



Pedro Ressano Garcia¹

Assistente do Curso de Arquitectura da ULHT

A Morfologia do Porto Industrial no Processo de Regeneração Urbana

Resumo

O aterro portuário transformou a relação da cidade de Lisboa com o Rio Tejo. Para compreender o processo de restabelecimento da relação da cidade ao rio, procuramos conhecer a alteração morfológica do terreno.

Na frente ribeirinha de Lisboa surge cada vez mais a necessidade de criar espaços abertos de utilização pública e que façam a ligação entre diferentes proprietários da cidade. A barreira física constituída pela linha ferroviária e pela

avenida com grande tráfego viário é um grande desafio a qualquer proposta para a zona.

Nesta comunicação apresentamos uma proposta que faz a ligação entre terrenos livres espectantes do porto de Lisboa e a própria cidade.

O edifício “ponte” projectado é híbrido porque permite uma utilização tanto de jardim como de edifício, dando continuidade à organicidade morfológica que caracteriza o lugar. A extensão do jardim até ao rio, sobre um edifício que liga o museu ao terminal de cruzeiros, permite centrar o debate numa solução. Este processo contraria a lógica do PDM e alerta para a incapacidade dos mecanismos actuais de planeamento resolverem o problema da cidade junto ao porto industrial.

Palavras chave: cidade & porto/espço público/barreira sustentável.

Abstract

The landfill of the industrial port changed Lisbon relationship with Tejo river. The city is now in the process of re-establishing a physical and direct relation with the water. To understand the process one must learn how landscape morphology evolved.

On Lisbon riverfront there is an increasing need to create open public spaces, which undertakes agreement between several landlords. The physical barrier, made by railway and heavy traffic avenue, constitutes the main challenge to any proposal for the area.

In this paper we make a proposal which connects surface of the port with the city it self.

The building works as a bridge and it is an hybrid as it allows to merge different disciplines, the public garden and architecture, giving conti-

¹ Licenciado em Arquitectura pela Faculdade de Arquitectura da U.T.L.; Mestre em Arquitectura pela Universidade da Califórnia L.A.

nuity to the continuous change of the morphology that characterize the place. The garden extension to the river over the building, which connects museum and cruise terminal, focus the debate on a specific solution. This process questions the master plan procedure and emphasizes the present inability of town planning to solve city problem at the industrial port.

Keywords: city & port/public space/sustainable barrier

A morfologia do porto industrial no processo de regeneração urbana

A cidade de Lisboa prepara o restabelecimento do acesso directo ao rio, à medida que os terrenos portuários apresentam disponibilidade para regeneração urbana.

Para melhor compreender a frente ribeirinha analisamos a zona portuária construída no período industrial, sobre o rio, ao longo da cidade, porque foi a construção do aterro que interrompeu a relação directa que Lisboa tinha com o Tejo.

Houve uma alteração progressiva da morfologia natural da frente urbana junto ao rio. Argumentamos que a solução para o restabelecimento do acesso directo ao rio exige o desenho de uma nova morfologia que dê continuidade ao processo de alteração e transformação iniciado há alguns séculos. Esta argumentação baseia-se na análise histórica e geográfica, e sobre as relações entre autarquia e administração do porto.

No processo de restabelecimento em curso têm sido implementados vários modelos de entendimento entre porto e cidade. O que é sempre difícil porque o município procura a melhoria de qualidade de vida dos seus cidadãos, enquanto o porto procura valorizar e tornar mais competitivo o tráfego marítimo.

A autarquia, por vezes, procura obter o controlo completo sobre todo o processo de transformação. Pontualmente são estabelecidas parcerias entre a autoridade portuária e o município para levar a cabo uma transição formal das infraestruturas portuárias. Noutros casos o processo é liderado exclusivamente pela autoridade portuária e no caso da Expo'98 foi criado um novo e independente corpo administrativo que ficou responsável por todo o processo de regeneração e que recebeu poderes especiais para a concretização do projecto.

De acordo com alguns autores a utilização das frentes ribeirinhas como espaço público têm um impacto, positivo ou negativo, resultante tanto de processos particulares como de políticas urbanas. É através da análise dos casos referidos, tanto de sucesso como de fracasso, que se consegue formular uma base de conhecimento sobre o assunto.

Se fosse desenvolvida apenas a frente portuária ribeirinha, através da criação de novos espaços públicos, não se conseguiria resolver o problema principal, isto é, o acesso directo da cidade ao rio.

A solução inclui a resolução do problema da barreira criada pela linha de comboio e pela Avenida 24 de Julho.

Há autores que sustentam a ideia de que a cidade deveria fazer a ligação até à água, através do porto, sem interferir nem interromper o tráfego. Esta hipótese permite o desenvolvimento de estratégias sustentáveis mas simultaneamente requer a implementação de um novo modelo de planeamento, uma outra forma de entendimento entre porto e cidade.

As novas morfologias geram espaços públicos capazes de reduzir o efeito de corte da barreira existente entre porto e cidade, integrar novas formas de transporte, que valorizam o ambien-

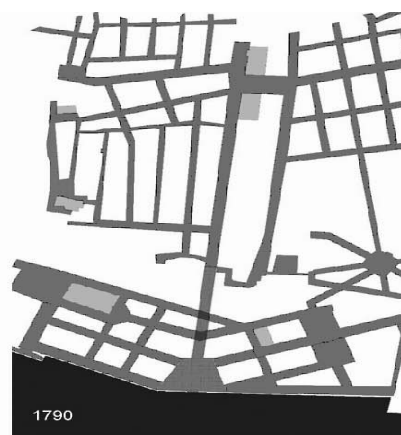
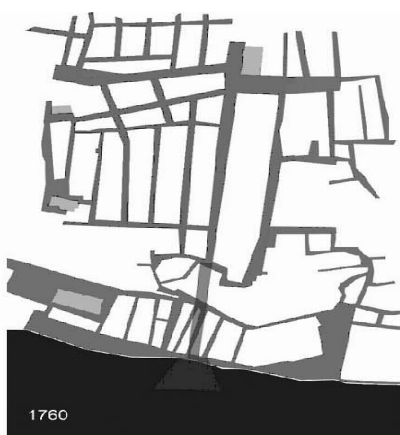
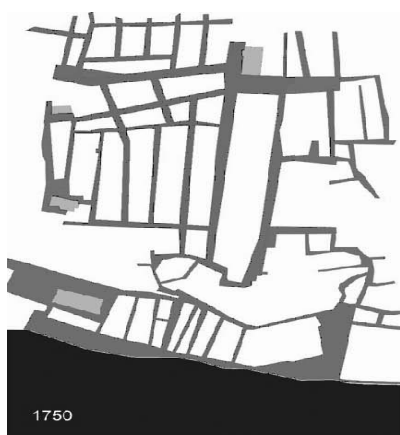
te e o acesso ao rio, todavia é incerta a forma como estes projectos serão implementados.

A implementação destes novos projectos depende da “invenção” da nova gestão da cidade que é baseada em todo o conhecimento já adquirido através de anteriores estratégias de planeamento e da gestão da cidade e do porto.

Os projectos são mais prováveis de ser bem sucedidos quando respeitam a regulamentação em vigor. Porém a complexidade da situação implica uma integração da barreira no desenho urbano de forma a tornar sustentável as infra estruturas rodoviárias e ferroviárias na cidade.

O problema que se coloca hoje à frente portuária apresenta aspectos semelhantes à reconstrução dirigida por Pombal na zona do Cais-do-Sodré. A alteração da topografia pela criação de espaços públicos é implementada por Pombal na reconstrução da cidade.

A estratégia aplicada no desenho urbano teve como fundamento principal estender a via pública – R. do Alecrim – desde a cota alta da cidade à cota baixa dos aterros. A rua proposta passava por cima da via ribeirinha existente sem interferir nem interromper o fluxo urbano existente ao longo do rio. A alteração da morfologia é analisada na imagem seguinte.



PRÉ-TERREMOTO



PÓS-TERREMOTO

O que está em causa é um trio: o estuário do Tejo, a cidade antiga consolidada à beira rio e o porto de Lisboa. Estão todos implicados.

Se é verdade que todos os portos marítimos mudaram nas últimas décadas, e vão continuar a modificar-se, e as antigas frentes portuárias aparecem disponíveis para mais e outras formas de utilização, há enormes divergências na forma como se dará corpo a esse desejo de transformação. A mudança está em curso e afecta os utentes da cidade portuária, mas também afecta os operadores portuários e todos os que desfrutam ou querem desfrutar do rio.

Foi com a revitalização das Docas, em 1994, e a animação provocada pelos frequentados bares e restaurantes que aí foram estabelecidos, e com a Expo'98 que experimentámos, recentemente, o restabelecimento de uma relação próxima com o Tejo. Foi então colocada a hipótese do rio não ser sempre inacessível. As duas iniciativas acima citadas, embora tenham tido enorme sucesso entre a população e visitantes da cidade, não tiveram o mesmo nível de êxito na necessária diluição das barreiras existentes. As iniciativas não promoveram a integração urbana, pelo contrário, tem sido apontado o efeito de segregação face aos bairros vizinhos².

A frente portuária, além de dispor de superfícies enormes construídas sobre o rio, revelou recentemente uma vocação para festivais e acontecimentos de massas ligados a actividades culturais, nomeadamente a música, o

cinema e pela transmissão de espectáculos em ecrãs de vídeo gigantes. A vocação de excelência e de cultura enraizada no lugar enfrenta um grande desafio porque os eventos, sejam eles permanentes ou temporários, permanecem afastados da cidade, do bairro e do utilizador que somos todos nós e o seu sucesso comprova-se com as multidões de gente que conseguem atrair. Apesar da relação entre a autoridade portuária e o município se manter instável, ambos estão de acordo com o sucesso destes eventos temporários.

A popularidade dos espaços públicos na zona do Parque das Nações, indicam a tendência crescente relativa à procura e utilização da frente ribeirinha. Pensar a beira-rio tem sido evocado por profissionais de diversas áreas, pelos *media*, pelo cidadão comum, por políticos, ao ponto de se tornar uma constante. Todavia, discute-se, essencialmente, a alteração da linha de comboio e das vias de circulação de trânsito intenso no intuito de eliminar a barreira que separa a cidade do rio. Defendemos, nesta proposta, outro ponto de partida que não exige um esforço nacional para a alteração dispendiosa das grandes infra-estruturas; tomamos antes como base um conceito que aceita a presente situação tal como ela existe, respeitando os esforços das anteriores gerações e contribuindo para a melhoria do lugar.

É inegável que a renovação e valorização das áreas portuárias junto das zonas centrais da cidade atraem um interesse crescente e exponencial sobre o lugar. É compreensível que tal suceda porque uma zona construída entre o fim do séc. XIX e o princípio do séc. XX, que toca fisicamente o coração da cidade e foi ocupada durante algumas décadas com armazéns e equipamento portuário, passou a oferecer à cidade um espaço central, moderno, onde são implementados programas e

² MELLO, Duarte Cabral, 2002, "Expo'98 – Cidade ou Ilha?", in *Jornal dos Arquitectos* Nº 205, Lisboa, Ordem dos Arquitectos.

CABRAL, João (1999) "Regeneração Urbana e Planeamento da Cidade: um quadro para avaliação do projecto urbano da Expo'98" in *Seminário – Políticas Urbanas da Qualificação à Regeneração*, Universidade Nova de Lisboa.

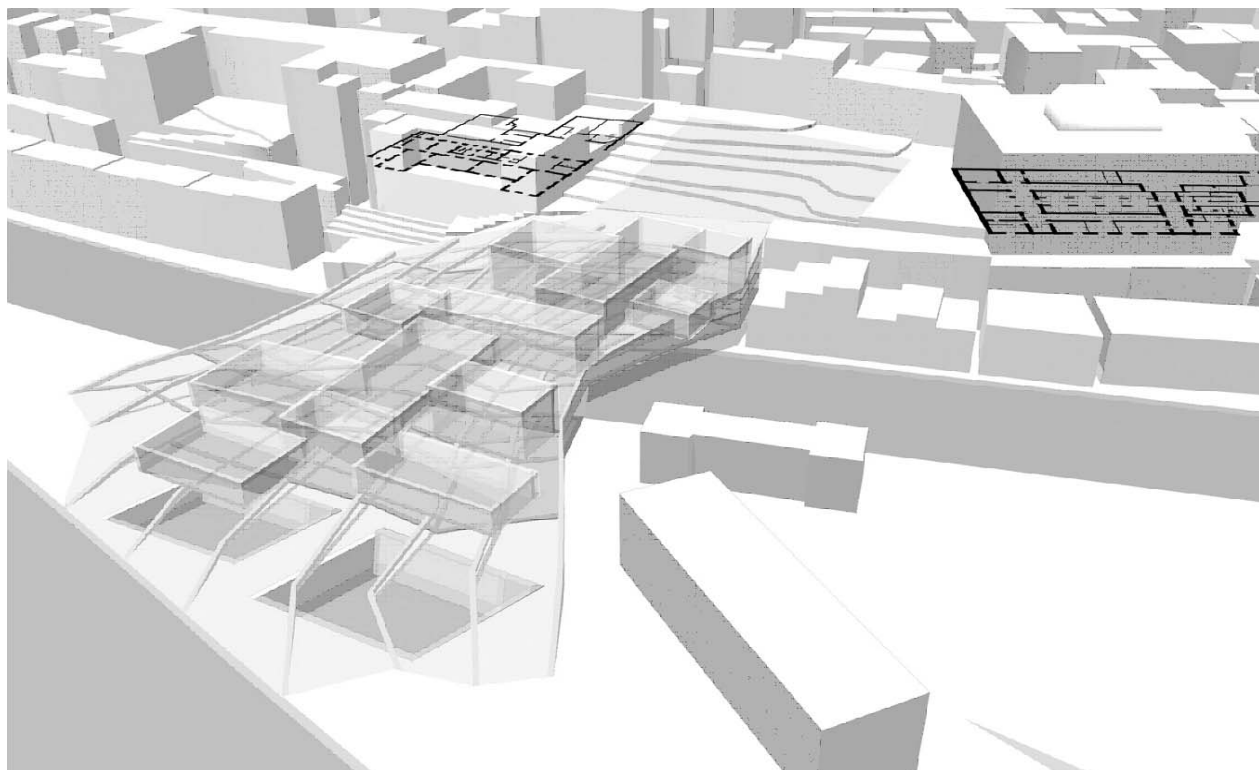
ideias que se tornaram ícones da contemporaneidade. É uma oportunidade irrepetível de melhorar as condições e suprimir as carências da cidade antiga e dos equipamentos instalados no lugar, de valorizar espaços públicos e de actualizar soluções para as necessidades da actividade marítima-portuária.

Os programas para habitação nos terrenos do porto foram levados a debate público pelos representantes municipais, que afirmaram que a vida urbana requeria residências para todos os grupos socio-económicos da sociedade. É incerto o modo como a autoridade portuária vai dar continuidade ao processo de regeneração urbana mas, actividades relacionadas com a reparação de barcos e terminais de cruzeiros, estão incluídas. Docas e cais continuam operacionais, enquanto os cidadãos desfrutam do espaço disponível na frente

ribeirinha. A transformação afecta tanto o coração da vida urbana como a ideia que os cidadãos têm da sua própria cidade portuária de amanhã.

Apresentamos uma proposta que procura a dinamização do debate, já descrita da seguinte forma:

“O seu projecto dá força à ideia de que «é através do espaço público que se faz a regeneração da frente ribeirinha». A construção é arrojada e original, tendo uma cobertura com 6% de inclinação «que proporciona um novo espaço público à cidade, de frente para o rio, com vistas panorâmicas», sendo propício «ao recolhimento e à contemplação, mas também a grandes eventos culturais». Por outro lado, funcionaria como porta da cidade histórica e ligaria várias instituições e



equipamentos locais, como o Museu de Arte Antiga (pouco visitado, apesar do seu prestígio, devido ao problema das acessibilidades), a sede da Cruz Vermelha, a Gare Marítima da Rocha de conde de Óbidos e o futuro Museu do Oriente, «conduzindo à revitalização da zona no seu todo».³

O projecto faz a ligação da cota alta da cidade ao nível do aterro construído sobre o rio à semelhança do que Pombal implementou no Cais-do-Sodré. Sobre a colina, a Rua das Janelas Verdes sobranceira ao porto industrial de Lisboa, com a Avenida 24 de Julho, a nova marginal paralela à antiga via ribeirinha. Propõe-se que a ligação se concretize por uma travessia sobre o caminho-de-ferro e a Avenida, formando um percurso em rampa com 6% de inclinação, entre o Jardim e o porto de Lisboa. Há uma diferença de 17,5 metros entre a cota 21 no Jardim 9 de Abril e a cota 3,5 da superfície portuária.

O edifício proposto tem uma cobertura inclinada que proporciona um novo espaço público à cidade. Está de frente para o rio, virado a sul e oferece vistas panorâmicas, permitindo a realização de várias actividades. É propício ao recolhimento e à contemplação, mas também a grandes eventos culturais; funciona como porta da cidade e faz a ligação entre os museus locais. Temos uma praça ligeiramente inclinada que convida ao encontro de quem vive na cidade com aqueles que chegam a Lisboa pelo rio.

Entre a cota da cobertura e a cota requerida pela circulação rodoviária e ferroviária há milhares de metros quadrados com pé-direito generoso e boa exposição solar. O edifício

permite a ampliação do Museu Nacional de Arte Antiga, da sede da Cruz Vermelha Portuguesa, do terminal de cruzeiros, do espólio de Almada Negreiros e de outros equipamentos que se pretendam instalar e não tenham usos incompatíveis. A área destinada a estacionamento tem entrada e saída tanto para a zona portuária como para a cidade.

A extensão do Jardim até ao rio é desejável por três razões, que podem ser resumidas da seguinte forma: barreira/ponto de encontro/acesso. A passagem sobre a barreira existente – originada pela intensa circulação dos meios de transporte modernos e respectivas vias, permite que os fluxos de trânsito se cruzem sem permanecerem intransponíveis. O desnivelamento dilui o efeito de corte provocado pela barreira. A cidade é organizada no espaço tridimensional, desdobrando o nível térreo em vários níveis. Cria-se um espaço de utilização pública que privilegia o encontro entre as pessoas, contrariando a tendência predominante da circulação automóvel tomar conta de todo o espaço urbano. Deste modo, viabiliza-se a acessibilidade entre a zona urbana ribeirinha num bairro consolidado e a zona do porto que há alguns anos procura integrar troços na cidade.

O projecto redesenha o território através da atribuição de uma nova morfologia para o aterro. O novo espaço público, na frente ribeirinha, foi imaginado de forma a que através da criação de uma nova morfologia, seja possível ligar a cidade ao porto, atravessando por cima da linha de comboio e da avenida. Esta proposta permite que o tráfego tanto viário como ferroviário continue a chegar ao centro da cidade. Estes elementos são apresentados como motor de transformação mas na actual administração da cidade dão lugar a outros mais importantes, tanto para a cidade como para as pessoas que a habitam.

³ AZEVEDO, Virgílio (2006) "Cidade Alternativa – Há ideias novas para a zona ribeirinha, fora dos planos oficiais", Jornal Expresso, Revista Única Nº 1749, pp. 58.

O sucesso do projecto depende da integração e articulação entre a Divisão de tráfego urbano, a autoridade portuária, as instituições de transportes, nomeadamente a Refer e os autocarros de turismo.

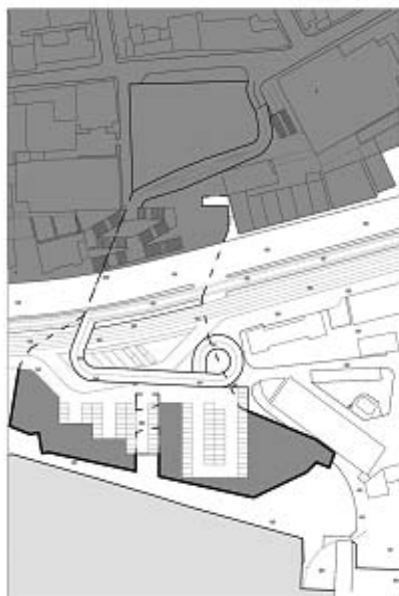
Como é que isto pode ser feito? Será que deveria estar ao nível de um Plano Director ou centrado exclusivamente como um projecto específico de desenho urbano? É incerta a forma como o processo de regeneração urbana irá continuar mas a presente discussão centra-se na área do porto localizada ao longo da cidade histórica, onde a maioria do aterro está livre próximo do coração da cidade mas tão longe desta.

A construção proposta atravessa terrenos pertencentes a vários proprietários, que incluem o Porto de Lisboa, a Câmara Municipal, a Refer, e também diz respeito ao MNAA e à sede da Cruz Vermelha. Na conjuntura actual, existe um vazio de legislação que impede os intervenientes de

viabilizar um projecto deste tipo. Muitas são as cidades portuárias que procuram novos modelos para ultrapassar as dificuldades que boicotam o diálogo e o entendimento entre as instituições, bem como outros obstáculos à concretização dos projectos. O chamado «Modelo de Barcelona», que se tornou uma referência para outras cidades em várias partes do mundo, foi particularmente bem sucedido, nomeadamente quanto ao porto velho e à ligação deste ao centro histórico. Porém, um rasgo não é reproduzível – isto significa que o «modelo» por si só não pode ser simplesmente copiado sem se criarem previamente condições, pois baseia-se num conjunto de circunstâncias que valorizam o investimento em espaço público, a mobilidade e a mistura de grupos sociais. Pode-se facilmente inferir, e até constatar em casos já verificados, que essas circunstâncias não se repetem *ad infinitum* nem no tempo nem no espaço e que cada cidade portuária tem oportunidades irrepetíveis viabilizadas pela sua própria conjuntura.

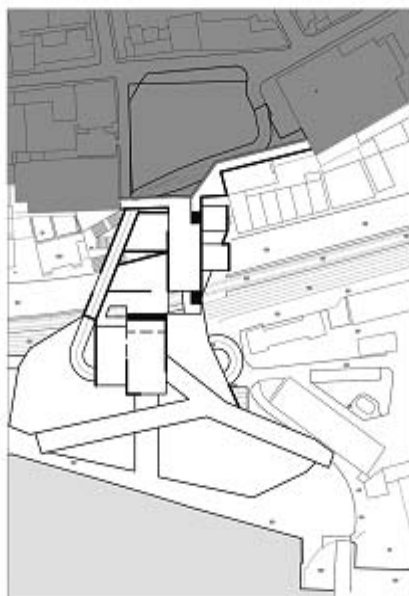
PLANTA cota 8, nível 0

1:1000



PLANTA cota 15, nível 1

1:1000



PLANTA cota 26, nível 2

1:1000



Para a elaboração desta proposta consideramos prioritários os equipamentos já existentes na zona: a sede da Cruz Vermelha Portuguesa, o Museu Nacional de Arte Antiga, o Jardim 9 de Abril, o Porto de Lisboa, a Gare Marítima da Rocha de Conde de Óbidos e o Museu do Oriente. Por conseguinte, propomos a ligação entre todas as referidas instituições e equipamentos, numa conjugação de esforços que conduza à revitalização da zona no seu todo. Entendemos que o desenho do espaço vazio é “gerador de cidade” e o desenho urbano deve ser entendido numa base tridimensional e não bidimensional.

Os fluxos urbanos que atravessam este lugar são importantes para a circulação na cidade e para o seu funcionamento. Por isso, não se deve prejudicar, de forma alguma, o interface do Cais-do-Sodré que faz o cruzamento de todos os tipos de transporte público, como o sucesso da intermodalidade comprova.

O espaço público é antes de mais o espaço do outro, onde as diferenças se cruzam e, por vezes, se entrelaçam, onde a riqueza da diversidade se espraia ou se agrega em núcleos. Este espaço destina-se a vários grupos etários: é para os miúdos que jogam à bola, os adolescentes que passeiam de bicicleta, os adultos que se descontraem, os idosos que conversam, os solitários, as famílias, os grupos; é um espaço que serve para se trocarem beijos em bancos do jardim, para o passeio com o carrinho de bebé, os jogos de batota dos reformados e uma infinidade de outras coisas.

Das anteriores experiências de sucesso podemos concluir que o desafio está na identidade e na modernidade conduzidas pela imaginação. As boas soluções são criativas, tanto ao nível dos modelos de organização entre instituições implicadas – Câmara Municipal, Administração do Porto, empresas de transportes urbanos, etc. – como das soluções

de desenho urbano e arquitectura e, ainda, dos programas propostos. No plano conceptual, definem-se as linhas gerais, o grande objectivo, e expõe-se visualmente o projecto, pois entendemos que é com base numa solução específica que se favorece a vontade de unir esforços para se estabelecerem programas e formas de parceria que viabilizam a execução dos projectos transformadores da topografia e geradores de novas morfologias.

Nos últimos anos surgiram alguns edifícios que alteram a morfologia para resolver conflitos urbanos persistentes. A proposta de novas morfologias tem sido testada em algumas situações pontuais.

No terminal de Yokohama, projecto dos Foreign Office Architects, a manipulação da morfologia centrou-se essencialmente na gestão de conflito de fluxos de chegadas e partidas dos passageiros de barcos de cruzeiro.

Foi na proposta do concurso para Tenerife que este conceito aparece aplicado, não somente aos fluxos de passageiros, mas como uma estratégia que potencializa a eliminação de barreiras existentes entre a zona portuária e a cidade.

Este projecto apesar de não ter ganho o concurso propõe dar nova forma à topografia do terreno organizado de uma forma complexa. A proposta apresentada envolve terrenos da cidade e terrenos do porto, ao contrário do projecto vencedor que se limita à zona portuária. Segundo o júri que determinou a escolha este aspecto foi decisivo, porque para sua implementação a autoridade portuária não teria de entrar em diálogo com a autarquia.⁴

⁴ TRENOR, Luís Pedro Suarez (2004) Presidente Autoridade Portuária Santa Cruz de Tenerife, “Da frente marítima inconsequente para uma verdadeira estratégia cidade porto em Santa Cruz de Tenerife”, 9ª Conferência Internacional Cidades e Portos, pp. 32.

Na conjuntura actual, cidade e porto estão vinculados a uma hierarquia de decisões: primeiro, ao nível do planeamento estratégico; em seguida, aos planos municipais, planos de pormenor, desenho urbano e, por fim, ao licenciamento projecto de arquitectura.

Observamos no entanto que, noutras cidades portuárias, os exemplos de maior sucesso partem do projecto específico de arquitectura, com implicações que vão desde o nível do desenho urbano até ao da escala do território. Esta dinâmica funciona em pirâmide invertida, ou seja, os esforços dos intervenientes conjugam-se de forma coordenada para ser possível realizar a dimensão visionária ou sonhadora de projectos que acrescentam valor à vida urbana, ao porto, à imagem da cidade, ao turismo e, sobretudo, às pessoas que utilizam, acedem e desfrutam dos novos equipamentos.

“Primeira: o urbanismo não deveria ser somente uma normativa limitativa, uma vigilância da iniciativa privada, mas sim uma proposição efectiva, imediata e realizadora. Quer dizer que era necessário passar das visões sistemáticas mas *inconcretas* de futuro, para propostas mais precisas e realizações pontuais. Isto implicava um segundo critério: estas realizações pontuais deveriam ser projectos do espaço colectivo. Não só do espaço urbano – praças, ruas, jardins, etc. – mas também das grandes infra-estruturas e dos equipamentos sociais. Em consequência, mais do que «espaços urbanos», deveríamos falar de «espaços públicos». Espaços públicos que, quer sejam equipamentos ou infra-estruturas viárias, praças, jardins ou monumentos, são os lugares de reunião, os cenários e os signos da identidade colectiva.”⁵

Por fim podemos concluir que o problema da frente ribeirinha não pode ser separado da barreira criada pelo tráfego ferroviário e rodoviário. É através da análise crítica de outros exemplos que encontramos paralelos entre frentes ribeirinhas permitindo o cruzamento de visões, sob o ponto de vista da geografia, da história e do relacionamento da cidade com o porto. O paralelismo apresentado ao nível histórico foi demonstrado na Rua do Alecrim imaginada e construída no período do Marquês do Pombal. Geográfico por comparação com projectos implementados noutras situações semelhantes como a proposta dos FOA para Tenerife depois da experiência de Yokohama. Através de novas parcerias urbanas é possível ultrapassar divergências entre os dirigentes municipais, os responsáveis pela barreira rodoviária e/ou ferroviária, e a autoridade portuária, não há receitas. Várias cidades portuárias iniciaram novas formas de relacionamento entre as entidades implicadas e obtiveram resultados que vieram clarificar aos dirigentes institucionais tanto do porto como da cidade, até os mais cépticos que a colaboração e conjugação de esforços permite obter resultados extraordinários, independentemente das dificuldades impostas pela conjuntura local e a legislação vigente. A regeneração da frente portuária depende de um diálogo sobre projectos comuns em que todos ganham. Dominam as soluções que têm como objectivo restabelecer a relação da cidade com o rio através da zona portuária.

⁵ BOHIGAS, Oriol (1996) “Los equipamientos de los 80”, Centre de Cultura Contemporània de Barcelona – Institut d’Edicions, pp. 210.

