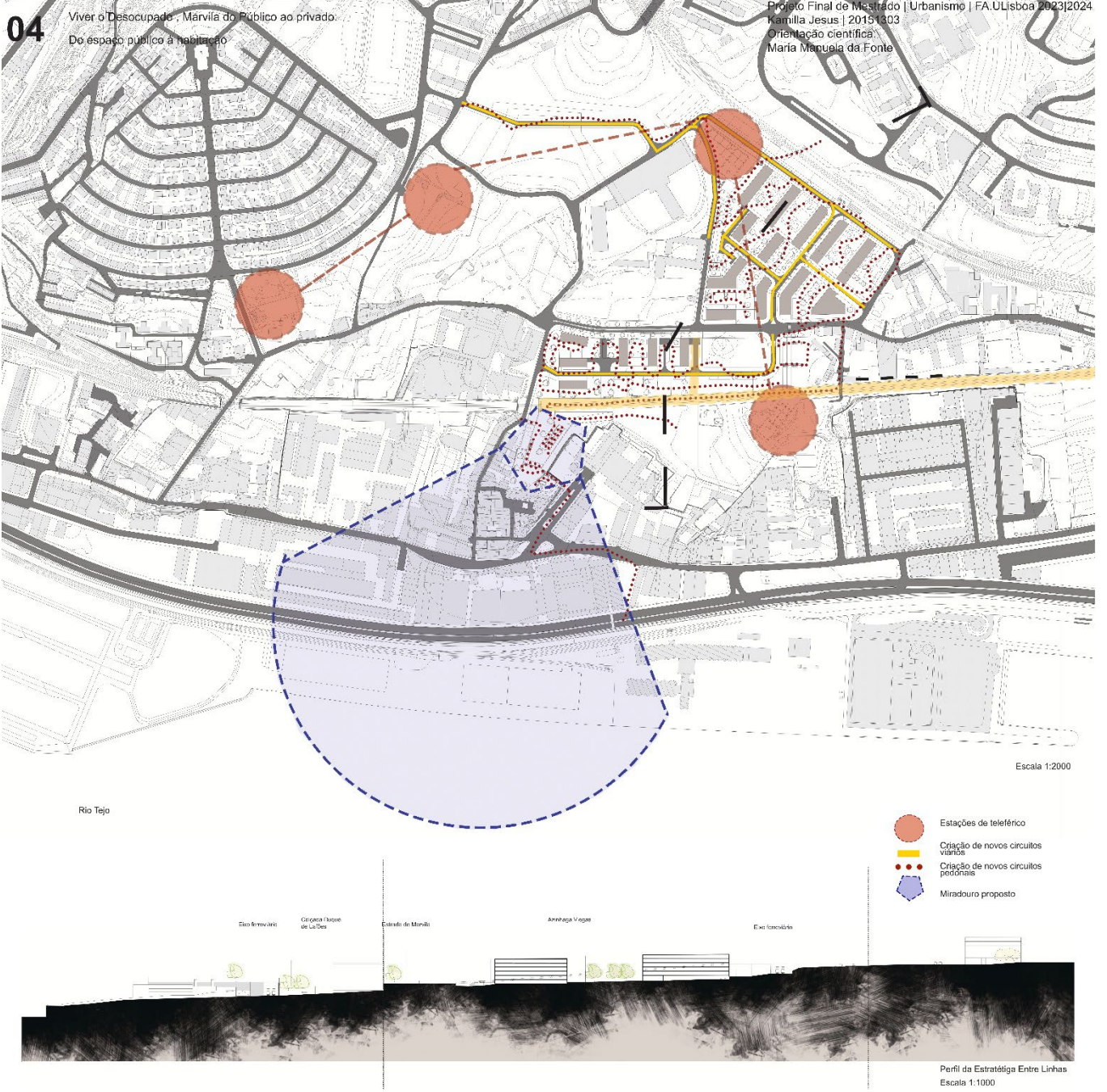
Introduzir um meio de transporte inclusivo, o teleférico



Reorganizar os espaços urbanos para que possa haver produção horizontal, e dar continuidade aos espaços horizontais existentes.



Criar novos espaços de habitação nos vazios urbanos existentes



05

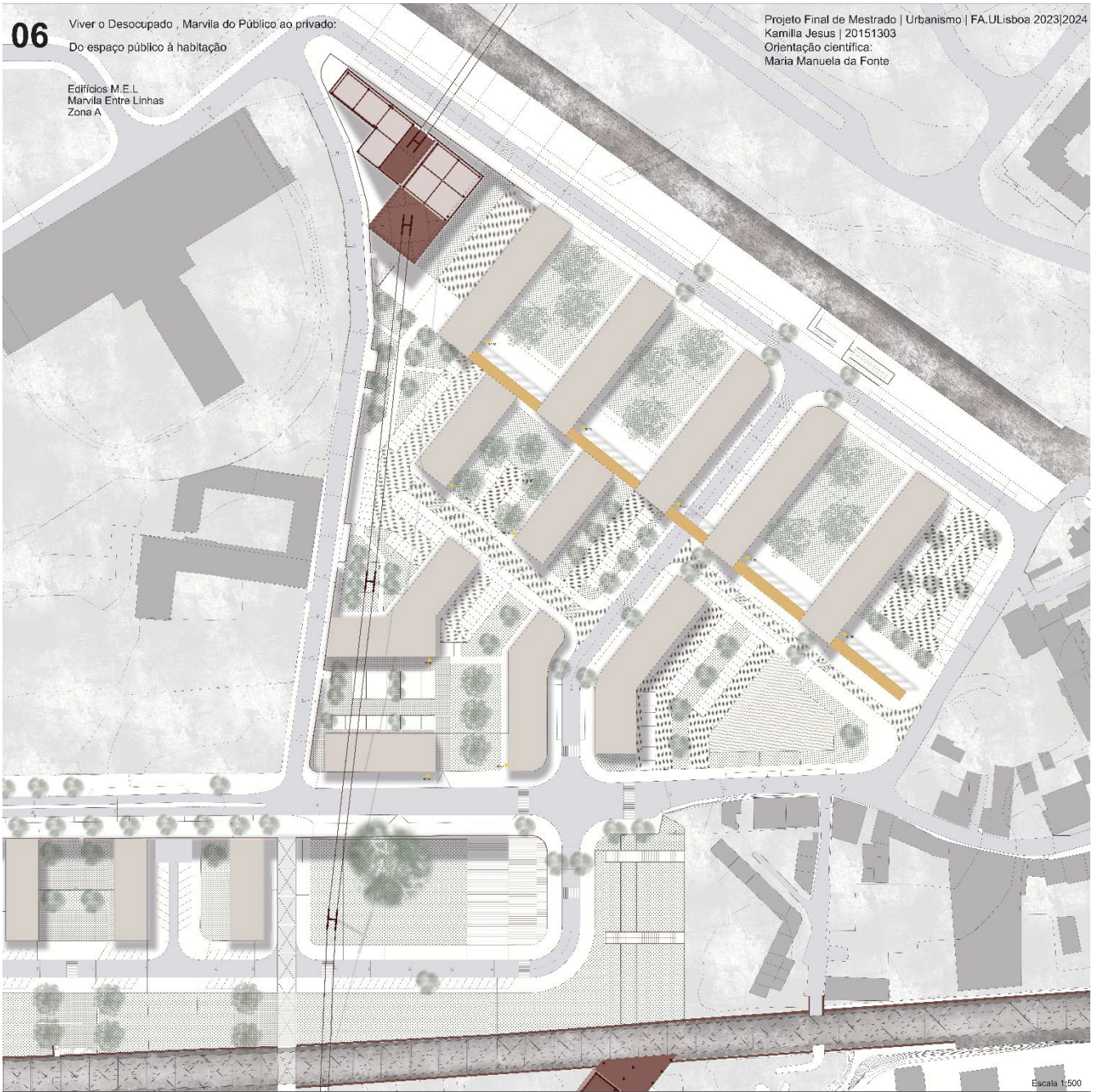
Viver o Desocupado, Marvila do Público ao privado:
Do espaço público à habitação

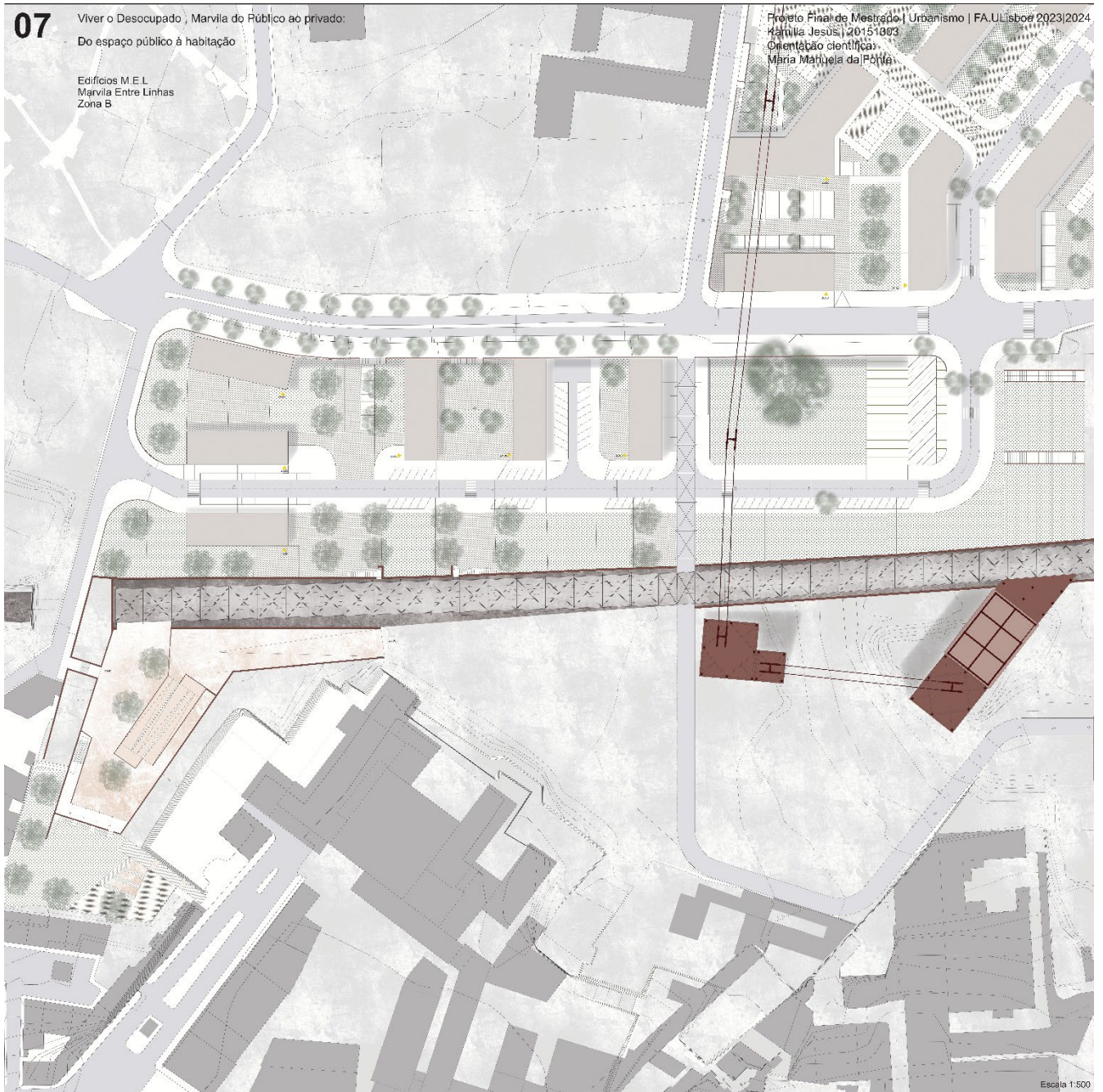
Proposta Urbana M.E.L
Marvila Entre Linhas
Mapa de áreas



Projeto Final de Mestrado | Urbanismo | FA.U.Lisboa 2023|2024
Kamilla Jesus | 20151303
Orientação científica:
Maria Manuela da Fonte

ZONA A		ZONA B		TOTAL	
Parcela	Área (m²)	Parcela	Área (m²)	Parcela	Área (m²)
PA1	1000.00	PB1	5000.00	PA1	1000.00
PA2	1000.00	PB2	5000.00	PA2	1000.00
PA3	1000.00	PB3	5000.00	PA3	1000.00
PA4	1000.00	PB4	5000.00	PA4	1000.00
PA5	1000.00	LE1	5000.00	PA5	1000.00
PA6	1000.00			PA6	1000.00
PA7	1000.00			PA7	1000.00
LE3	5000.00			LE3	5000.00
Total Zona A	5053.11				
		PB1	5000.00		
		PB2	5000.00		
		PB3	5000.00		
		PB4	5000.00		
		LE1	5000.00		
		Total Zona B	27597.57		
		Total	32650.68		



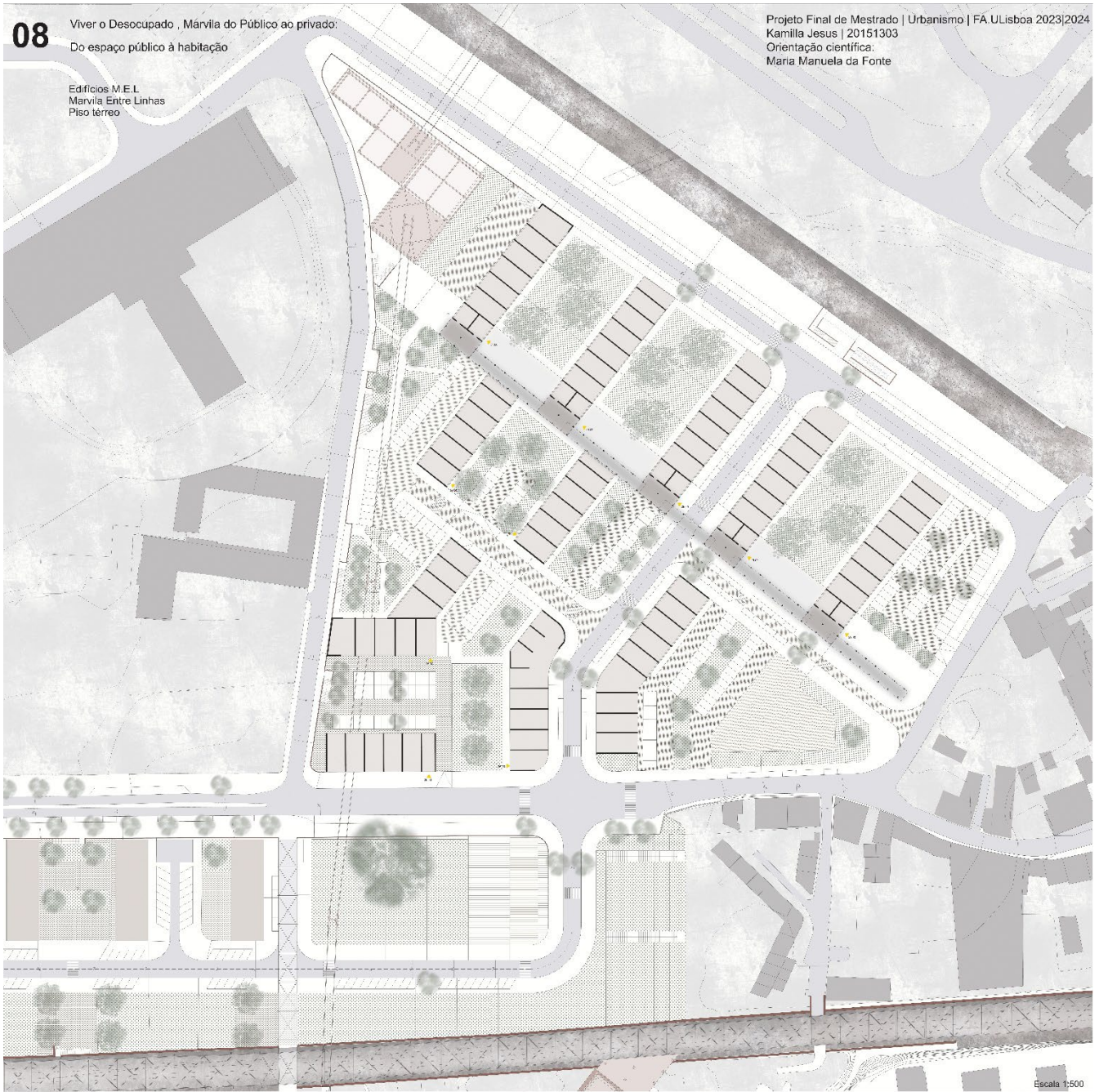


08

Viver o Desocupado , Marvila do Público ao privado:
Do espaço público à habitação

Edifícios M.E.L.
Marvila Entre Linhas
Piso térreo

Projeto Final de Mestrado | Urbanismo | FA ULisboa 2023|2024
Kamilla Jesus | 20151303
Orientação científica:
Maria Manuela da Fonte



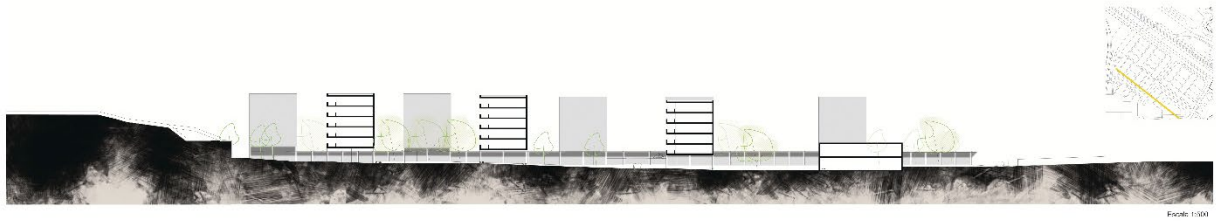
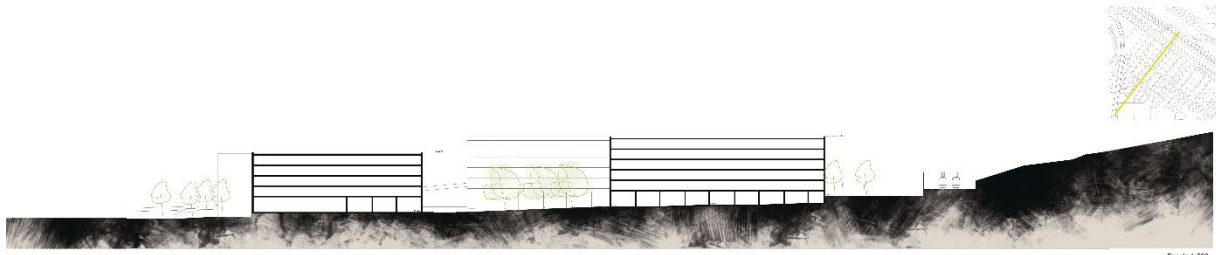
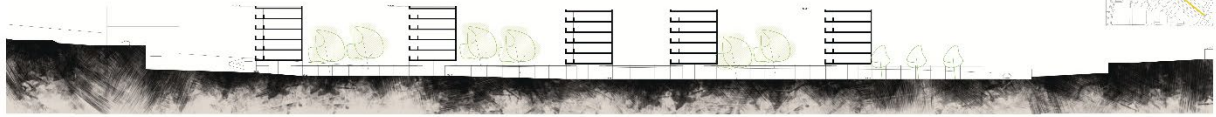
Escala 1:500

09

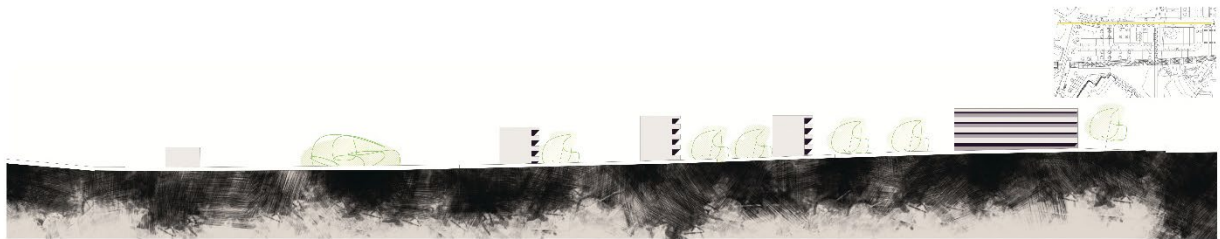
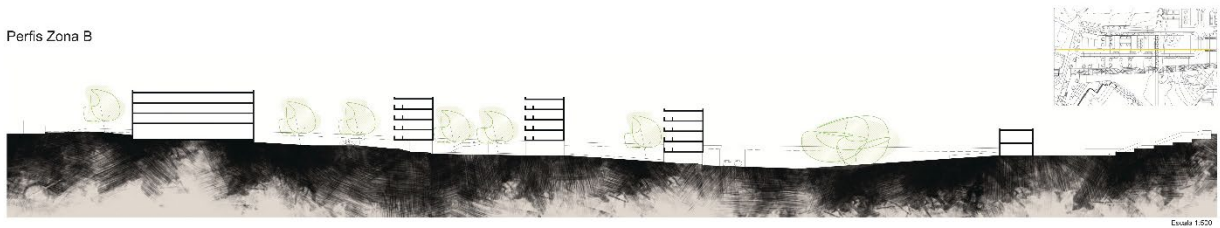
Viver o Desocupado, Marvila do Público ao privado:
Do espaço público à habitação

Projeto Final de Mestrado | Urbanismo | FA.U.Lisboa 2023|2024
Kamilla Jesus | 20151303
Orientação científica:
Maria Manuela da Fonte

Perfis Zona A



Perfis Zona B



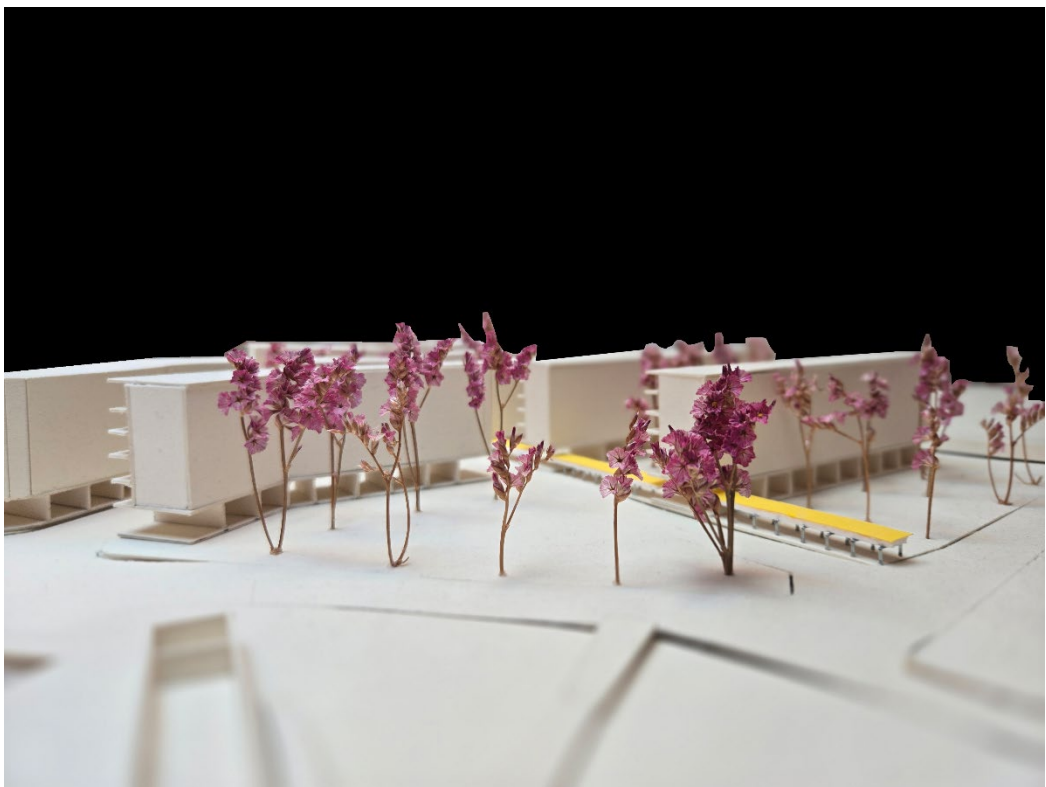
Corte Alçado Zona B- Estrada de Marvila

MAQUETA FINAL

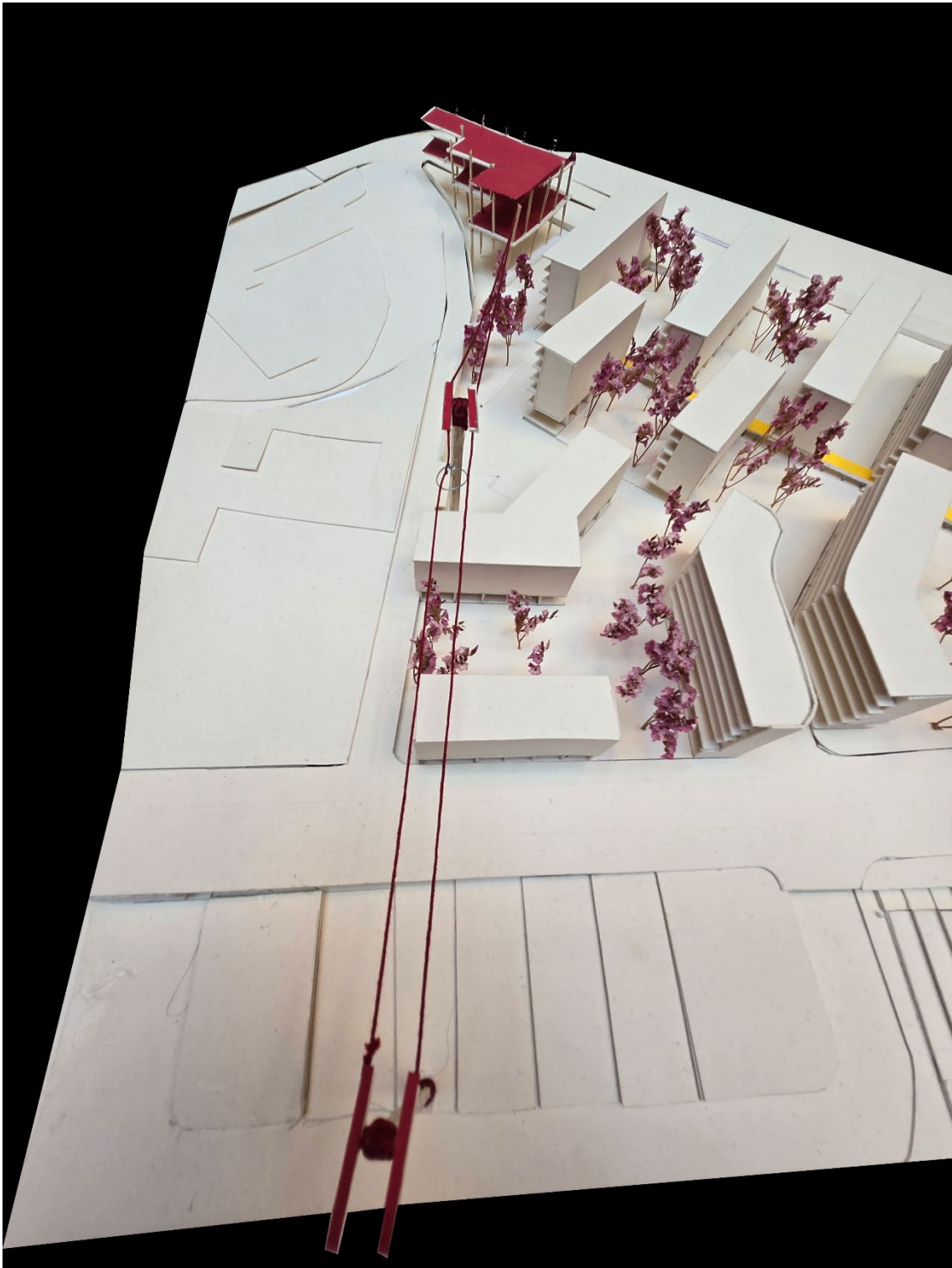
Edifícios M.E.L.(Marvila Entre Linhas), relação entre o espaço edificado e os espaços verdes criados



Entre a Estrada de Marvila e a Azinhaga dos Alfinetes, relação do espaço público



Edifícios M.E.L.(Marvila Entre Linhas), relação entre o espaço edificado e o meio de transporte introduzido, o teleférico



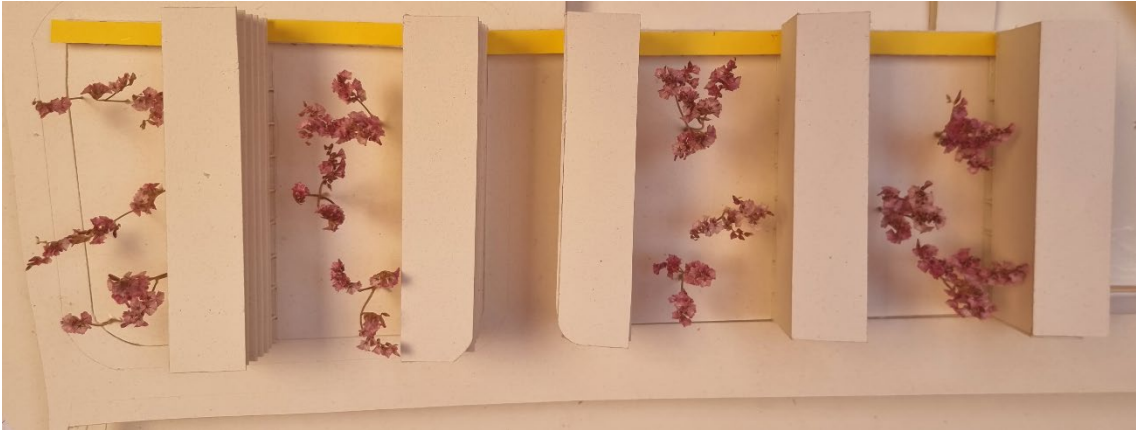
Edifícios M.E.L.(Marvila Entre Linhas), relação entre o espaço edificado e os espaços públicos percorriéis



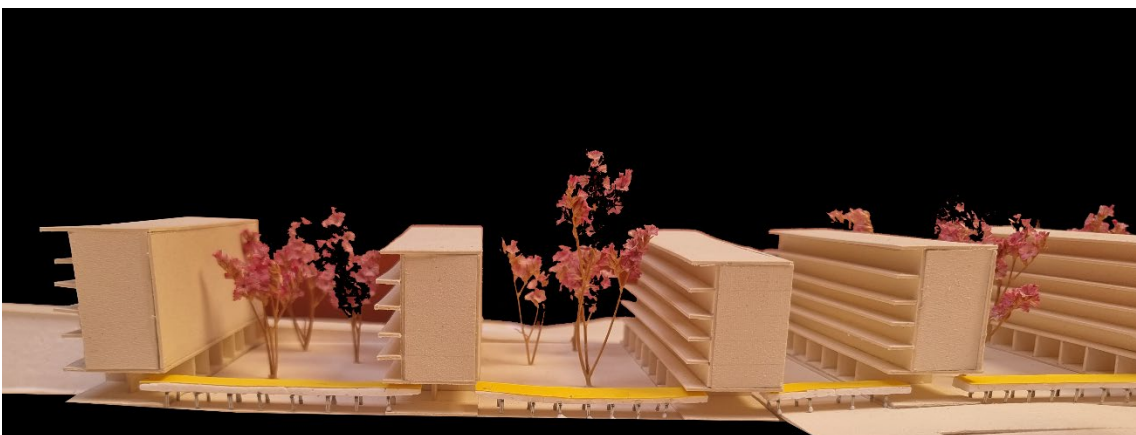
Relação entre o espaço verde de permanência e espaços de transição com a galeria identificada a amarelo



Contraste dos espaços públicos e privados criados



Linhas verticais evidenciam o limite dos espaços privados, versus as linhas horizontais que direcionam aos espaços públicos entre edifícios



Continuidade dos espaços públicos criados que acompanham os edifícios ao longo do terreno.

