



## DINÂMICAS DE CRESCIMENTO EM METRÓPOLES PORTUÁRIAS

### *TENSÕES A ORIENTE DA CIDADE DE LISBOA*

Ana Rita Ochoa

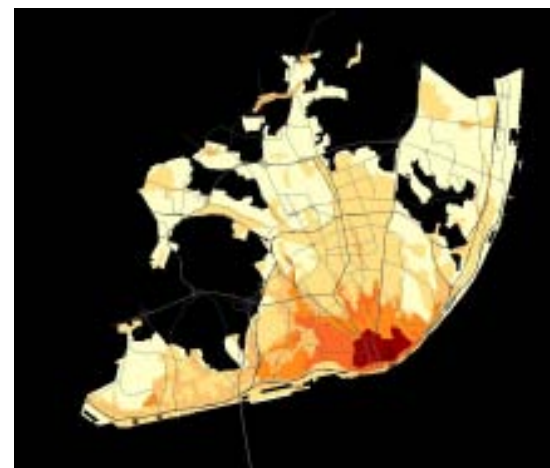
*Public Space and Urban Regeneration,*  
Ph.D. Programme. POLIS Research  
Center, University of Barcelona  
Bolsaira FCT

#### 1. DINÂMICAS DE CRESCIMENTO EM METRÓPOLES PORTUÁRIAS

*Lisboa habituou-se, desde cedo, a olhar de preferência para ocidente. Do mar tinham vindo os primeiros navegadores que se deixaram seduzir pela “enseada amena”. E o mesmo oceano constitui o pólo de atracção invencível, único elo que podia levar aos mundos estranhos que se adivinhavam no longe. Em contrapartida, oriente era, no caso, a segurança de uma terra firme, a solidez de uma lavoura e de uma pastorícia que rendiam o sustento sem surpresas de maior quilate. Para um lado, a ambição e o sonho das riquezas do poente. Para outro, a fixação e o desbravamento das amenidades do nascente.*  
(Sottomayor, 1993: 87)

As transformações que têm vindo a ocorrer nas frentes de água da cidade pós-industrial, na era da globalização económica, remetemos para o estudo da cidade portuária, das suas dinâmicas de crescimento e das suas especificidades. Na observação destas cidades são identificáveis factores comuns, para além das realidades particulares de cada caso.

Um aspecto que sobressai em várias situações e que está na base deste estudo é a ocorrência de um desequilíbrio físico e social entre duas partes da cidade, uma que parece acolher o desenvolvimento urbano de forma mais “natural” e outra que parece ser constantemente subestimada ao longo da história. Verifica-se que à zona mais deprimida correspondem determinadas actividades urbanas: áreas industriais relacionadas com infraestruturas portuárias e de transporte, em estado



de inutilização. Mesmo existindo (ou tendo existido no passado) ocupação industrial noutra sector da cidade, é ali que esta se encontra mais concentrada. Estas zonas têm sido actualmente objecto de reconversões urbanas, com vista ao reequilíbrio físico e social da cidade.

Outro ponto de contacto entre cidades portuárias é o das suas lógicas de implementação infraestrutural. Para além das lógicas locais – do território, da própria história urbana – existem lógicas globais que se repetem.

Como refere Mario Fabre, “falar de “cidade porto” é explicar a sua origem e designar o factor essencial do crescimento urbano, como eventualmente da sua crise” (1992: 179). O porto, mais especificamente, a água, justifica a fundação da cidade, bem como o seu desenvolvimento, impondo a sua lógica no espaço urbano e marcando não apenas o território, como a própria sociedade.

De uma forma geral, pode-se afirmar que as cidades portuárias se distinguem de todas as outras pela dinâmica da sua economia e pela maior abertura às relações com o exterior, o que origina uma também maior abertura à inovação social e tecnológica, bem como à transferência de conhecimento.

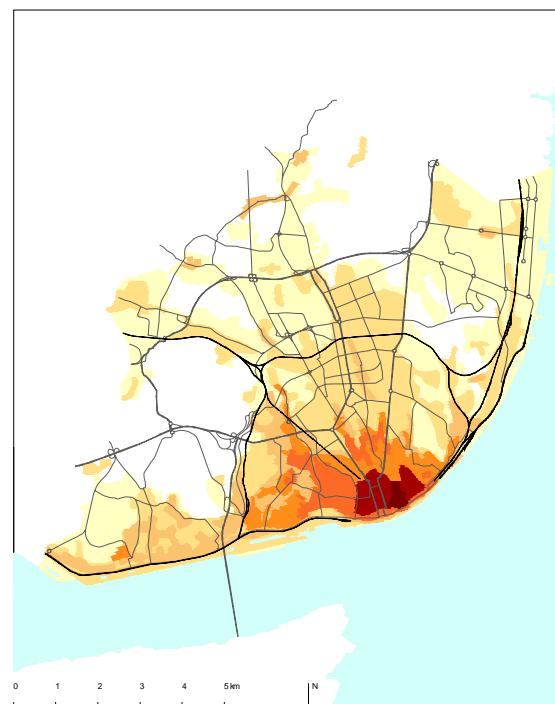
O porto é um sistema de funções, autónomas e claramente separadas da restante estrutura da cidade<sup>1</sup>, relacionando-se com outros portos da área metropolitana, implementando-se com lógicas próprias no território e “monopolizando”, em muitos casos<sup>2</sup>, o usufruto da frente de água. Daí o paralelismo na implementação das infraestruturas portuárias; como se um modelo abstracto, com formas de funcionamento e programas próprios, se impusesse no território, adaptando-se no entanto às suas especificidades.

O esquema repete-se em várias cidades: uma frente portuária relacionada com uma vasta área de estruturas industriais, separada da cidade por uma dupla barreira rodo ferroviária, paralela à linha de água. Encontra-se também frequentemente uma linha ferroviária circundando a cidade por fora do seu limite (da época da sua construção), conectando os diferentes núcleos industriais<sup>3</sup>.

Ao contrário do que acontece hoje, a cidade mantinha, no início, com o seu porto uma estreita relação e uma interdependência funcional. O modelo territorial da cidade industrial rompeu com o equilíbrio físico e simbólico entre as cidades e a água (Remesar, 2002: 14). Pode-se identificar um esquema de crescimento comum às cidades portuárias (reflectindo também a evolução da relação da cidade com a frente de água), resumido em três momentos principais:

a) Industrialização do território<sup>4</sup>

Corresponde ao desenvolvimento da industrialização, relacionada com a intensificação da actividade portuária (e consequente ampliação do porto ao longo da frente de água) e com a criação de acessibilidades, primeiro ferroviárias, depois rodoviárias; este contexto origina um deslocamento da residência das classes trabalhadoras para junto das unidades industriais<sup>5</sup>. O território cria uma “vocação industrial”,



<sup>1</sup> Administrada de uma forma geral, por uma autoridade distinta da que gere a cidade.

<sup>2</sup> E em particular nas situações em que o porto se desenvolve segundo uma estrutura linear.

<sup>3</sup> É o caso da linha de circunvalação ferroviária em Lisboa, ligando Alcântara a Xabregas, ou de Barcelona, contornando Montjuic e fazendo a ligação entre duas zonas industriais

isolando-se da restante estrutura da cidade. É o principal momento de separação entre a cidade e a água, pelo que o desenvolvimento urbano é “empurrado” para o interior, no âmbito das expansões do século XIX.

b) Desindustrialização

Corresponde ao afastamento dos portos das cidades<sup>6</sup>, em busca de águas mais profundas e de terrenos mais amplos, para responder às novas necessidades da tecnologia portuária, arrastando consigo as indústrias. Com a crise económica dos anos 70-80 e com a tendência para a terciarização, os “núcleos duros” industriais esvaziam-se de funções, surgindo assim toda uma rede de espaços devolutos – terrenos expectantes, edifícios desactivados, infraestruturas obsoletas.

c) Reversão das áreas industriais/portuárias

Corresponde à procura de soluções para a ocupação dos vazios resultantes da desindustrialização, com consequente aproximação da cidade e dos cidadãos à frente de água<sup>7</sup>. Aquelas que foram outrora zonas de grande prosperidade industrial, localizando-se nas periferias urbanas e alojando as classes trabalhadoras, constituem actualmente espaços de abordagem incontornável nas políticas urbanas e uma “mais-valia” nas estratégias de revitalização da cidade, pela sua localização (agora) central e pela sua proximidade à água.

As tentativas de regeneração urbana das cidades são-o também de regeneração económica (Fabre, 1992: 190). Num contexto de cidades em competição, as frentes de água desactivadas constituem espaços ideais para vistosas operações de reversão urbana, tendo como *ex libris* espaços públicos de qualidade, mas constituindo, ao mesmo tempo, uma certa remissão à inacessibilidade efectiva das populações às funções criadas, ao carácter de “ilha”, ou de “gueto de luxo” que acaba, muitas vezes, por prevalecer.

## 2. DIALÉCTICA NASCENTE/POENTE NA CIDADE DE LISBOA

Lisboa obedece, de uma forma geral, às lógicas referidas.

Um dos desequilíbrios na estrutura de Lisboa polariza-se na sua zona oriental<sup>8</sup>, até muito recentemente associada a indústrias poluentes, instalações obsoletas e a bairros habitacionais desqualificados, permanecendo sucessivamente subalternizada, tanto nos projectos de expansão, como nas lógicas de desenvolvimento urbano, relativamente ao conjunto da cidade. Como refere Appio Sottomayor, “o sonho morava a ocidente” (1993: 88); foi pois para ocidente que a cidade se expandiu, tomando a linha do rio como eixo de desenvolvimento principal. Mas a que se deveu essa tendência de crescimento para poente, com consequente segregação da zona oriental?

Dois aspectos parecem clarificar este fenómeno: por um lado, a observação crítica do crescimento urbano, por outro, a implementação

<sup>4</sup> No geral, a industrialização do território inicia-se no fim do século XVIII, atingindo a sua complexidade máxima durante a Revolução Industrial (com a introdução da mecanização) e prolongando-se até princípios/meados do século XX.

<sup>5</sup> Era frequente ser os próprios patrões a fomentar a construção, muitas vezes precária, de habitação junto às fábricas.

<sup>6</sup> A deslocação das estruturas portuárias para fora do espaço urbano não significa apenas um distanciamento físico, mas também uma mudança do próprio papel do porto no

desenvolvimento económico da cidade. O porto, tal como se apresentava no contexto da industrialização, deixa de fazer sentido. No entanto, as cidades actuais continuam a

das infraestruturas industriais/portuárias, segundo os três momentos atrás descritos.

#### Crescimento urbano e desequilíbrio territorial<sup>9</sup>

A tendência de crescimento para poente é observável na análise comparativa da cartografia existente. Simultaneamente, a confrontação das várias delimitações da cidade (cercas, linhas de fortificações, circunvalações, delimitações do perímetro urbano) com a mancha de crescimento (extraída da cartografia), em determinados períodos, comprova essa tendência:

- O âmbito físico de cada delimitação avança mais para poente que para nascente<sup>10</sup>;
- As delimitações são frequentemente ultrapassadas pelo crescimento urbano para poente, o que praticamente não acontece para nascente.

Torna-se interessante verificar, que, para além dos momentos de avanço para ocidente, existiram também fases de equilíbrio. Em determinados períodos, essa simetria *simplesmente existiu*. Foi o caso dos arrabaldes muçulmanos, a oriente e a ocidente do núcleo central; das estruturas portuárias em frente a Alfama, conferindo vitalidade à parte oriental; ou da rede qualificada de quintas e edifícios religiosos que se formou, a partir do século XV, tanto a nascente como a poente da muralha fernandina.

Noutros casos, essa tentativa de reequilíbrio foi originada por uma consciencialização da desigualdade, procurando-se, através da planificação, simetrizar o espaço urbano. As propostas de Francisco de Holanda, a industrialização de dois vales da cidade – Alcântara e Chelas –, os zonamentos do Plano de Gröer, mais recentemente a Expo'98; várias foram as tentativas de contrariar a segregação do sector oriental.

#### A infraestruturização do território

A génese da localização industrial consubstancia-se em factores físicos; aproveitando a morfologia do território, as primeiras unidades industriais instalaram-se simetricamente nos vales de Alcântara e de Chelas, tirando partido da energia hidráulica proporcionada pelas águas das ribeiras existentes (e da própria água como matéria-prima)<sup>11</sup>.

A Circunvalação de 1852, passando junto aos vales industrializados, confronta a cidade com a indústria, que inicia assim a sua expansão noutras direcções; por um lado, a legislação industrial (por razões de salubridade pública) assim o requeria<sup>12</sup>, por outro, era obviamente nos arredores da cidade que se localizava um maior número de terrenos livres<sup>13</sup>, substituindo-se os espaços rurais e os antigos edifícios conventuais por unidades fabris, que atingiam assim a faixa ribeirinha, prolongando-se depois para as periferias.

*suportar as infraestruturas mínimas necessárias ao seu abastecimento.*

<sup>7</sup> *Também aqui se confirma a dinâmica das cidades portuárias, sendo comparativamente a*

*outras metrópoles, mais pressionadas, para elaborar planos estratégicos de reconversão.*

<sup>8</sup> *O conceito de zona oriental não comporta aqui uma delimitação geográfica estática. Estabeleceu-se que o limite é evolutivo, de acordo com o contexto histórico em questão.*

<sup>9</sup> *Optou-se aqui por omitir a descrição da história urbana de Lisboa, cuja apreensão – ainda que filtrada pela óptica da “tendência de crescimento para poente” – foi fundamental para este estudo.*

<sup>10</sup> *O único “salto” para oriente dá-se com a 2ª Circunvalação em 1886, aquando da extinção do concelho dos Olivais e sua integração na área territorial de Lisboa.*

<sup>11</sup> *Existem outros motivos para as origens da localização da indústria:*

*- A ocidente, nomeadamente no Vale de Alcântara, o aumento populacional gerado pelo Terramoto de 1755 (devido à fuga da população para esta zona) e a existência de pedreiras de calcário, possibilitando a fabricação de cal para a reconstrução da cidade (Custódio, 1994: 463-464).*

*- A oriente, o comércio e a navegação fluvial existentes desde a Antiguidade, ali se situando importantes cais acostáveis de barcos fluviais, com portos de carga e descarga; por outro lado, desde o reinado de D. Maria I que esta zona apresentava um surto manufactureiro, em resposta à política pombalina – ali se localizaram as primeiras unidades de estampanaria de algodão em 1785, em simetria com as do Vale de Alcântara (Folgado e Custódio, 1999: 15-16).*

<sup>12</sup> *Apesar da tendência para a localização da indústria fora do perímetro da cidade, ainda se implanta em Cabo Ruivo, no fim do século XIX, uma fábrica de ácido sulfúrico altamente poluente, tal como, mais tarde, a Fábrica de Armas de Braço de Prata.*

<sup>13</sup> *A localização fora do concelho de Lisboa, nomeadamente nos terrenos pertencentes aos concelhos de Belém e dos Olivais (criados em 1852, com a 1ª Circunvalação), convinha aos interesses dos investidores: os terrenos eram ali muito mais baratos. O desenvolvimento económico e a riqueza gerados pela indústria levarão à extinção dos referidos concelhos e sua integração no perímetro urbano, aquando da 2ª circunvalação.*



A acessibilidade marítima foi um dos factores que regeu a expansão da indústria. O porto funciona, nos primeiros momentos da industrialização, como uma lógica *a priori* (Custódio, 1994: 450), condicionante à instalação de unidades fabris; matérias-primas dos mais diversos tipos desembarcavam no porto de Lisboa, de forma a alimentar as indústrias que ao longo da faixa ribeirinha se iam, um pouco aleatoriamente, dispendo. E se o porto foi condição de fixação da actividade fabril, as indústrias, por seu turno, foram responsáveis pela construção efectiva de uma grande estrutura portuária em Lisboa. A partir da segunda metade do século XIX, atendendo à complexidade e aumento do volume de negócios, a escala do porto mudou consideravelmente.

A realização de obras como a do Aterro da Boavista (1858-65), implicando a regularização das margens para a construção de armazéns e equipamentos portuários, veio definitivamente mudar a paisagem ribeirinha da capital, permitindo mais uma via paralela à frente de água: a Avenida 24 de Julho, que passa a constituir um eixo de importante significado no conjunto das acessibilidades rodoviárias. A introdução dos transportes<sup>14</sup> permite agora às populações habitar ou trabalhar nas zonas periféricas, o que impulsionou a expansão da cidade em direcção às mesmas, ao longo dos eixos de circulação.

O mesmo acontece com a implementação da rede ferroviária, representando (também com as estações) um estímulo ao desenvolvimento urbano ao longo do seu percurso. Possibilitando a conexão do centro com periferia, desempenhava um papel fundamental na circulação de produtos e de trabalhadores

O traçado da ferrovia vem igualmente atrair mais indústrias, beneficiando muitas delas da hipótese de contrato com a Real Companhia dos Caminhos-de-ferro para assentamento de carris particulares ao serviço de determinadas empresas (Custódio, 1994: 451). Cada núcleo fabril possuía a sua linha de acessibilidade ferroviária própria: a linha do norte e leste para o sector oriental, a linha de este para o sector ocidental e, ligando os dois núcleos industriais, a linha de circunvalação ferroviária, ligando o Vale de Chelas ao Vale de Alcântara.

#### Evolução da relação cidade/porto e segregação da zona oriental

São conhecidas propostas de melhoramentos do porto desde o século XVIII, mas só em 1887 se iniciam os grandes trabalhos: entre Belém e Santa Apolónia procede-se à construção de mais de 10.000 metros de cais, de docas e de um aterro onde se irá instalar a via-férrea. Em 1870 propõe-se pela primeira vez a localização de áreas portuárias a oriente e a partir de 1885 praticamente todas as propostas contemplam já a zona de Santa Apolónia, o que revela uma deslocação das infraestruturas portuárias de ocidente para oriente da cidade.

A industrialização ao longo do rio originou grandes mudanças nos moldes da actividade portuária; as indústrias revelam-se dificilmente integráveis no espaço urbano e o porto distancia-se da

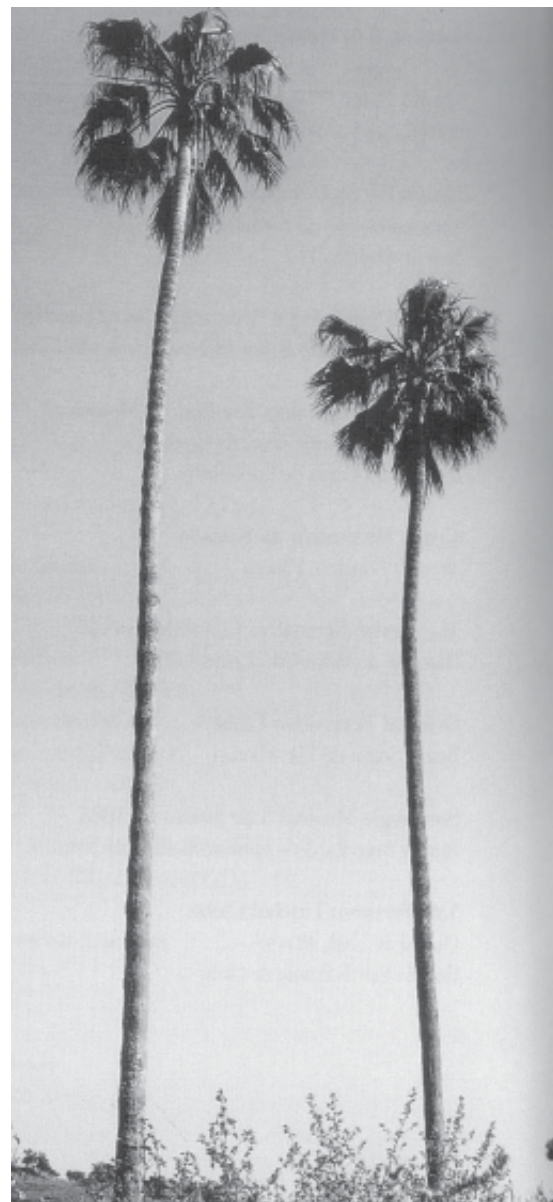
<sup>14</sup> Nomeadamente a instalação da rede de tracção eléctrica em 1901

<sup>15</sup> A acidente apenas a Doca de Pedrouços

<sup>16</sup> Uma das razões apresentadas para a localização industrial a nascente seria a questão dos ventos dominantes, supostamente para afastar a poluição. No entanto, existe o outro lado da questão: terrenos mais baratos e grandes áreas desocupadas, possibilitando intervenções a grande escala, não só de indústria, como também de habitação social para dar resposta aos problemas de alojamento da grande quantidade de pessoas que afluem à cidade, fenómeno comum a várias metrópoles e cujo urbanismo dos CIAM procurava resolver.

<sup>17</sup> Esta parte da pesquisa efectuou-se com base numa sistematização de notícias de jornal, referentes à zona oriental, desde 1991 (vd. referências bibliográficas: notícias de jornal relativas à zona oriental).

<sup>18</sup> Plano Estratégico para a Preservação e Valorização do Património Arquitectónico e



cidade, tanto espacial como funcionalmente, constituindo a linha-férrea paralela à frente de água uma barreira que a divide em duas partes distintas.

Depois das obras de 1887, só em 1946, como resultado da actividade de exploração das colónias, se verificam novas mudanças, com o Plano de Melhoramentos do Porto de Lisboa, incidindo principalmente na zona oriental da cidade<sup>15</sup>. Constitui-se um segundo eixo paralelo à linha do rio: a Rodovia Litoral, com movimento intenso de ligeiros e pesados – a barreira acentua-se cada vez mais.

É por esta altura que se reforça a especialização industrial da zona oriental. Com o pretexto da Exposição do Mundo Português, a zona de Belém, de densamente industrializada, passa a zona de lazer e cultura. Enquanto isso, a zona oriental torna-se depositária dos “lixos urbanos” retirados de Belém, tais como a fábrica de gás, os depósitos de gasolina e outras indústrias poluentes. Aproveitando a “vocaçãõ industrial” desta zona, definida pelo Plano de Urbanização de Lisboa de De Gröer em 1948<sup>16</sup>, concretiza-se pela primeira vez uma unidade industrial planeada de raiz nos Olivais, ao longo de dois eixos viários estruturadores: a Avenida Infante D. Henrique e a Avenida Marechal Gomes da Costa, com continuação pela margem do Tejo até Vila Franca de Xira.

Continua a não se verificar nenhuma preocupação de integração das áreas industriais, consideradas zonas marginais, exteriores à vida urbana. À medida que a zona oriental acentuava a sua “vocaçãõ”, afastava-se cada vez mais do desenvolvimento que outras zonas viriam a ter –, como que empurrando o crescimento no sentido oposto da cidade.

Nos anos 70 dá-se a adaptação do porto à contentorização. Este processo de transformação tecnológica, criando novos terminais, deixou vazias e inúteis (devido à falta de características necessárias) zonas que antes constituíam o centro da actividade portuária.

Com a nova conjuntura político-social e com a adesão de Portugal à Comunidade Europeia, surge um novo cenário na relação cidade/porto: devido à redução das trocas com o continente africano e à consolidação das relações europeias, que privilegiam o transporte por estrada, o tráfego portuário diminui. Também a inauguração do porto de Sines, com funções associadas ao abastecimento de petróleo e carvão, vai contribuir para a redução do movimento no porto de Lisboa (Ferreira, 1997: 99-100).

A década de oitenta inicia a época da desindustrialização, na qual fábricas seculares são desactivadas ou transferidas para os arrabaldes da Grande Lisboa, implantando-se ao longo do eixo Lisboa/Vila Franca de Xira. Também esta fase vai prejudicar a zona oriental, na medida em que, grandes áreas, antes industrializadas, se transformam agora em vazios urbanos, sem qualquer função. Com a Expo'98 procurou-se corrigir esse cenário, procedendo-se à reconversão de áreas urbanas obsoletas e à desactivação de fábricas poluentes que se encontravam ainda em funcionamento; no entanto, apesar dos evidentes aspectos positivos da operação, não se estará a substituir

*Urbanístico de Lisboa, em Relação com o Desenvolvimento Socio-económico: realizado a partir de 1990, no âmbito da Comissão das Comunidades Europeias, definia três áreas prioritárias de intervenção: o centro de Lisboa, Alcântara e Chelas.*

<sup>19</sup> Segundo as premissas estabelecidas no Plano Estratégico de Lisboa, em 1992.



uma ilha por outra ilha, qualificada sim, mas com efeitos espaciais e sociais perversos?

#### Dados para explicar a assimetria

Os movimentos de expansão e as lógicas de desenvolvimento urbano deram-se maioritariamente para poente, onde também se situam as áreas mais nobres da cidade; mesmo existindo intenções de ocupação no sentido oposto, não se concretizam, ou vêm mesmo a revelar-se prejudiciais, como o foram as políticas de localização da indústria e de bairros sociais, originando um crescimento socialmente orientado, assente em monofuncionalidades urbanas. A zona oriental foi-se isolando progressivamente, não só em relação ao conjunto da cidade, como também em relação ao rio.

As causas da “escolha” da direcção poente relacionam-se com um conjunto de factores de ordem física, funcional, histórica ou social. Logo com a expansão para além da Colina do Castelo, a cidade cresceu na direcção que apresentava menos obstáculos naturais: a encosta oeste/sul, com uma pendente menos acentuada, beneficiando de melhor exposição solar e de maior protecção aos ventos, apresentando assim as melhores condições para o estabelecimento da edificação. Estava aberto o precedente para o crescimento nesse sentido, seguindo-se um encadeamento histórico de situações a confirmar essa tendência.

O lugar de génese urbana, pela irregularidade da malha urbana (e pela própria inércia que caracteriza os lugares de génese), passa a constituir-se ele próprio como uma barreira, a acrescer à barreira física do território. As expansões continuar-se-ão a dar no sentido poente, ao longo do rio e mesmo quando a cidade teve que seguir noutra direcção, fê-lo no sentido norte, para o interior.

A desvalorização progressiva do território oriental justifica a sua preferência na localização da indústria. No entanto, como se viu, houve também implantação industrial a ocidente. O facto desta ter desaparecido no eixo Alcântara/Belém comprova uma vez mais a tendência de crescimento para poente: como duas forças opostas, que dificilmente coexistem no mesmo espaço, o “crescimento” absorve a industrialização e empurra as infraestruturas industriais/portuárias para nascente, no sentido oposto.

A construção de uma série de bairros para as classes trabalhadoras aprofundou o processo de marginalização social, para além da frente ribeirinha. Não se realizam actividades económicas geradoras de trabalho, espaços públicos de qualidade e equipamentos, ou de eixos viários e meios de transporte de ligação ao centro. O que, juntamente com o carácter monoclássista da população residente, origina o isolamento físico e social.

As grandes manchas das instalações industriais a sul e do aeroporto a norte, associadas às barreiras físicas do relevo e às grandes vias que cruzam actualmente o território, dificultam a continuidade entre as várias realidades adjacentes e conseqüente formação de um tecido urbano diversificado.





Parece ser hoje um dado assente que a multifuncionalidade é uma das condições essenciais para a qualidade dos espaços urbanos, possibilitando o seu uso pelo maior tipo de pessoas, o mais permanentemente possível. A zona oriental, como que indiferente aos processos de crescimento da cidade, baseou o seu desenvolvimento em “vocações”; a “vocação industrial” substitui a “vocação de lazer” (assente na rede de quintas de recreio e de edifícios religiosos) e, apesar de ambos os casos terem constituído focos de desenvolvimento, este deu-se de forma monofuncional.

A especialização em determinadas funções afastou a diversidade, isolando consequentemente todo este território em relação à cidade.

### 3. TENSÕES A ORIENTE DA CIDADE DE LISBOA

O que é, na Lisboa de hoje, o território oriental?

Identificam-se essencialmente duas realidades, separadas pela linha de comboio: a frente ribeirinha, de Santa Apolónia ao Parque das Nações e, para o interior, assente numa morfologia de vales e encostas, toda a coroa de bairros habitacionais de iniciativa municipal: Madre de Deus, Chelas, Olivais, Encarnação. Essencialmente, indústria para um lado, blocos habitacionais para o outro.

Para além da já analisada segregação em relação à cidade, este território também se caracteriza pela fragmentação, física e social, que por sua vez se reflecte no contraste entre a paisagem ruralizada (consequência de uma população vinda, em grande maioria, do campo) e os conjuntos habitacionais, de tipologias urbanas recentes. As ainda existentes azinhagas indiciam a antiga rede viária e incluem-se num vasto conjunto patrimonial, que testemunha os dois principais momentos de desenvolvimento – o passado senhorial e o passado industrial.

Por outro lado, este é um território em que se sucedem os espaços devolutos. A predominância das monofuncionalidades propicia um esvaziamento dos espaços (quando a função principal se desactualiza). Terrenos vazios, quintas e conventos abandonados, espaços industriais e portuários sem utilização, infraestruturas de transporte desactivadas; a desocupação sucede-se ao longo da história e subsiste até hoje. O que origina também uma rotatividade na ocupação das estruturas, com vista ao abrigo de novas funções.

Pode-se afirmar que existe também, na zona oriental, uma “vocação de reciclagem”.

#### Novas movimentações<sup>17</sup>

A consciencialização do desfavorecimento da zona oriental (reavivada pelo processo da Expo’98) despoletou o debate acerca daquela área. Para além de uma série de propostas que não se materializaram (planos para a frente ribeirinha, o VALIS<sup>18</sup>, entre outros), algumas obras concretas foram e estão ainda a ser feitas.

Verifica-se que um dos principais objectivos é a ligação física à restante estrutura da cidade. Construíram-se novos acessos (entre os quais se salienta a importância do prolongamento da Avenida Estados



<sup>20</sup> Composto pelo Parque da Bela Vista, pelo Parque do Vale do Fundão e pelo Parque da Via Central de Chelas.

<sup>21</sup> Presidente da Junta de Freguesia de Marvila.



Unidos da América, já prevista no Plano de 1948) e melhoram-se os existentes. No entanto e como salienta Teresa Heitor, “o território tornou-se acessível a partir do exterior mas mantém-se impermeável do seu interior” (2004: 154). A ligação à cidade é reforçada, mas as acessibilidades internas não são privilegiadas, acentuando-se o carácter de gueto de certos bairros, em particular dos vários núcleos de Chelas.

Também a nova linha de Metro (linha vermelha) trouxe benefícios à zona oriental; mas a dúvida permanece – a que zona oriental? A afluência está a revelar-se muito reduzida e a localização das estações (em particular a da Bela Vista, colocada em plena Quadra Central de Chelas) não é a mais vantajosa para a população residente. Infelizmente, não só aqui, como noutros casos, o traçado da rede de metro explica-se “pelas lógicas da promoção imobiliária, não pelas necessidades imperiosas da cidade de Lisboa” (Nunes da Silva citado em Ornelas, 2000: 2).

O núcleo central de equipamentos, previsto no Plano de Urbanização de Chelas, de 1965, está finalmente a ser executado<sup>19</sup>. No entanto, o conjunto em construção – Quadra Central de Chelas –, consistindo em quatro torres de 16 andares para habitação do segmento médio/alto, escritórios e um centro comercial Feira Nova, rodeado por um complexo anel viário, ameaça vir a tornar-se mais uma “ilha fortificada de consumo e bem-estar rodeada de bairros sociais miseráveis” (Ornelas, 2000: 3).

Estão previstos novos equipamentos de apoio à cidade – Biblioteca Municipal Central, Arquivos Municipais e Hemeroteca, Tribunais Criminais, instalações do “Expresso” –, que poderão sem dúvida ter um efeito dinamizador. A escolha da localização destes equipamentos é fundamental, estabelecendo sinergias com a envolvente, para que a realidades urbanas actuais possam beneficiar das novas vivências.

É de louvar a construção da rede de parques constituindo o Parque Oriental da Cidade<sup>20</sup>, os quais, apesar da qualidade dos espaços que oferecem, não têm sido muito utilizados, nem pelos moradores, nem por visitantes exteriores.

No âmbito do Plano de Intervenção de Chelas, foram realizadas acções de qualificação do espaço público, concretizadas por exemplo no Bairro dos Lóios, com a criação de espaços verdes, cuja manutenção está a cargo dos próprios moradores.

Baseada na experiência dos vários estudos realizados para a frente ribeirinha na última década, a Câmara Municipal de Lisboa mandou realizar, em 2000, o PUZRO – Plano de Urbanização da Zona Ribeirinha Oriental. Destacam-se dos objectivos “a articulação da dinâmica da Expo’98 com a requalificação da área ribeirinha oriental”, a “eliminação de barreiras entre a cidade e o rio, através de uma articulação da malha urbana e da rede viária” e a “modernização e reconversão das actividades industriais” (CML, 2000). Prevendo uma ocupação 30.000 novos moradores, propõe-se o aumento da habitação, através de uma alteração do Plano Director Municipal, que caracteriza

a frente ribeirinha como área consolidada industrial e área de investigação e tecnologia, com índices de habitação baixos.

O PUZRO está neste momento a ser apreciado pela Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional de Lisboa e Vale do Tejo e a sua aprovação, pelo evidente confronto de interesses que levanta, não deverá ser pacífica. Na opinião dos presidentes das juntas de freguesia do Beato e Marvila, os índices de construção são exagerados; *“devia-se promover, em vez disso, mais espaços públicos e equipamentos sociais, tendo em conta a qualidade de vida das pessoas”* (António Augusto Pereira<sup>21</sup> citado em Rio, 2002a).

Também o plano de Renzo Piano para Braço de Prata, elaborado em 2000, se encontra envolto em polémica; parecendo ignorar uma efectiva reabilitação urbana e social, promove habitação de luxo, fomentando, por consequência, a gentrificação.

Por último, é já quase um lugar comum referir os aspectos positivos da operação Expo'98: substituição de uma extensa área de espaços obsoletos por um pedaço de cidade novo, dotado de equipamentos à escala da cidade, de espaços públicos de qualidade e beneficiando das condições paisagísticas da frente rio. No entanto, é também já um lugar comum afirmar que a extrema densidade de construção está desvirtuar aquele espaço. E que a requalificação das áreas envolventes falhou, como tal, o reequilíbrio urbano, funcional e social da cidade (a simetriação que se propunha), indicia-se ainda como uma realidade distante.

Apesar das novas movimentações a oriente (e, visitando aquele território, percebe-se que de facto, ele está a “mexer”), muitos problemas estão por resolver.

A questão de Chelas é fulcral: numa época em que muitos guetos de outras cidades já foram demolidos, há que repensar, de forma séria, as estratégias a seguir, apontando-se a qualificação do tecido urbano como uma necessidade premente.

A grande riqueza do património, se por um lado é uma mais valia em termos de consolidação de uma “identidade oriental”, apresenta-se, por outro, num estado de extrema degradação, necessitando de grandes investimentos (e de grandes ideias) para a sua reabilitação/reconversão.

Em relação à frente ribeirinha, a sua desarticulação com a cidade é um dos aspectos mais problemáticos. Já que o porto apenas necessita de uma área mínima para garantir o abastecimento da cidade, seria benéfica a libertação, por parte da Administração do Porto de Lisboa, de áreas canais e pequenos espaços junto ao rio para usufruto da população. Também a ultrapassagem da dupla barreira rodo ferroviária ainda não foi conseguida.

A zona oriental tem todas as condições para constituir uma nova centralidade. Necessitando de uma conjugação e de um cozimento entre os seus vários contextos urbanos, a rede viária deverá implementar-se não apenas à escala global, mas fomentando articulações locais, de forma a obter a tão desejada continuidade. A estigmatização, como se

verificou, não se resume à actualidade, pelo que, contrariar esta tendência, se revela um problema de difícil resolução. No entanto, a intervenção naquela parte da cidade (e em especial em áreas onde as condições de vida estão a atingir valores críticos) torna-se, no contexto actual, um desafio premente.

É essencial que, nos investimentos em operações de renovação urbana, não se percam de vista os valores e as identidades que a caracterizam, de forma a propor soluções e sistemas que positivamente influenciem a sua vivência por parte dos seus habitantes, não só pela procura de modelos atractivos economicamente, mas também potenciadores de uma sociedade mais justa.



#### REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ASSOCIAÇÃO DOS ARQUITECTOS PORTUGUESES (1988). *Lisboa a cidade e o rio – Concurso de ideias para a renovação da zona ribeirinha de Lisboa*. Lisboa: Associação dos Arquitectos Portugueses.
- BOERI, S. (2001). Cités portuaires de l'Europe du Sud, une dialectique du métissage. *L'architecture d'aujourd'hui*, 332, 66-71.
- BORJA, J. e CASTELLS, M. (1997). *Local y global – La gestión de las ciudades en la era de la información*. Madrid: Taurus.
- BRANDÃO, P. e REMESAR, A. (eds.) (2004). *Design urbano inclusivo – Uma experiência de projecto em Marvila – “Fragmentos e nexos”*. Lisboa: Centro Português de Design.
- BRUTTOMESSO, R. (ed.) (1993). *Waterfronts – A new frontier for cities on water*. Veneza: Città d'Acqua.
- BUSQUETS, J. (1993). Los proyectos de renovación de los “frentes de agua”. Em F. Pol (coord.), *Nueva arquitectura urbana en la ciudad europea* (pp. 74-81). Valencia: UIMP.
- CÂMARA MUNICIPAL DE LISBOA (1965). *Plano de Urbanização de Chelas*. Lisboa: Câmara Municipal de Lisboa – Gabinete Técnico de Habitação.
- CÂMARA MUNICIPAL DE LISBOA (2000). *Plano de Urbanização da Zona Ribeirinha Oriental*. Lisboa: Câmara Municipal de Lisboa.
- CHALINE, C. (dir.) (1994). *Ces ports qui créèrent les villes*. Paris: L'Harmattan.
- CONSIGLIERI, C. e ABEL, M. (2002). *O formoso sítio de Marvila*. Lisboa: Junta de Freguesia de Marvila.
- CUSTÓDIO, J. (1994). Reflexos da Industrialização na fisionomia e vida da cidade – O mundo industrial na Lisboa oitocentista. Em I. Moita (coord.), *O Livro de Lisboa* (pp. 435-492). Lisboa: Livros Horizonte.
- FABRE, M. (1992). Les nouveaux territoires de l'économie portuaire. Em J.-L. Bonillo, A. Donzel e M. Fabre (eds.), *Métropoles portuaires en Europe* (pp. 179-191). Marselha: Editions Parenthèses.
- FERREIRA, V. M. e INDOVINA, F. (org.) (1999). *A cidade da EXPO'98 – Uma reconversão da frente ribeirinha de Lisboa?* Lisboa: Editorial Bizâncio.
- FERREIRA, V. M., RODRIGUES, W., CASANOVA, J. L., CASTRO, A., WEMANS, L. e AMOR, T. (1997). *Lisboa a metrópole e o rio*. Lisboa: Editorial Bizâncio.
- FOLGADO, D. e CUSTÓDIO, J. (1999). *Caminho do oriente – Guia do património industrial*. Lisboa: Livros Horizonte/Caminho do Oriente.
- GASPAR, J. (coord.) (1990). *Valis – Valorização de Lisboa*. Lisboa: Centro de Estudos e Desenvolvimento Regional e Urbano.
- GRANDE, N. (2000). Espaço público em waterfronts – Entre o design e o designio urbano. Em P. Brandão e A. Remesar (coords.), *Espaço público e a interdisciplinaridade* (pp. 119-123). Lisboa: Centro Português de Design.
- HEITOR, T. (2004). Do PUC à situação actual. Em P. Brandão e A. Remesar (eds.), *Design urbano inclusivo – Uma experiência de projecto em Marvila – “Fragmentos e nexos”* (pp. 151-155). Lisboa: Centro Português de Design.
- REMESAR, A. (2002). Waterfronts and Public art: a problem of language. Em A. Remesar (ed.), *The arts in urban development – Waterfronts of art II* (pp. 3-26). Barcelona: Publicacions Universitat de Barcelona.
- REMESAR, A. e COSTA, J.P. (2002). Ideias e realidades, futuros expectantes. Em AA.VV., *Lisboa capital do nada – Criar, debater, intervir no espaço público* (pp. 350-367). Lisboa: Extramuros/Junta de Freguesia de Marvila/Centro Português de Design.
- REMESAR, A. e COSTA, J.P. (2004). Multifunctional land use in renewal of harbour areas – Patterns of physical distribution of the urban functions. *On the waterfront*, 6, 1-41.
- SALGUEIRO, T. B. (2001). *Lisboa, periferia e centralidades*. Oeiras: Celta Editora.
- SOTTOMAYOR, A. (1993). *O poço da cidade – Crónicas lisboetas* (Vol. II). Lisboa: Editorial Notícias.
- WILSON, A. (2001). Quand l'urbain Prend le Large. *L'architecture d'aujourd'hui*, 332, 28-35.



## NOTÍCIAS DE JORNAL RELATIVAS À ZONA ORIENTAL (POR ORDEM CRONOLÓGICA)

- VELEZ, J. P. (1991). Projecto da Expo 98 a todo o gás. *Público*, 24 Mar. 91, p.47.
- SARDINHA, A. (1991). Zona oriental de Lisboa terá outro futuro. *Diário de Notícias*, 4 Jun. 91.
- CARNEIRO, G. (1992). Expo 98 atrai cultura e despeja indústria – Zona oriental de Lisboa “vai ficar irreconhecível”. *Capital*, 24 Jun. 92, pp.14-15.
- ANÓNIMO (1993a). Zona ribeirinha vai ser revitalizada. *Jornal de Notícias*, 10 Abr. 93.
- ANÓNIMO (1993b). Expo-98: o velho vira novo. *Semanário*, 22 Jul. 93.
- PEREIRA, N. T. (1993). A Expo-98 e a parte oriental de Lisboa. *Público*, 22 Maio 93, p. 5.
- SARDINHA, A. (1995). Lisboa tira Chelas do gueto. *Diário de Notícias*, 26 Jan. 95, p. 37.
- ESTEVES, L. (1995). Câmara de Lisboa esqueceu parque da Bela Vista. *Jornal de Notícias*, 28 Jan. 95, p. 13.
- FERNANDES, J. M. (1995). A nova “rua direita” de Chelas. *Expresso*, 4 Abr. 95, pp. 84-85.
- FONSECA, A. (1998). Azinhaga da Bruxa é um inferno. *Jornal de Notícias*, 29 Ago. 98, p. 11.
- ANÓNIMO (1998). Futuro da Expo continua por decidir. *Diário de Notícias*, 29 Ago. 98, p. 24.
- FONSECA, A. (1999). Expo não deu mais qualidade à zona oriental. *Jornal de Notícias*, 1 Jul. 99, p. 9.
- ANÓNIMO (1999). Beira Tejo muda Lisboa. *Diário de Notícias*, 23 Ago. 99.
- CASTRO, P. (2000). Câmara quer mais cidade a oriente. *Capital*, 11 Jan. 00, p. 2.
- RIBEIRO, F. (2000). Novas vias rasgam zona oriental. *Público*, 16 Jan. 00, p. 3.
- BRANCO, C. (2000). Bairro dos Lóios à espera de obras. *Capital*, 16 Jun. 00, p. 5.
- ORNELAS, P. (2000). As voltas que o metro dá. Consultado em 17 de Janeiro de 2005: <http://www.aca-m.org/noticias/2000.08.html>.
- ARREIGOSO, V. L. (2000). Zona oriental vai recuperar “vida de bairro”. *Expresso*, 25 Mar. 00, p. 21.
- CARVALHO, C. e CONTREIRAS, M. (2000). Cores de Taveira agitam zona J. *Expresso*, 7 Out. 00, p. 17.
- ANÓNIMO (2000). Lisboa recupera Chelas e Xabregas. *Correio da Manhã*, 28 Nov. 00, p. 10.
- TORRES, C. (2000). A oriente tudo de novo. *Capital*, 29 Nov. 00, pp. 3-4.
- CATULO, K. (2001). Tacadas dentro da cidade. *Capital*, 11 Jan. 01, p. 8.
- NEVES, F. (2001). Todos querem uma nova zona ribeirinha. *Público*, 17 Mar. 01, pp. 3-5.
- MARIANO, F. (2001). Marvila quer salvar as suas azinhagas. *Jornal de Notícias*, 4 Out. 01, p. 16.
- FURTADO, E. (2001). Recolhimento das comendadeiras recuperado. *Capital*, 4 Out. 01, p. 17.
- RIBEIRO, F. (2001). Projecto de dinamização do espaço público vai dar volta a Marvila. *Público*, 14 Mai. 01, p. 11.
- RÉGIO, S. (2002). Zona oriental de Lisboa ganha modelo de cidade. *Correio da Manhã*, 31 Jan. 02, p. 57.
- BOTINAS, L. (2002a). Santana ao trabalho em Chelas. *Diário de Notícias*, 4 Jun. 02, p. 2.
- ROQUE, T. (2002). Demolição da Zona J defendida por Marvila. *Diário de Notícias*, 7 Jun. 02, p. 5.
- ALEMÃO, S. (2002a). Plano de Urbanização da Zona Ribeirinha Oriental contestado pela Junta de Marvila. *Capital*, 17 Mai. 02, p. 28.
- BOTINAS, L. (2002b). Beato rejeita condomínios. *Diário de Notícias*, 18 Jun. 02, p. 10.
- PEREIRA, G. (2002). Zona oriental não quer ser gueto de luxo. *Jornal de Notícias*, 18 Jun. 02, p. 28.
- VIEIRA, S. (2002). Os parques menos frequentados pelos lisboetas. *Público*, 15 Jun. 02, pp. 4-5.
- RIO, R. (2002a). Habitações ocupam zona ribeirinha. *Jornal de Notícias*, 21 Jun. 02, p. 21.
- RIO, R. (2002b). Marvila e Beato aguardam requalificação. *Jornal de Notícias*, 1 Jul. 02, p. 5.
- FONSECA, A. (2002). Narcotráfico no Beato atormenta moradores. *Jornal de Notícias*, 1 Jul. 02, p. 8.
- ANÓNIMO (2002a). Nova cidade nasce a oriente. *Lisboa – Jornal da Região*, 8 Jul. 02, p. 35.
- ANÓNIMO (2002b). Zona ribeirinha oriental vai ser recuperada. *Público*, 31 Jul. 02, pp. 15-16.
- ALEMÃO, S. (2002b). Expo Guerra de milhões divide Lisboa e Loures. *Capital*, 4 Out. 02, pp. 3-4.
- GROMICHO, I. (2002). Tirone Nunes cria novo quarteirão na zona oriental de Lisboa. *Semanário Económico*, 4 Out. 02.
- RIBEIRO, F. (2003). Parque das Nações a realidade de um sonho. *Público*, 23 Mai. 03, pp. 50-51.
- ANÓNIMO (2003). Novo Complexo Desportivo – Clube Oriental de Lisboa. *Boletim Informativo da CML*, 3 Ago. 03, pp. 1-4.
- ANÓNIMO (2004a). Zona oriente reabilitada. *Correio da Manhã*, 21 Jul. 04, p. 9.
- ANÓNIMO (2004b). Sociedade reabilita Olivais e Chelas. *Correio da Manhã*, 21 Jul. 04, p.10.
- RIBEIRO, F. (2005). Plano da zona oriental preserva gasómetro da Matinha. *Público*, 5 Mar. 05, p. 58.