



UNIVERSIDADE D
COIMBRA

Andreia Rente Antunes

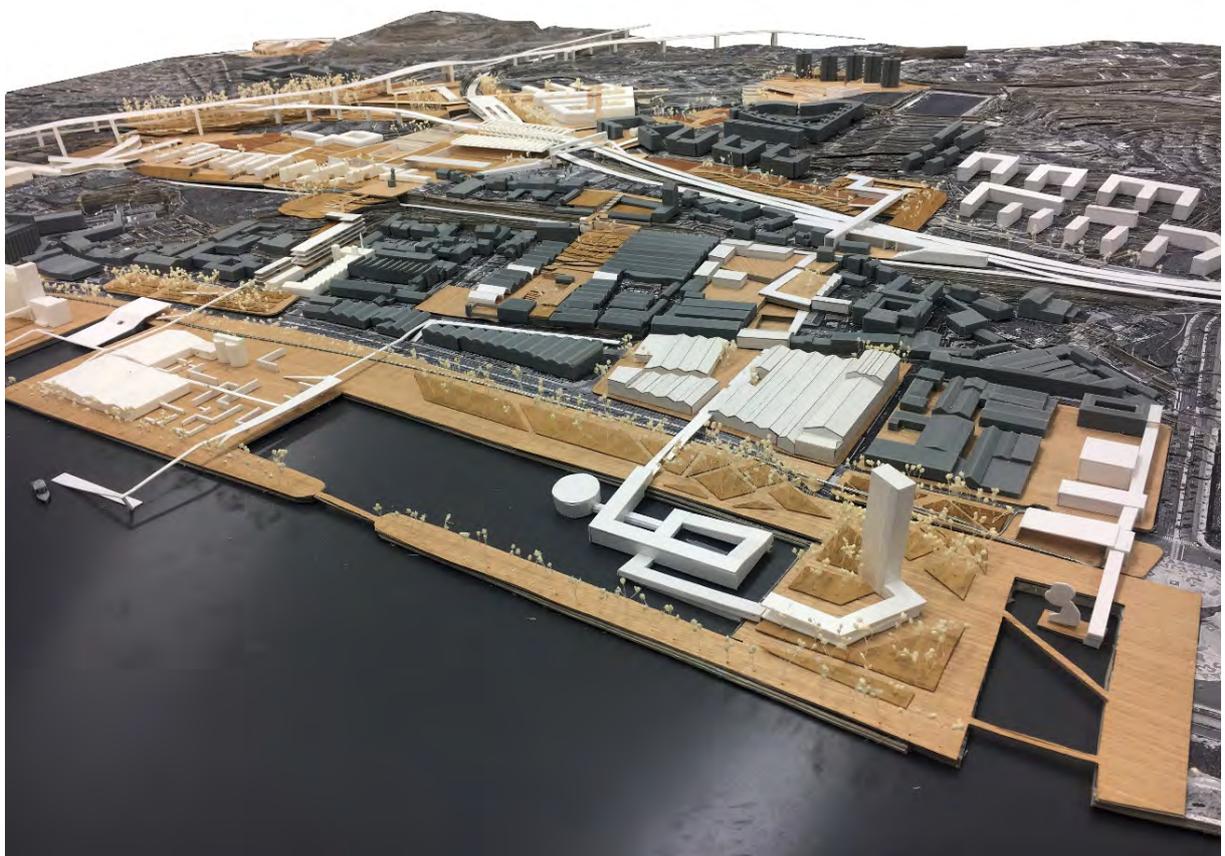
REDESENHAR MARVILA

PENSAR O MUSEU-FLUVIÁRIO DO TEJO

Dissertação no âmbito do Mestrado Integrado em Arquitetura,
orientada pelo Professor Doutor Nuno Alberto Leite Rodrigues Grande
e apresentada ao Departamento de Arquitetura da Faculdade de Ciências e Tecnologia
da Universidade de Coimbra.

Fevereiro 2022

REDESENHAR MARVILA
PENSAR O MUSEU-FLUVIÁRIO DO TEJO



AGRADECIMENTOS

Ao Professor Doutor Nuno Grande, pela orientação, toda a dedicação, disponibilidade e partilha de conhecimentos ao longo do desenvolvimento deste projeto.

Aos meus colegas de Atelier de Projeto II, em particular ao meu grupo, cujo trabalho foi essencial para as bases desta dissertação.

Aos Professores do Departamento de Arquitetura, pelos ensinamentos transmitidos.

Aos meus amigos, à Diana por toda a amizade e companheirismo.

À Dona Beta, pela ajuda fundamental.

À minha família, por todo o apoio, principalmente da minha Nônô.

Ao Carlos Pedro, por fazer parte da minha vida e ter estado sempre presente ao longo deste percurso, transmitindo a motivação necessária para prosseguir.

Em especial, aos meus pais, por sempre acreditarem em mim, pelo apoio constante e por tudo o que me transmitiram ao longo da vida.

A todos um enorme obrigada!

Palavra-chave: Marvila, Corredor Urbano, Museu e Fluviário, Frente Ribeirinha, Rio Tejo.

RESUMO

É propósito desta dissertação apresentar um projeto que procure proporcionar alternativas de mobilidade à população e em simultâneo promover a coesão e dinamização do território de Marvila. A evolução das vias de comunicação é um dos principais elementos impulsionadores do desenvolvimento da freguesia. Contudo, este crescimento tem vindo a prejudicar a comunidade, com a construção de infraestruturas rodoviárias e ferroviárias que geram a segregação. Neste contexto, a estratégia de projeção de corredores urbanos revela-se como uma premissa que está essencialmente relacionada com a qualidade de vida da população.

Estas diretrizes serviram como base ao desenvolvimento de uma proposta para Marvila, um território disperso e, em muitos momentos, sem continuidade territorial. A proposta apresentada insere-se numa estratégia geral de ligação urbana, desde a Quinta dos Alfinetes até à Zona Ribeirinha promovendo essa continuidade. Pretende-se a reestruturação da malha urbana, proporcionando elementos de coesão territorial e social, através da criação de programas e equipamentos de carácter desportivo cultural, social e sobretudo de lazer, proporcionando o bem-estar da comunidade

O projeto pretende dar resposta a estas problemáticas, permitindo a transposição das barreiras físicas existentes entre a nova Marvila dos Bairros Sociais, a velha Marvila Industrial à Meia Encosta e a Marvila Portuária através de um corredor urbano, culminando na frente fluvial, onde se localiza a proposta individual: o Museu-Fluviário do Tejo desenvolvido a partir dos conceitos de corredor urbano e ecomuseu. É dedicado à temática marítimo-fluvial, construído a partir da relação entre a natureza e a cultura. Pretende documentar, conservar, investigar, interpretar e valorizar questões referentes ao rio Tejo, com vista à preservação do seu património.

Este edifício assume-se como um equipamento de remate, pois a sua relação com o rio proporcionará uma nova experiência museológica aos habitantes e visitantes de Marvila. Pretende-se, assim, que a comunidade desempenhe também nele um papel integrante, com o intuito de reforçar a relação com o rio Tejo. Sendo este, um dos elementos mais estruturantes da paisagem, o Museu-Fluviário do Tejo assume-se também como espaço do seu património natural.

Ao desenvolvimento deste projeto estão implícitos os princípios de revitalização da frente ribeirinha, procurando devolver o rio à cidade e às pessoas, e promovendo, ao mesmo tempo, a cultura e o lazer.

Keywords: Marvila, Urban Corridor, Museum and River, Riverfront, River Tagus.

ABSTRACT

It is the purpose of this dissertation to present a project that seeks to provide mobility alternatives to the population and at the same time promote the cohesion and dynamization of the territory of Marvila. The evolution of the means of communication is one of the main drivers of the development of the parish. However, this growth has been harming the community, with the construction of road and rail infrastructures that generate segregation. In this context, the urban corridor projection strategy reveals itself as a premise that is essentially related to the population's quality of life.

These guidelines served as the basis for the development of a proposal for Marvila, a dispersed territory and, in many moments, without territorial continuity. The proposal presented is part of a general strategy of urban connection, from Quinta dos Alfinetes to the Riverside Zone, promoting this continuity. The aim is to restructure the urban fabric, providing elements of territorial and social cohesion, through the creation of programs and equipment of a cultural, social and, above all, leisure nature, providing the well-being of the community.

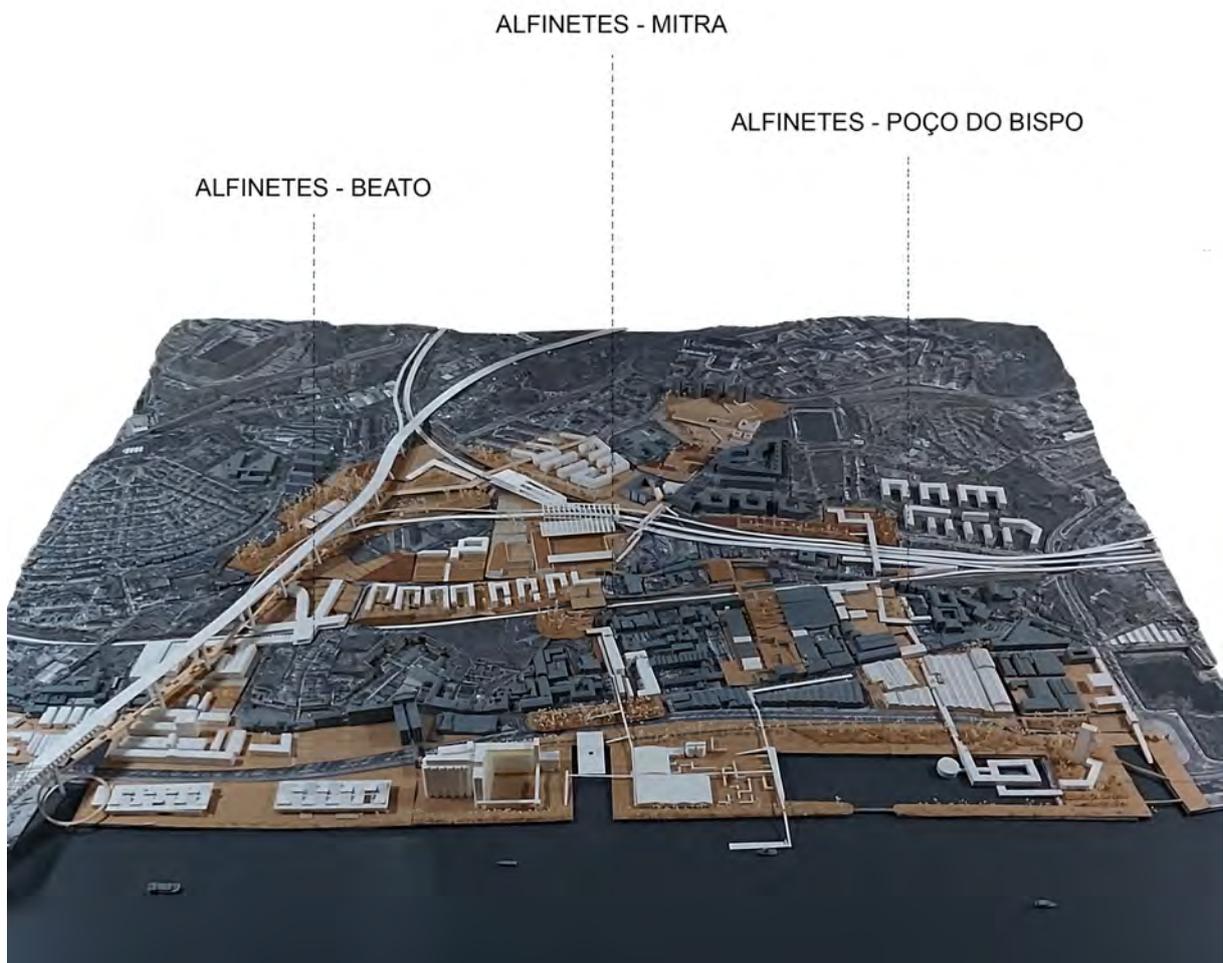
The project intends to respond to these problems, allowing the transposition of the existing physical barriers between the new Marvila dos Bairros Sociais, the old Marvila Industrial at Meia Encosta and Marvila Portuária through an urban corridor, culminating in the river front, where the individual proposal: the Tagus River Museum developed from the concepts of urban corridor and ecomuseum. It is dedicated to the maritime-river theme, built from the relationship between nature and culture. It intends to document, conserve, investigate, interpret and value issues related to the Tagus River, with a view to preserving its heritage.

This building is assumed as a finishing piece, as its relationship with the river will provide a new museological experience to the inhabitants and visitors of Marvila. It is therefore intended that the community also play an integral role in it, with the aim of strengthening the relationship with the Tagus River. As this is one of the most structuring elements of the landscape, the Tagus River Museum is also a space for its natural heritage.

The principles of revitalization of the riverfront are implicit in the development of this project, seeking to return the river to the city and to the people, and at the same time promoting culture and leisure.

INDÍCE

INTRODUÇÃO	3
1. A EVOLUÇÃO DO CONCEITO DE ECOMUSEU	11
2. CASOS DE ESTUDO	17
2.1. FLUVIÁRIO DE MORA	19
2.2. MUSEU MARÍTIMO DE ÍLHAVO	21
2.3. MUSÉE À CROISSANCE ILLIMITÉE	25
2.4. MUSEU NACIONAL MARÍTIMO DINAMARQUÊS	29
3. EVOLUÇÃO DO OBJETO DE ESTUDO	33
3.1. AS QUINTAS SENHORIAIS DE MARVILA	35
3.2. INDUSTRIALIZAÇÃO DE MARVILA	39
3.3. OS BAIRROS SOCIAIS DE MARVILA	45
3.4. O FENÓMENO DA GENTRIFICAÇÃO DE MARVILA	49
3.5. ANÁLISE DO OBJETO DE ESTUDO	53
3.5.1. ANÁLISE DEMOGRÁFICA	55
3.5.2. ANÁLISE DAS CONDICIONANTES	59
3.5.3. ANÁLISE DOS USOS	63
3.5.4. ANÁLISE DAS VIAS DE COMUNICAÇÃO E TRANSPORTES	68
3.5.5. ANÁLISE DO ESTADO DE CONSERVAÇÃO DO EDIFICADO	71
3.5.6. ANÁLISE DOS ESPAÇOS NÃO-EDIFICADOS	73
4. PROPOSTA	75
4.1. ESTRATÉGIA DE TURMA	77
4.2. ESTRATÉGIA DE GRUPO	81
4.3. DESENVOLVIMENTO DA FRENTE RIBEIRINHA	87
4.4. PROPOSTA INDIVIDUAL	93
CONSIDERAÇÕES FINAIS	105
BIBLIOGRAFIA	111
SITES CONSULTADOS	117
FONTES DE IMAGENS	119
ANEXOS	131



1 | Maquete de turma com a definição dos três corredores urbanos.

INTRODUÇÃO

Esta dissertação de Mestrado Integrado em Arquitetura surge no âmbito da disciplina de Atelier de Projeto II. A temática desenvolvida tem por base o concurso da Trienal de Arquitectura de Lisboa, 2019, sobre o planeamento urbano de Marvila, uma freguesia da cidade de Lisboa, cujo o território se apresenta disperso e segregado, devido às problemáticas de (infra)estruturação e regeneração urbana.

Assim, na disciplina de Atelier de Projeto II, os alunos foram convidados a desenvolver o tema intitulado Redesenhar Marvila: três Corredores Urbanos, três Centros Cívicos, que propunha o desenvolvimento de uma estratégia de projeto urbano, ligando três áreas divididas por infraestruturas ferroviárias e rodoviárias: Marvila dos Bairros Sociais; Marvila Histórica e Marvila Ribeirinha. Este trabalho desenvolveu-se ao longo de um ano letivo e repartiu-se em duas fases.

Na primeira fase, o trabalho desenvolvido teve como propósito elaborar uma estratégia urbana geral, com o objetivo de apresentar propostas para os problemas deste território. Neste sentido, a turma foi dividida em três grupos, ficando cada um responsável por trabalhar um corredor urbano diferente, nomeadamente: da Quinta dos Alfinetes ao Beato; da Quinta dos Alfinetes a Mitra e da Quinta dos Alfinetes a Poço do Bispo. O objetivo principal era desenhar uma estratégia de corredor urbano que permitisse a ligação das três "Marvilas" já citadas.

A proposta desenvolvida procurou contrariar a segregação existente através de propostas de requalificação urbana devidamente articuladas entre si. A cada estudante foi atribuída uma área específica do corredor, propondo equipamentos com distintos programas específicos e associados à revalorização deste território. O trabalho desenvolvido culminou na apresentação, em Coimbra, de um projeto introdutório para Marvila, com a presença da Divisão de Projetos e Estudos Urbanos da Câmara Municipal de Lisboa, representada pelos Arquitetos Vasco Martins, Pedro Dinis, Julieta Oliveira, José Ribeiro e José Espada, tendo sido exposta uma maquete de turma acompanhada de painéis individuais de cada estudo desenvolvido. Esta apresentação foi essencial para a análise e transformação do território urbano.

Com o trabalho desenvolvido na cadeira de Atelier de Projeto II, que teve como objeto de estudo específico o corredor urbano da Quinta dos Alfinetes ao Poço do Bispo, e sem esquecer o projeto urbano geral, o tema e estrutura desta dissertação de mestrado foi o resultado de uma proposta individual desenvolvida em paralelo na disciplina de Seminário de Investigação, e que culminou num projeto tese e num painel que determinaram o processo a seguir.

Na segunda fase, na disciplina de Laboratório de Projeto, nove estudantes continuaram o trabalho desenvolvido pelos grupos, aprofundando um dos equipamentos propostos, de que



2 | Maquete de turma com vista direta para o primeiro corredor urbano - Alfinetes-Beato.

resultam as suas dissertações.

A presente dissertação centrou-se na dinamização da frente Ribeirinha, na Doca do Poço do Bispo, caracterizada pela alteração de uma imagem rural para uma imagem industrial relativamente recente, com a proposta de um novo equipamento integrado no corredor urbano e determinando o término do mesmo.

Definido o objeto específico, foi necessária a análise dos obstáculos existentes e o aprofundamento de alguns aspetos teóricos e práticos, fundamentais para o desenvolvimento do projeto. Foi, também, imprescindível analisar o território de Marvila, nomeadamente, a sua demografia, as suas condicionantes, os tipos de usos, as estruturas viárias e de transportes, o espaço edificado e o espaço não-edificado.

Desse modo, verificamos que a atual paisagem de Marvila resulta de um contexto histórico em que o território, inicialmente rural, se foi desenvolvendo ao longo de um percurso como alternativa ao rio: o denominado Caminho do Oriente. No decorrer desse trajeto, instalaram-se quintas e, mais tarde, áreas industriais, as quais foram posteriormente desativadas, provocando fragmentos no tecido urbano, alterações e sobreposições no território, de que resultou um “efeito barreira” entre os habitantes e o rio.

Tendo em conta essa realidade, e tendo como premissa os corredores urbanos, tencionase apresentar uma alternativa à mobilidade urbana, atendendo às necessidades diárias de todos os que vivem, trabalham e viajam em Marvila. O objetivo é propor um corredor urbano, integrado na proposta geral, permitindo a ligação pedonal das várias áreas deste território, mais especificamente, da Quinta dos Alfinetes ao Poço do Bispo, solucionando as questões de isolamento e resolvendo as zonas de difícil atravessamento, sendo fundamental, para dinamizar o uso destes corredores urbanos, pensar na requalificação ou projeção de espaços e equipamentos públicos. Pretende-se, assim, privilegiar a mobilidade urbana, interligando o território fragmentado, e dar resposta às necessidades da população.

Neste contexto, o Museu-Fluviário do Tejo surge como tema principal desta dissertação, sendo explorado a partir dos conceitos de corredor urbano e ecomuseu. A cobertura do equipamento é percorível, sendo um elemento de continuidade do corredor urbano resultante da proposta de grupo. Deste modo, o edifício assume-se como equipamento de remate, pois a sua relação com o terreno e o rio proporcionará uma nova experiência museológica e fluvial aos habitantes e visitantes de Marvila. Em síntese, esta intervenção procura tirar partido da implantação do edifício, construindo um movimento pedonal fluido pela sua cobertura, a partir da qual podemos ter uma ampla vista sobre o Estuário do Tejo.

O Museu-Fluviário do Tejo é dedicado essencialmente à temática marítimo-fluvial, com base no conceito de ecomuseu, isto é, na relação entre cultura e natureza. O mesmo tem o



3| Maquete de turma com vista direta para o segundo corredor urbano - Alfinetes-Mitra.

intuito de documentar, conservar, investigar e divulgar objetos, documentos, costumes, mas também exemplares da fauna e da flora referentes ao rio Tejo, com vista à valorização do seu património natural. Este complexo oferece aos visitantes a sensação de experienciar cenários que recriam a história da navegabilidade do rio Tejo, permitindo entender como, ao longo dos anos, evoluíram as embarcações adequadas às funções de pesca e de transporte, mas também a imensa biodiversidade presente no rio. Pretende-se, assim, que a comunidade não seja apenas “consumidora” do Museu, mas desempenhe também nele um papel integrante.

A metodologia da estratégia de grupo esteve sempre presente neste projeto. O equipamento apresentado encontra-se na zona portuária como um elemento de regeneração urbana, com o intuito de transformar este espaço em espaços verdes e oferecer, novamente, a margem ribeirinha às pessoas, através da extensão do Parque das Nações e do Parque Ribeirinho do Oriente.

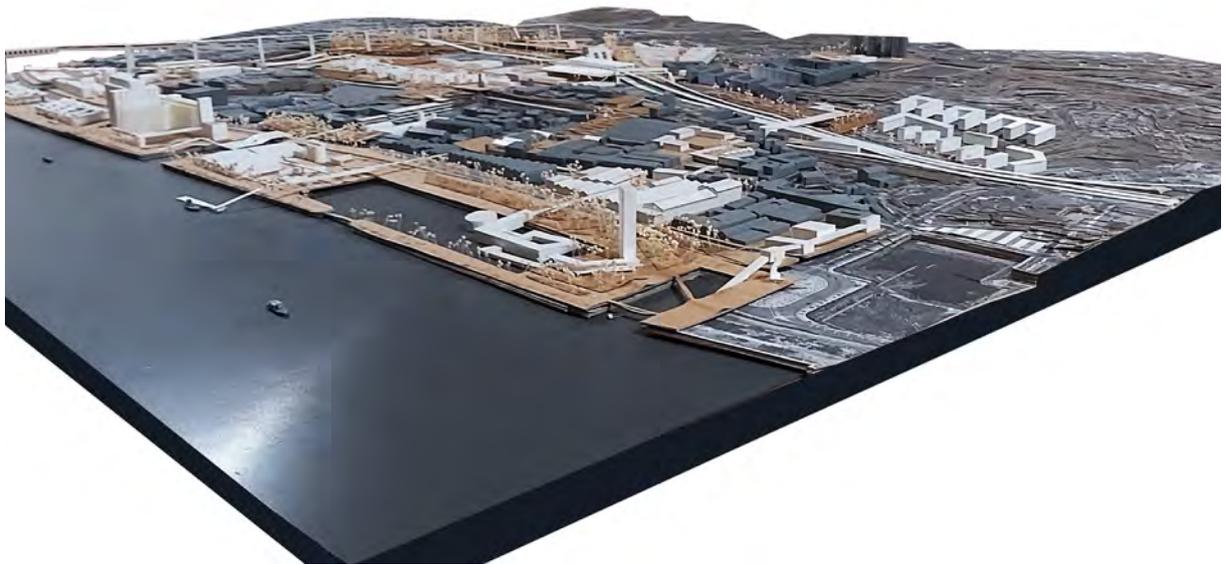
Esta dissertação divide-se em quatro capítulos distintos, mas complementares entre si.

O primeiro capítulo tem como tema principal os Ecomuseus, sendo fundamental perceber, por um lado, o surgimento do conceito e a sua função na sociedade e, por outro, de que modo um território onde vive uma população se mobiliza a partir das suas memórias. O ecomuseu recorre a uma abordagem interdisciplinar para analisar, preservar e apresentar o património material e imaterial de um determinado território no próprio contexto em que se insere, procurando, em simultâneo, integrar o contributo da comunidade local. O ecomuseu é um importante conceito museológico que acabou por se desenvolver em alguns locais, incluindo Portugal. São apresentados, como exemplo, dois ecomuseus portugueses: o Ecomuseu Municipal do Seixal e o Ecomuseu do Barroso. Neste capítulo são também abordados os contrastes entre ecomuseu e a museologia tradicional.

No segundo capítulo são apresentados quatro casos de estudo que serviram de referência ao projeto proposto, nomeadamente: O Fluviário de Mora, o Museu Marítimo de Ílhavo, o Musée à Croissant Illimité¹ e o Museu Nacional Marítimo Dinamarquês. O estudo dessas referências permite o desenvolvimento de um novo conhecimento que servirá de apoio para o propósito que se pretende desenvolver, tanto ao nível urbano como programático. Estas referências são bastante diversificadas, não só pelos métodos programáticos utilizados como, também, pelo seu desenho. Este estudo permitiu o crescimento de uma reflexão crítica em relação aos métodos a utilizar no âmbito da área de intervenção da proposta.

No terceiro capítulo, realiza-se a caracterização geral da evolução do território de Marvila, inicialmente um território rural, que se foi desenvolvendo ao longo de um percurso terrestre

¹ Este Museu, denominado de Museu do Crescimento Ilimitado, projetado por Le Cobusier no ano 1939, não foi construído.



4 | Maquete de turma com vista direta para o terceiro corredor urbano - Alfinetes- Poço do Bispo.

como alternativa ao rio, denominado Caminho do Oriente.

No decorrer desse trajeto instalaram-se quintas e, mais tarde, áreas industriais que provocaram inevitáveis alterações e sobreposições no território. Ainda neste capítulo, é feita uma análise do território de estudo, que serviu de base para o desenvolvimento do equipamento proposto.

Por último, o quarto capítulo apresenta a estratégia de trabalho, descrevendo as diversas fases da proposta desenvolvida, iniciada pelo trabalho de turma, seguida da proposta de grupo, para terminar numa descrição pormenorizada do projeto individual.

Acrescenta-se que o projeto está sintetizado em cinco painéis A0, apresentados em anexo, expondo as diferentes fases de desenvolvimento, desde a estratégia urbana definida em grupo ao projeto individual.

1. A EVOLUÇÃO DO CONCEITO DE ECOMUSEU

O presente capítulo aborda a eco museologia, com o objetivo de compreender o que é um Ecomuseu e de que modo surge a ideia sobre essa tipologia museológica, criada em França no ano 1971. A temática de ecomuseu é pensada como um espaço cultural de desenvolvimento sustentável que procura uma relação entre o meio ambiente, a cultura e o ser humano, com o intuito de preservar a biodiversidade e estudar, proteger e apresentar o património material ou imaterial de um local no contexto em que se insere e, em simultâneo, integrar a comunidade. Como explica Davis (1992, p.3) [Ecomuseums are] dedicated primarily to the interpretation and conservation of the natural environment, they promote the wise use of resources, and they are an extension of the natural history museum.

O objetivo deste capítulo é perceber de que forma os Ecomuseus trouxeram mudanças à sociedade, e de que modo a museologia social integra a comunidade com a história, a cultura, o meio ambiente e a identidade, com vista à valorização do património cultural e natural.

O termo Museu caracteriza-se por ser um espaço que integra coleções, que são preservadas ou expostas, relacionadas com temas antropológicos, científicos, culturais, históricos e naturais. O Conselho Internacional de Museus (ICOM) da UNESCO definiu, em 2007, o museu do seguinte modo; a non-profit, permanent institution in the service of society and its development, open to the public, which acquires, conserves, researches, communicates and exhibits the tangible and intangible heritage of humanity and its environment for the purposes of education, study and enjoyment (ICOM, 2007, s/p).

O propósito de um museu é ser um local de investigação, estudo e pesquisa, mas também, um lugar de atração cultural e turística, onde se exibem, colecionam e conservam um determinado património (Pereira e Nora, 2014).

O termo de ecomuseu surgiu, como dissemos, em 1971, num momento em que o meio ambiente passa a ter um lugar preponderante de reflexão e debate. Nascia, uma nova terminologia (...) "Ecomuseu" (Soares, 2006, p.8), a qual foi anunciada na IX Conferência Geral do Conselho Internacional de Museus. A primeira definição de ecomuseu é apresentada, em 1972, por Jean Blanc, que o define como museu específico do meio ambiente, funcionando, como um elemento de conhecimento (Blanc 1972 citado em Gerbaud 2000, p.177). Em 1973, Georges-Henri Rivière caracteriza o ecomuseu como um museu ecológico, um instrumento de informação e de tomada de consciência, da qual a população participa (Rivière, 1992, p.440). Na definição de 1978, o autor define o mesmo como uma estrutura nova, experimentada e concretizada, inicialmente, nos parques naturais franceses (Rivière, 1992, p.442).

Surge, assim, a denominada "Nova Museologia", um movimento transformador, contestador



5 | Ecomuseu de Haut-Creusot.



6 | Ecomuseu do Haute Beauce.

e criativo buscando ajustar as práticas museais às reais necessidades dos cidadãos, por meio da participação e visando o desenvolvimento social da área onde está inserido (Santos, 2001, p.94).

Varine, em 1972, determina três gerações de ecomuseus por ele designadas de Museologia Evolutiva: i) os museus ao ar livre, objetos patrimoniais in-situ, com o intuito de apreciar uma paisagem ou território (década de sessenta); ii) o exemplo do ecomuseu de Haut-Creusot que, dentro da lógica do desenvolvimento do território, pretende integrar as comunidades (década de setenta); iii) por fim, a ideia de território, da participação da comunidade e cultura, tendo como referência o Ecomuseu do Haute Beauce (década de oitenta). Varine afirma que a comunidade inteira constitui um museu vivo em que o público se encontra em permanência no interior (Debary, 2002, p.276).

Deste modo, o ecomuseu é visto como um instrumento por meio do qual as populações podem tornar-se, elas mesmas, objetos de investigação. Ele é, portanto, um instrumento de autoconhecimento para a prática de uma museologia experimental com base no patrimônio local, visto como um conjunto integrado. Por sua vez, Varine voltava-se para a estruturação do ecomuseu com base na população (Brulon, 2015, p.282).

O ecomuseu distingue-se do museu tradicional em três pontos: o destaque dado ao território, seja local ou ambiental, o realce colocado no património, e a importância da presença da comunidade. O museu tradicional dá esse destaque aos turistas. O Ecomuseu retrata a população, procura conhecer o território onde está implantado, é uma expressão do homem e da natureza envolvente (Leite, 2015).

A ideia de Ecomuseu chega a Portugal, após a revolução em 1974, momento em que houve um aumento das iniciativas culturais. As comunidades passaram a gerir os museus locais, contribuindo para o seu desenvolvimento, beneficiando o património cultural e físico das regiões. Os museus municipais, para além das suas coleções, proporcionaram materiais de estudo e reflexão, contribuindo para a resolução de problemas relacionados com a região (Pereira e Nora, 2014). O Ecomuseu Municipal do Seixal foi o primeiro ecomuseu construído em Portugal e tem como elemento estruturante a promoção de atividades relacionadas com o concelho, tendo como objetivo preservar o território, incluindo a população e contribuindo para um desenvolvimento local mais sustentável (Câmara Municipal do Seixal, s/d).

Posteriormente, o ecomuseu foi um modelo que se desenvolveu em diversas localidades. Destaca-se o Ecomuseu de Barroso em Montalegre, que se distingue por ter um património muito rico. A necessidade de o preservar, levou as autarquias locais, de Montalegre e Boticas a planear um projeto que assumisse a estratégia de desenvolvimento numa constante relação com a comunidade local, preservando a memória coletiva. Neste sentido, este ecomuseu



7 | Ecomuseu Municipal do Seixal.



8 | Ecomuseu de Barroso.

integra as funções de investigação, documentação, interpretação dos valores naturais e culturais do seu território, contribuindo para intensificar a identidade cultural da comunidade e revigorando a relação da população com o espaço envolvente (Teixeira, 2005).

Do conceito de Ecomuseus surgem várias premissas, de que se destaca o território, e não o edifício em si, evidenciando o património como um todo e integrando a comunidade do local onde se insere, e não apenas o turista. Não existe um modelo preciso para o Ecomuseu pois é cada território que o define.

Esta dissertação tem como objetivo integrar, de forma interativa, o Museu e o Fluviário do Tejo no seu território, preservando as suas memórias, a sua biodiversidade, redefinindo a paisagem cultural ribeirinha, e (re)integrando a comunidade no seu desenvolvimento e contexto histórico.

O Ecomuseu representa uma discussão que questiona a relação entre cultura, ambiente e comunidade (Leite, 2015 p.3). Por conseguinte, o Museu-Fluviário do Tejo incorpora as funções de preservação, investigação, documentação, exibição e interpretação dos valores naturais e culturais do Rio Tejo, com vista a reforçar a identidade cultural da população e a fortalecer o relacionamento da mesma com o Tejo, um rio contador de histórias e memórias (Jorge, 2017, p.6).

2. CASOS DE ESTUDO

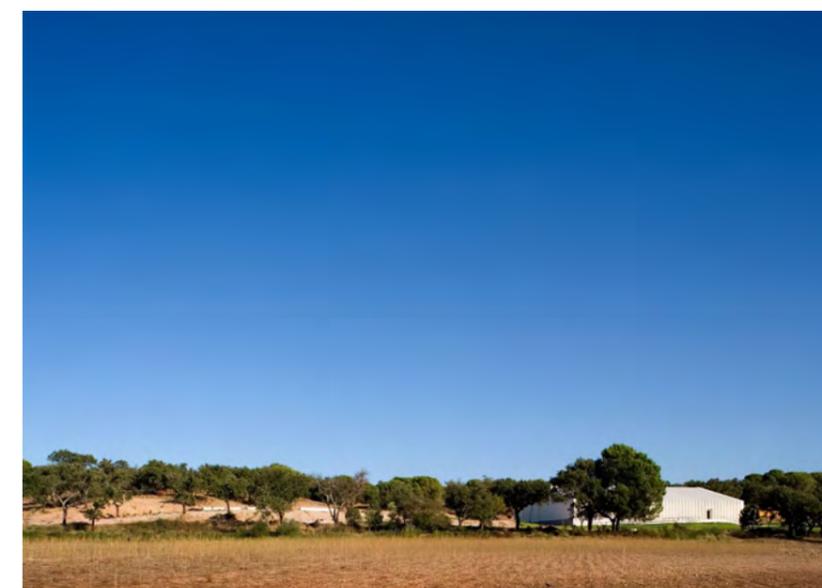
O presente capítulo apresenta os casos de estudo que serviram de referência ao projeto desenvolvido na prática deste trabalho. Trata-se de projetos que, pelas suas características espaciais e programáticas, serviram de referência para a criação do Museu-Fluviário do Tejo.

Apresentam-se, então, quatro casos de estudo, dois nacionais e dois internacionais, que consideramos terem sido uma referência importante para o desenvolvimento do trabalho apresentado.

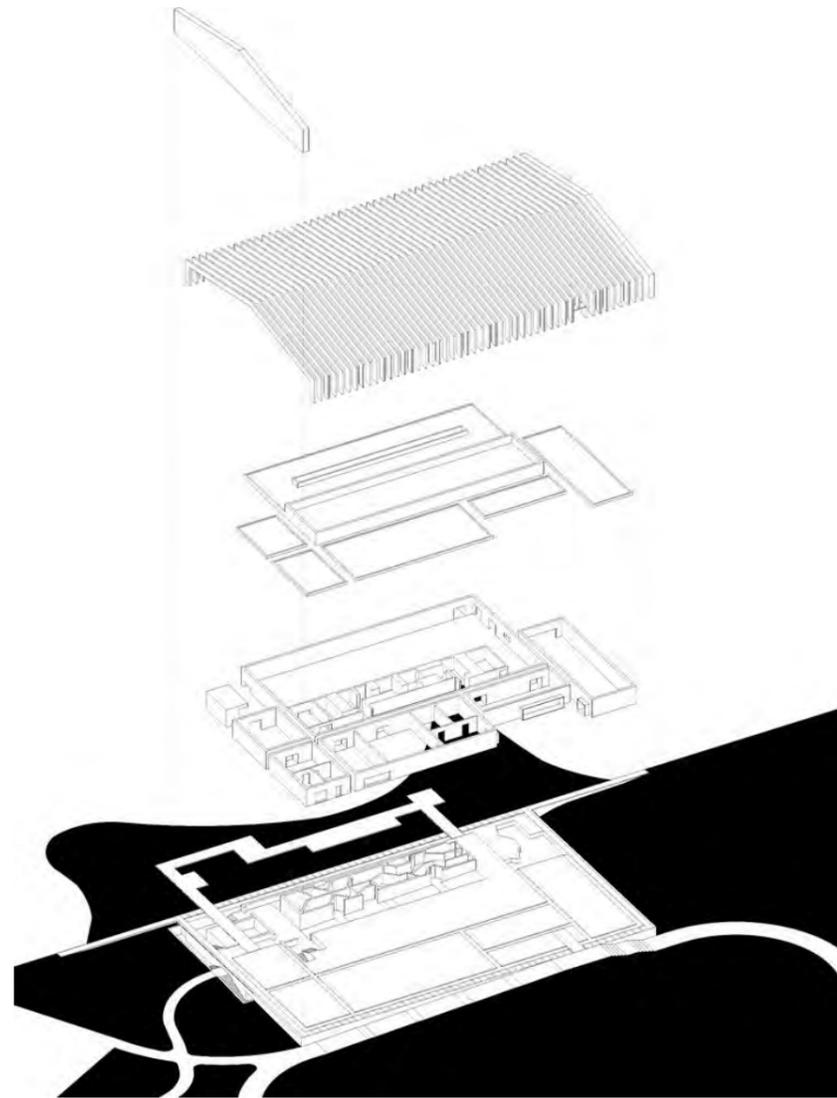
Em primeiro lugar, o Fluviário de Mora e o Museu Marítimo de Ílhavo, importantes sobretudo pelo programa em si, dada a especificidade em albergar espécies de fauna e flora que definem a sua organização espacial. Em segundo lugar, duas referências internacionais: o Musée à Croissance Illimité, ainda que não construído, serviu de inspiração pela sua forma em espiral, que permite criar quebras na sua circulação interior, aspeto favorável na organização dos espaços interiores, captando a maior atenção dos visitantes, e o Museu Nacional Marítimo Dinamarquês, que é o exemplo de um edifício implantado e construído numa doca, desenvolvendo-se através de percursos que nos levam aos espaços principais do museu.



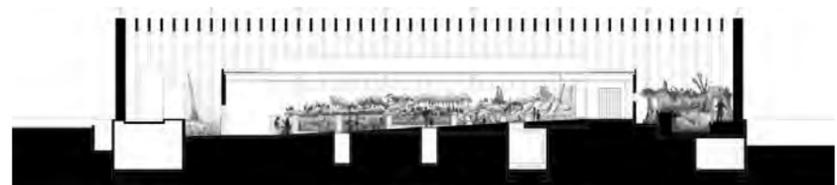
9 | Vista aérea do Fluviário de Mora.



10 | Fotografia exterior do Fluviário de Mora na sua envolvente.



11 | Axonometria explodida do Fluviário.



12 | Corte transversal do interior do Fluviário.



13 e 14 | Fotografia dos pórticos e dos aquários no interior Fluviário.



15 | Fotografia exterior do Fluviário.

2.1. FLUVIÁRIO DE MORA - PROMONTÓRIO, 2007

O Fluviário de Mora está situado na região norte do Alentejo, na cidade de Mora, integrado no Parque Ecológico Selvagem do Gameiro, perto da zona do açude, estando envolvido por um rio que proporciona atividades que se relacionam com a água e se estendem ao Clube Náutico, a uma praia fluvial e a zonas de campismo. O edifício caracteriza-se por ser um aquário público dedicado aos ecossistemas de água doce, beneficiando o conhecimento da sua diversidade, e a importância desta relação com o ser humano. Ao longo da visita ficamos a conhecer diversas espécies dulciaquícolas existentes em Portugal, outras da Península Ibérica, do rio do Amazonas e de lagos africanos. O projeto arquitetónico foi desenvolvido pelo Atelier de Arquitetura Promontório, tendo sido inaugurado a 21 de Março de 2007 (Fluviário de Mora, 2015).

Este edifício localiza-se fora do meio urbano, num terreno peculiar, bastante irregular devido à afluência de dois fluxos de água, o que permitiu centralizar o aquário e fornecer ao fluviário recursos de água fresca, criando uma conexão entre os conteúdos temáticos do mesmo. Este edifício materializa-se por ser um volume único, compacto, destacando-se pelo embasamento de betão que define os acessos ao edifício e que permite, simultaneamente, a contenção do terreno, onde estão inseridos os espaços técnicos. Os grandes pórticos de betão pré-fabricado, com 33 metros, constituem o revestimento do edifício e permitem o sombreamento dos espaços interiores, transmitindo a imagem dos montes alentejanos, sendo caracterizados por uma arquitetura simples e tradicional (Figura 10 e 13) (Vieira, 2008).

Interiormente, os espaços são caracterizados por “caixas” que desenham o percurso expositivo, onde a cor escura das mesmas se contrapõe com a cor branca do betão exterior, de forma a dar destaque aos aquários. Além das áreas expositivas, o edifício também integra, no seu interior, a loja, o restaurante, o auditório e as salas de aula onde se insere um programa pedagógico de ação, preservação e proteção da água e da vida com um conjunto de atividades culturais, lúdicas, científicas e turísticas (Rodrigues, 2018). Segundo Pedro Vieira (2008) o resultado do vazio entre o alpendre e as caixas, gera uma diversidade de pontos para visualizar os aquários, assim como o espaço que culmina no ponto de ligação com a ponte sobre o lago, sendo um elemento de referência de demonstração de plantas e vida animal que fazem parte da coleção do aquário (Figura 15).

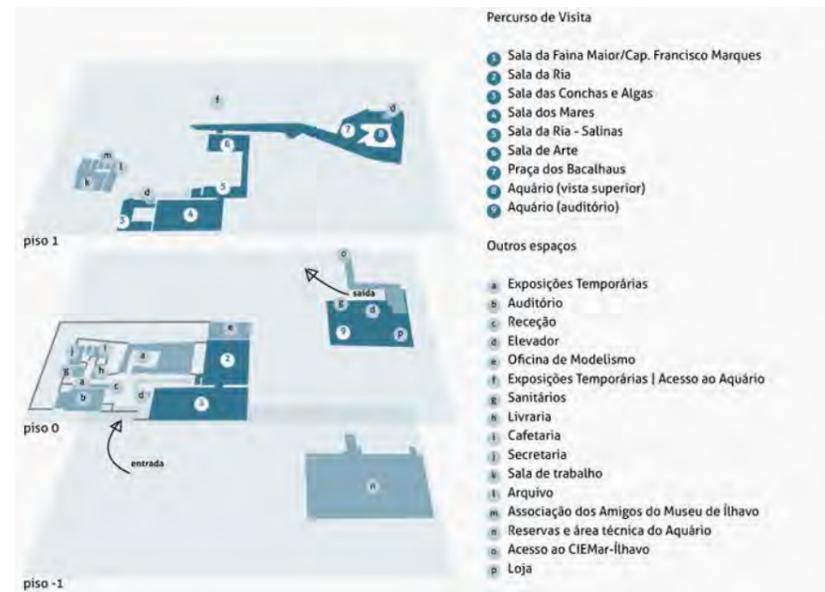
A organização programática é estruturante na descrição espacial do fluviário, e a distribuição dos aquários expressa a ideia do curso de um rio, desde a sua nascente até à foz, onde se podem observar mais de 500 espécies marinhas de flora e fauna (Reis, 2011). Este equipamento serviu como referência na organização expositiva do nosso projeto, uma vez que a articulação da temática do rio com os espaços expositivos, se tornou essencial para compreender como estas relações programáticas se podem desenvolver e integrar no desenho do projeto.



16 | Vista aérea do Museu Marítimo de Ilhavo.



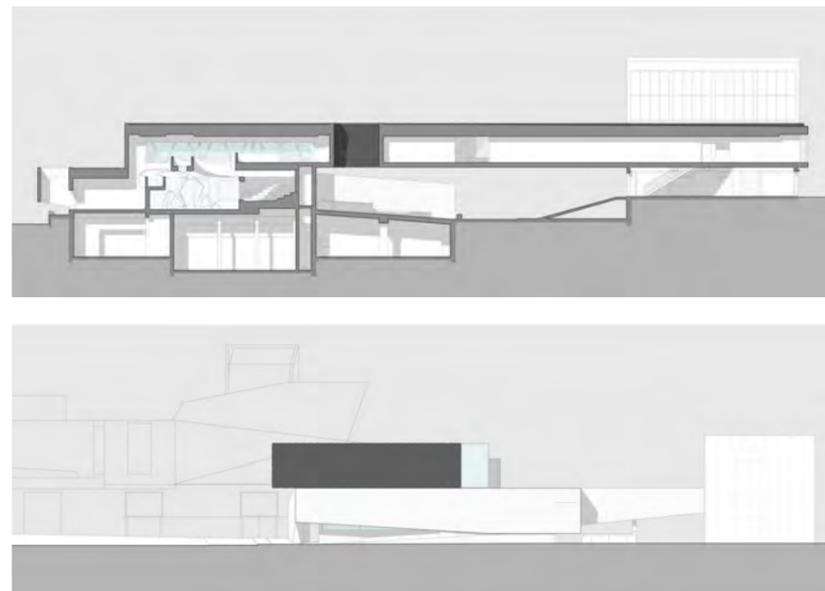
17 | Fotografia exterior do Museu.



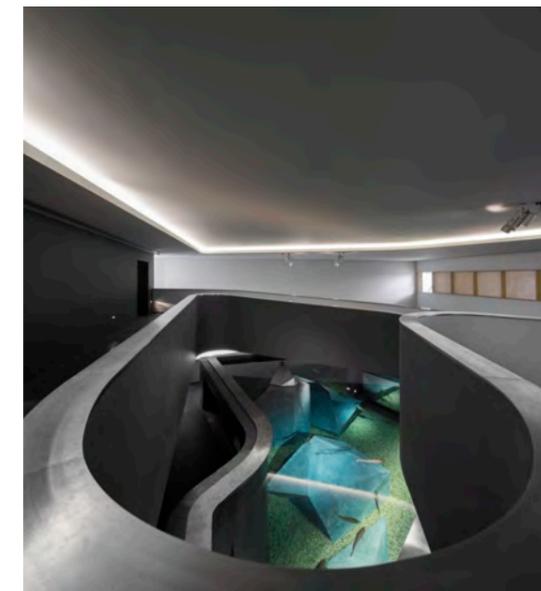
18 | Esquema de organização interior do percurso de visita do Museu.



21 | Fotografia exterior do Museu.



19 e 20 | Corte longitudinal e Alçado noroeste do Museu.



22 | Fotografia do percurso de rampas até ao aquário dos bacalhaus.

2.2. MUSEU MARÍTIMO DE ÍLHAVO – ARX, 2001

O Museu Marítimo de Ílhavo² foi criado a 8 de Agosto de 1937, depois de um longo processo de elaboração impulsionado por um grupo de amigos do Museu. Trata-se de um espaço de memória fundado pelos ilhavenses, que conta a história da pesca, do seu povo, em variadas vertentes, tendo inicialmente uma mais regional e etnográfica. No ano de 2001, o equipamento foi ampliado e renovado, transformando o antigo museu num edifício diversificado, projetado pelo coletivo ARX Portugal. Em 2012, foi criada uma unidade de empreendedorismo e investigação denominada de CIEMar-Ílhavo. No ano seguinte, em 2013, o museu passou a abranger um Aquário de Bacalhaus.

O museu sintetiza-se em três vertentes: atividade museológica, manutenção do aquário e investigação, sendo um local dedicado a todas as comunidades costeiras e destinado ao público. O seu propósito é preservar a memória do trabalho no mar e realçar a identidade e cultura dos portugueses a ele ligados. O Museu Marítimo de Ílhavo expõe a forte relação dos ilhavenses com a Ria próxima, mas também com a pesca em terras longínquas. As suas referências patrimoniais são a pesca do Bacalhau nos mares da Gronelândia e da Terra Nova, a dispersão dos ilhavenses ao longo do litoral português e as fainas do rio. A cada um destes temas corresponde uma exposição, oferecendo ao visitante um reencontro com o passado.

O projeto de reabilitação e ampliação do Museu Marítimo de Ílhavo foi impulsionador na alteração programática do museu e na sua reabilitação, culminando numa remodelação expositiva e transformando-se num edifício contemporâneo de arte pública. É fundamental, existir um diálogo entre a arquitetura e a composição expositiva permanente, constituída, na maior parte, por artefactos que exigem técnicas de exposição dinâmicas. A dimensão dos espaços, a sua forma, e as entradas de luz que incidem nos corredores e nas salas expositivas transmitem ao museu aspetos de modernidade. O complexo museológico desenvolve-se a partir do molde estrutural do edifício existente, sendo este o primeiro elemento do projeto (Figura 16). Adicionou-se, posteriormente, um novo corpo ao longo de todo o volume existente, articulando os dois e acomodando todas as infraestruturas técnicas e de acessibilidade ao museu. A esta estrutura, uniu-se um conjunto de novos volumes como um todo, em torno de um pátio exterior.

O edifício está implantado dentro da povoação, num terreno irregular, integrando-se entre as moradias vizinhas e respeitando o alinhamento existente na rua. Os novos volumes surgem no interior do lote, fechado para a rua, gerando um jardim interior. Estes novos corpos albergam a Sala da Ria, com o seu elevado pé-direito; a “torre negra” que é o espaço destinado a

² Informação adaptada de https://www.archdaily.com/397032/ilhavo-maritime-museum-extension-arx?ad_source=search&ad_medium=search_result_all e <https://arx.pt/projecto/museu-maritimo-de-ilhavo/>, acedidos em 23-01-2020



23 | Fotografia do exterior do Museu.



24 | Fotografia do exterior do Museu.

exposições temporárias; o corpo administrativo, a cafetaria e a biblioteca.

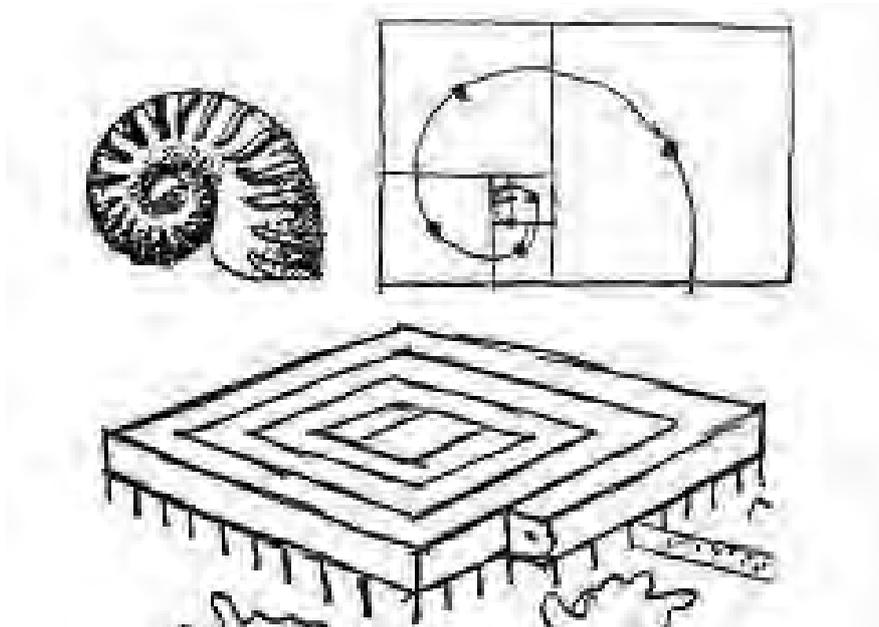
A água é o elemento principal de conexão do museu, por ser visível a partir de todos os corpos, sendo também o suporte da sua temática marítima e expositiva.

O Aquário dos Bacalhaus é um dos três volumes do museu (Figura 21). Representa uma volumetria dispersa, unida pelos temas do mar e da pesca.

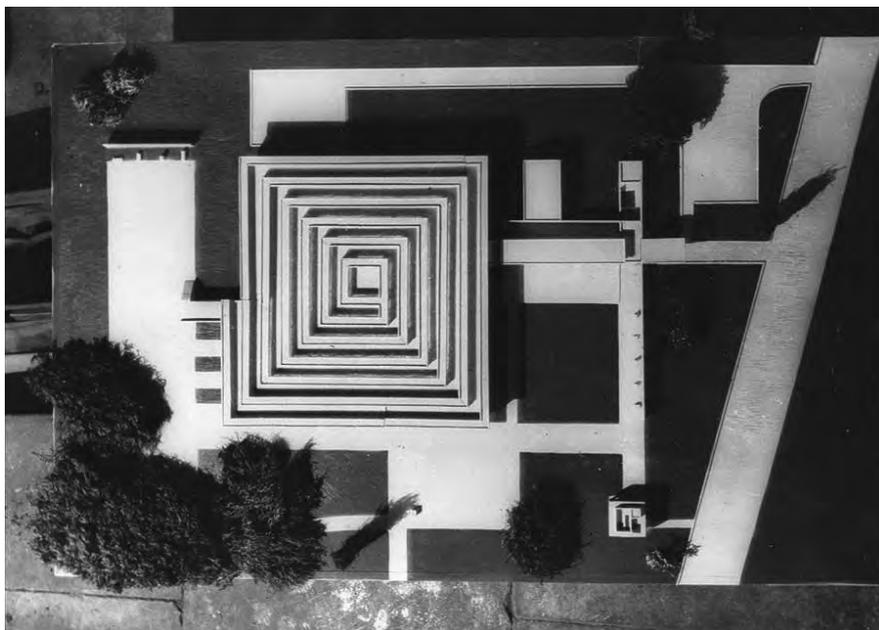
O Museu Marítimo é o espaço de memória. O Aquário, o local da vida marinha. O CIEMAR, o centro de investigação para as atividades relacionadas com o homem e a pesca. O aquário, apesar da articulação com os outros dois equipamentos, é simultaneamente um volume urbano dependente. É um edifício de percurso, que se desenvolve em torno do aquário e define o espaço público, fragmentando-se em dois corpos isolados, mas sobrepostos. No seu interior, a visita estende-se numa espiral rampeada, que começa sobre o tanque e se desenrola numa experiência crescente de mergulho no habitat dos bacalhaus (Figura 22). O auditório assinala uma pausa no percurso da visita para contemplar e conhecer a vida desta espécie, com a sua vasta visibilidade para o interior do aquário.

O estudo do Museu Marítimo de Ílhavo torna-se indispensável pela sua organização programática. É necessário perceber que programa caracteriza um museu marítimo para, depois, ser possível explorar, neste caso, o que irá definir o projeto proposto e a sua importância na exploração dos espaços interiores. No caso deste caso de estudo, são tidos como exemplo os espaços expositivos mais identitários como a Sala da Faina destinada ao tema da pesca do bacalhau, a Sala da Ria, dedicada às fainas da Ria de Aveiro, a Sala dos Mares relacionada com a expansão oceânica dos ilhavenses e dos portugueses em geral e a Sala das Conchas, que possui uma vasta coleção de conchas. De destacar, também, os outros espaços que constituem o museu, como a “torre negra”, a sala de conferências, a biblioteca, a cafetaria, o auditório e a loja.

Este Museu Marítimo proporcionou ideias que se pretendem evocar no nosso projeto, como a caracterização dos espaços expositivos, devido também à sua temática marítima e fluvial, preservando a memória e história da pesca e do seu povo.



25 | Croquis de Le Corbusier do Museu do Crescimento Ilimitado.



26 | Fotografia da maquete do exterior do Museu do Crescimento Ilimitado e respetiva envolvente.

2.3. MUSÉE À CROISSANCE ILLIMITÉE – LE CORBUSIER, 1939

O Musée à Croissance Illimitée³, “Museu sem Fim” ou “Museu de Crescimento Ilimitado” surge em 1939 como uma variação do Museu de Arte Contemporânea de Paris sendo idealizado, por Le Corbusier, que o definiu do seguinte modo,

o princípio fundamental desse museu é o de ser construído sobre ‘pilotis’, com acesso ao nível do solo, atingindo o centro do edifício onde se acha a sala principal. A espiral quadrada, que aí começa, permite uma interrupção das circulações, extremamente favorável à atenção que se exige dos visitantes. O meio da orientação no museu é obtido pelos locais de meia altura que formam uma suástica. O elemento modular de cerca de 7m de largura e 4,5 de altura, permite assegurar uma regularidade impecável de iluminação, nas paredes podem estabelecer-se intercomunicações, abrir a perspectiva e favorecer uma multidão de agentes diversos (Corbusier, 1985, p.227).

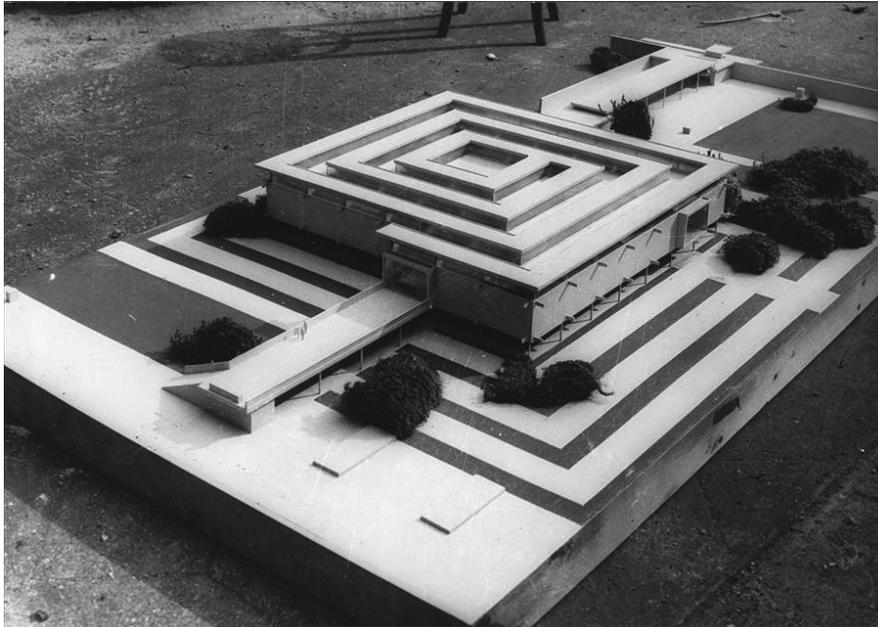
O método arquitetônico proposto é um espaço, a princípio, dedicado não exclusivamente à arte, mas a qualquer tipo de museu (Boesinger e Girsberg, 1995, p. 236), sendo uma repetição consecutiva do esquema dos módulos Dominó, não só pelas suas dimensões similares, como também pelo sistema estrutural de pilares e lajes, que se desenvolvem em forma de espiral (Figura 25) (Neiva e Perrone, 2013). Le Corbusier apresentava-o como algo que “segue as leis naturais do crescimento (...) verdadeira forma de crescimento harmonioso e regular” (Fischmann, 2003, p.44). Porém, nada remetia para formas naturais, pois o caracol que Le Corbusier representava foi calculadamente desmontado em retângulos de secção áurea. Neste projeto, o arquiteto refere-se a espaços sequenciais que poderiam ser construídos na medida das necessidades ou dos recursos financeiros disponíveis.

No Musée à Croissance Illimitée, o visitante inicia a sua descoberta através de um espaço coberto, no meio de um pátio com esculturas ao ar livre, até à entrada principal, localizada no piso térreo, na área central do mesmo (Figura 26). A planta em espiral desafia, assim, a sua organização interior, de acordo com o movimento ao longo do seu passeio arquitetônico. As galerias surgem gradualmente no decorrer do edifício, juntamente com as respetivas exposições (Chin, 2015).

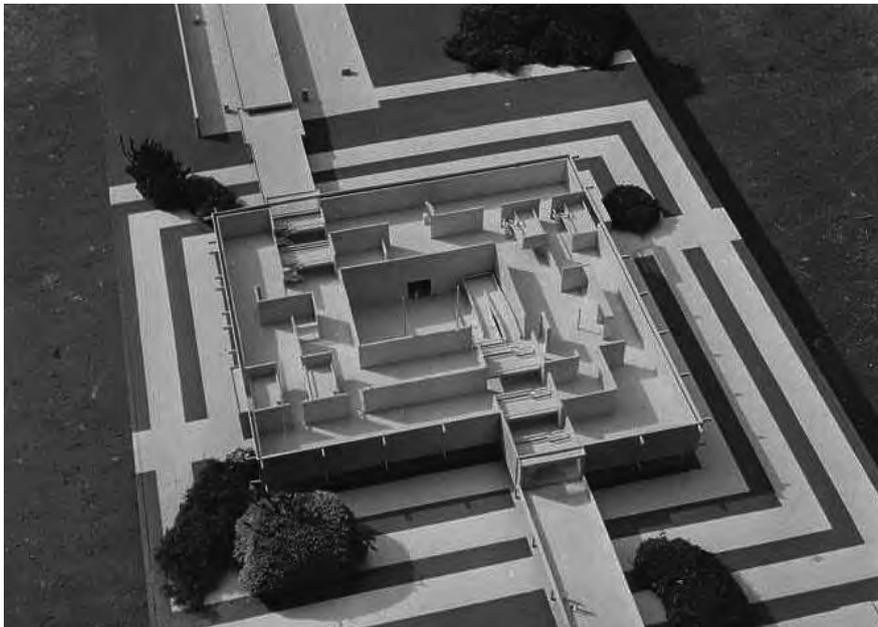
No interior, o arquiteto desenvolve, em simultâneo, diversos sistemas de iluminação, tanto natural, como artificial, os quais definem a experiência no museu, possibilitando que os elementos de arte se destaquem, permitindo ao visitante liberdade na sua circulação (Neiva e Perrone, 2013).

Neste projeto, Le Corbusier não torna perceptível as áreas destinadas aos serviços de apoio

³ Este Museu, denominado de Museu do Crescimento Ilimitado, projetado por Le Cobusier no ano 1939, não foi construído.



27 | Fotografia da maquete do exterior do Museu do Crescimento Ilimitado.



28 | Fotografia da maquete do interior do Museu do Crescimento Ilimitado.

ao museu. Os desenhos e maquetes do mesmo insinuam volumes adjacentes ao elemento principal, mas nunca designando as suas funções. Essa composição tinha como objetivo não comprometer o edifício principal de exposições, nem interromper a sua promenade (Figura 27). Esta estratégia, gera um local de exposições híbrido, com grandes espaços livres e galerias sequenciais, que viria a estabelecer-se nos museus projetados e construídos por Le Corbusier a partir dos anos cinquenta (Fishmann, 2013).

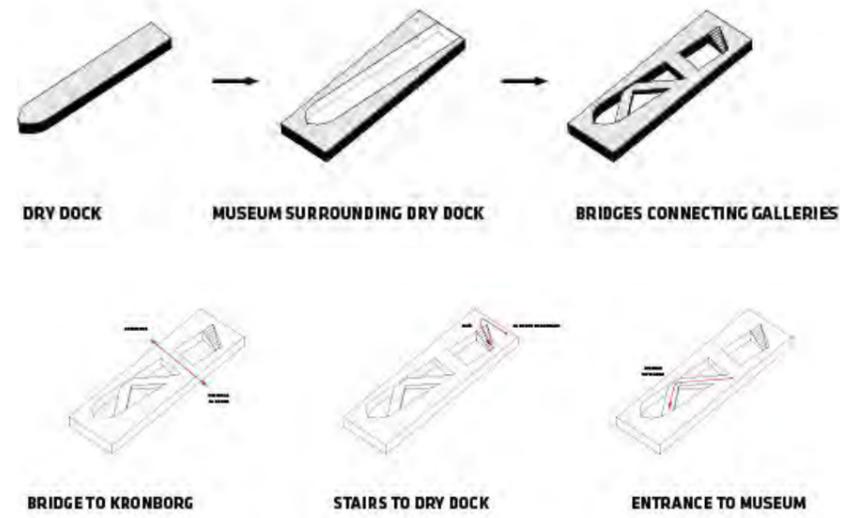
O Musée à Croissance Illimitée assume-se como uma influência espacial do nosso projeto, pela forma do edifício em espiral retangular, que permite conduzir os visitantes através do seu percurso, para a zona ribeirinha. O fluxo de circulação no museu é descontínuo e mistura espaços sequenciais com outros livres e flexíveis, elemento favorável para despertar a atenção necessária dos visitantes. Ideia que também se procura na proposta desta dissertação: um trajeto em progressiva descoberta, neste caso, sobre o rio Tejo.



29 | Vista aérea do Museu Marítimo Nacional Dinamarquês.



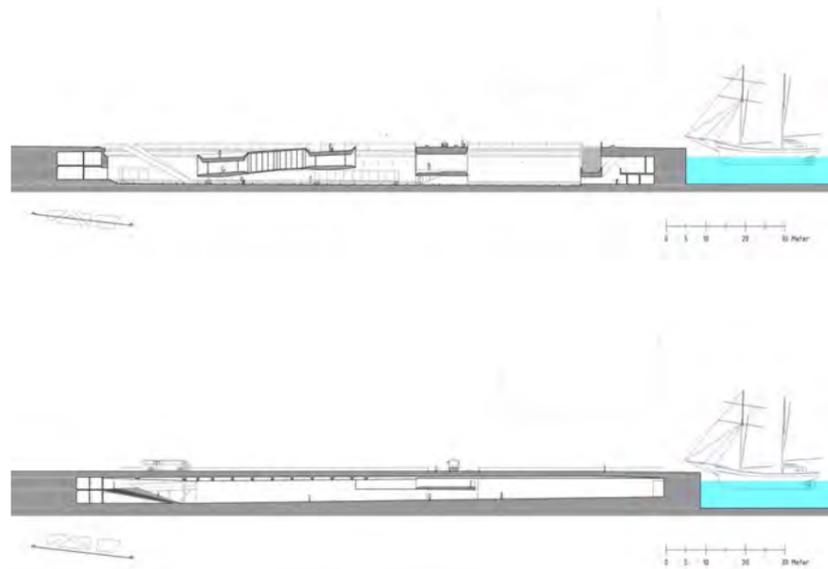
30 | Fotografia do exterior do Museu.



31 e 32 | Diagrama de construção e das três pontes do Museu.



35 | Fotografia do exterior da ponte de entrada no Museu.



33 e 34 | Cortes longitudinais do Museu.



36 | Fotografia exterior dos pontos de entrada no Museu.

2.4. MUSEU MARÍTIMO NACIONAL DINAMARQUÊS – BIG, 2013

O Museu Marítimo Nacional Dinamarquês⁴, é um projeto realizado pela equipa de arquitetos Bjarke Ingels Group (BIG), no ano de 2013. Situa-se no local onde, entre 1882 e 1985, se situava um dos estaleiros mais modernos da Dinamarca, e onde, em 1955, a doca foi construída. Este museu foi concebido com o propósito de se inserir no contexto histórico do local; visto de longe, é quase imperceptível.

Due to preserving the views of Prince Hamlet's Castle's towers we were not allowed to even stick out a meter above the ground level. We considered it architectural suicide to fill the dry dock with program and therefore decided to empty the dry dock and wrap it with the museum, making it the centerpiece of the exhibition. Instead of drowning the dry dock with galleries we would leave it open. A New kind of urban space - open for new ideas and life (Ingels, s.d. s/p).

O museu procura refletir sobre o papel da Dinamarca na relação com os mares, desafiando os visitantes a experienciarem a escala de construção dos navios (Figura 30).

De forma a proporcionar uma ligação urbana, são adicionadas rampas e construídas três pontes de dupla altura, (Figura 31 e 32), que resguardam o dique, ao mesmo tempo que proporcionam aos usuários atalhos para as distintas exposições dentro do museu. A ponte do porto, encerra a doca e, ao mesmo tempo, proporciona um passeio marítimo sobre o mesmo. O auditório exerce também a função de ponte e une o pátio adjacente ao Castelo de Krongborg. Por último, a ponte em ziguezague conduz os visitantes para a entrada principal ligando os vários espaços entre o novo e o velho. Ao mesmo tempo que as pessoas descem para o espaço museológico, conseguem visualizar a multiplicidade de ambientes abaixo e acima do solo.

A densa e ilustre história marítima dinamarquesa desenvolve-se na doca, num contínuo movimento tanto exterior como interior. A profundidade da doca, que segue a forma de um navio, atinge oito metros, tendo cento e cinquenta metros de comprimento. Os pisos e ângulos irregulares permitem a experiência de estar a bordo de uma embarcação (Figura 37).

Para iluminar naturalmente as galerias de exposição subterrâneas, o pátio permite conduzir luz do dia e o ar ao coração deste museu. A fachada interna, voltada para o vazio, foi revestida com vidro, contribuindo para uma aparência translúcida, juntamente com a sua materialidade em betão (Figura 37). Estes aspetos optam por dar prioridade a uma hierarquia no enquadramento urbano. Em torno da temática naval, as salas expositivas apresentam projeções do oceano, e embarcações em miniatura. Os elementos do mobiliário encontram-se distribuídos em traços

⁴ Informação adaptada de <https://mfs.dk/> e https://www.archdaily.com/440541/danish-national-maritime-museum-big?ad_source=search&ad_medium=search_result_all, acedidos em 16-03-2020



37 | Fotografia do pátio do Museu.



38 | Fotografia do interior do Museu.

e pontos, que remetem para o código Morse, linguagem que possibilitava a comunicação entre as embarcações.

Todos os espaços se unificam. Para além das zonas de exposição, o museu também possui cafetaria, auditório, escritórios e salas de aula, estando a sua dinamização integrada em diversas atividades.

As características da forma como se desenvolve este edifício, num movimento interior e exterior, permitem proporcionar ao visitante uma incrível vivência museológica e urbana.

Este equipamento “submerso”, enquadrado numa zona histórica e portuária, preserva os aspetos existentes do local e da paisagem. Revela-se uma excelente referência, por reforçar a conexão urbana, através do desenho das suas pontes e espaços públicos envolventes. O museu agrega a temática da navegação, dando a conhecer a vasta história do transporte marítimo dinamarquês.

O Museu Marítimo Nacional Dinamarquês assume grande importância no projeto desta dissertação, visto inserir-se igualmente numa doca, e desenvolver-se segundo percursos pedonais que fazem ligação aos principais pontos do museu. Outro aspeto de interesse é a forma como o programa se desenvolve interiormente, e como alberga os diferentes espaços. Todos estes elementos são importantes para o Museu-Fluviário que propomos desenvolver, também no sentido do reforço da vivência urbana da frente fluvial de Lisboa.



39 | Localização da freguesia de Marvila no Município de Lisboa.



40 | Vista aérea da freguesia de Marvila.

3. EVOLUÇÃO DO OBJETO DE ESTUDO

Este capítulo aborda a análise e caracterização de Marvila, território que está na base do desenvolvimento deste projeto. O mesmo insere-se numa estratégia geral de grupo, já referida neste trabalho, que tem como objetivo a criação de um corredor urbano, tendo em conta as problemáticas que surgiram com o desfasamento na estrutura do território fragmentado.

Situada entre os principais centros da cidade de Lisboa, a freguesia de Marvila é uma das mais antigas da cidade. Está localizada na Zona Oriental de Lisboa e é rodeada por várias freguesias, a Norte pelos Olivais e pelo Parque das Nações, a Sul pelo Beato, a Oeste por Alvalade e pelo Areeiro e a Este pelo rio Tejo.

Marvila está organizada em três zonas diferentes: a zona de Chelas, Braço de Prata e Poço do Bispo. A última zona situa-se na frente ribeirinha e, a partir do século XIX, sofreu alterações nas suas paisagens. Neste período, a industrialização aumenta e ocupa maioritariamente as áreas junto à margem do rio Tejo, criando condições para o desenvolvimento urbano, com o aparecimento de novas linhas de caminho de ferro e de uma nova demarcação da zona portuária da cidade (Marvila J. d., 2021).



41 | Carta topografica da linha de defesa da cidade de Lisboa (1835).

3.1. AS QUINTAS SENHORIAIS DE MARVILA

Marvila é descrita como uma das freguesias mais antigas de Lisboa Oriente. Foi fundada em 1959 e o povoamento do seu território remonta a tempos pré-históricos.

Localizada numa das margens do Estuário do Tejo, a cidade de Lisboa sempre manteve uma relação favorável com o rio, facto determinante na ocupação do seu território. A população sedentária junto ao estuário do Tejo foi favorecida pela localização privilegiada da beira rio, pela sua biodiversidade e pela presença de água abundante (Paredes, 2011). É neste lugar que se multiplicam pequenos aglomerados de extração pré-histórica celtibérica, lusitana romana, muçulmana e por fim cristã (George e Morgado, 2005, p.98).

Num período em que os mouros dominavam o território da Península Ibérica, a monarquia portuguesa, sob o império de D. Afonso Henriques, conquistou Lisboa. Alguns anos após a conquista da mesma, em 1149, D. Afonso Henriques doou à Mitra de Lisboa todo o património, como expressão de proteção e povoamento das suas conquistas, que continha a área entre o Poço do Bispo e o Convento do Beato. Esses bens abrangiam terras e rendas de Marvila, que envolviam mesquitas dos mouros. O território rural, de grandes extensão, foi dividido em duas partes pelo Bispo de Lisboa, no ano de 1150. Uma das partes resultou em trinta e um terrenos que o prelado entregou aos cónegos da Sé. A partir do século XV esses terrenos deram origem a diversas quintas (Junta de Freguesia, 2021). Esta divisão do território, permitiu que se começasse a definir o traçado das quintas, que aí se viriam a implantar. Deste modo, a paisagem rural passa a ser definida pelo setor primário, no qual a principal atividade era a agricultura, sendo suas propriedades compostas por hortas, olivais e vinhas, privilegiando a proximidade do rio Tejo (Matos e Paulo, 1999).

Durante a Idade Média, toda a área de Marvila permanecia sob domínio do Clero, que arrendavam os seus terrenos, fazendo dos mesmos a base de sustentação da mais alta estrutura eclesiástica de Lisboa. No entanto, ainda no século XV, a cidade usufruiu do impulso económico dado ao Reino, a partir dos Descobrimentos Portugueses. Este grande desenvolvimento transforma Lisboa, motivando a construção de alguns conventos na zona ribeirinha de Xabregas.

A divisão toponímica da zona Oriental de Marvila distribuiu-se em três áreas nomeadamente: Marvila, Chelas e Xabregas, sendo povoamento desta área da cidade bastante gradual (Matos e Paulo, 1999).

No início do século XVI, o comércio do ouro do Brasil e das Índias impulsionou o desenvolvimento marítimo, incitando o crescimento, a todos os níveis, da cidade de Lisboa. A cidade direcionava-se para o Tejo, começando os primeiros aterros com a conquista da zona ribeirinha (Paredes, 2011). Esta revolução na relação da cidade com o rio teve o seu auge, quando D. Manuel I impulsiona as obras de transformação das zonas da Ribeira e Belém. Acompanhando este



42 | Planta com as alterações urbanas efetuadas durante a primeira metade do século XIX.

exemplo, tanto a Nobreza como o Clero começaram a interessar-se pela zona Oriental de Lisboa. A Nobreza com a aquisição de quintas para recreio, especialmente em Chelas e Marvila, e o Clero com a construção de novos conventos e mosteiros na margem ribeirinha de Xabregas (Matos e Paulo, 1999).

A maioria destas quintas possuía o seu próprio cais acostável, para o transporte dos produtos agrícolas, favorecendo o transporte comercial de bens para a alimentação da cidade de Lisboa. Estes eram servidos através das vias de comunicação rurais, existentes nessa altura, as “azinhas”, que contornavam as propriedades e faziam ligação com a praia. Com exceção destas pequenas ruas, apenas existia um caminho de ligação à cidade, ainda conhecido atualmente como Estrada de Marvila (Folgado, 1999)

É neste período, que surge um percurso ribeirinho, que vai adquirindo consistência no decorrer do século XVI. A atual Rua do Açúcar, posteriormente com o desenvolvimento das atividades associadas ao rio Tejo, e com a sequência de apoderamento de terrenos junto ao Tejo, novas vias surgem, sendo apelidado de Caminho do Oriente (Matos e Paulo, 1999).



43 | Descarga de sal na Doca do Poço do Bispo, na década de 1960.



44 | Descarga de sal na Doca do Poço do Bispo, na década de 1960.

3.2. INDUSTRIALIZAÇÃO DE MARVILA

A paisagem rural da zona oriental de Lisboa, até ao século XVIII, privilegiada devido à proximidade com o rio Tejo, era, como referimos, constituída por quintas da nobreza, que se desenvolviam desde Xabregas até Sacavém. Marvila era, maioritariamente, dominada pela agricultura, e a maioria das quintas senhoriais dispunha do seu próprio cais, onde atracavam variadas embarcações de transporte de produtos agrícolas, destinadas à distribuição desses produtos para a cidade. A indústria era praticamente nula, e os únicos edifícios destinados à transformação eram moinhos de marés (Custódio, 1994).

Após o terramoto de 1755 e já no final do século XVIII, uma grande parte dos edifícios e quintas senhoriais foram abandonadas, transformando assim um território privilegiado num território em decadência. Neste cenário, de grandes áreas disponíveis perto do rio, criaram-se condições convenientes à fixação de indústria nesta zona da cidade (Abreu, 2018).

Os primeiros edifícios fabris a fixarem-se foram a Real Fábrica do Sabão e as Fábricas de Lanifícios, lavagem de lãs, tecidos de algodão, chitas, estampania e grude (Consiglieri, 1993, p.106-107). A paisagem frente ribeirinha evolui assim de rural para industrial, e os antigos cais aptos a acompanhar a nova realidade industrial são adaptados e conquistam-se ao rio sucessivos aterros que permitem o avanço das atividades industriais sobre o Tejo (Abreu, 2018, p.69).

Os interesses industriais e comerciais foram suficientemente claros para impulsionar medidas que, por um lado, vieram uniformizar essa linha homogénea e retilínea de margem fluvial e, por outro lado conquistar terrenos ao Tejo (Folgado e Custódio, 1999, p.17).

O interesse dos investidores industriais burgueses era o de comprar quintas, para aí estabelecer as suas instalações fabris. O interesse devia-se sobretudo ao facto destes terrenos possuírem os seus próprios cais, permitindo que as embarcações de transporte de mercadorias aí atracassem. Outro fator era o Caminho do Oriente, eixo de ligação à cidade de Lisboa, onde se produzia toda a matéria-prima. Todas estas alterações programáticas dinamizaram a frente ribeirinha (Folgado e Custódio, 1999).

Em 1834, após a extinção das ordens religiosas e da Revolução Liberal, os importantes edifícios conventuais da zona oriental começam a ser apropriados pelo Estado. Posteriormente, por serem bens nacionais, foram leiloados, arrendados ou vendidos a diversas associações, as quais aí instalaram as suas unidades fabris (Pardal, 2004).

A chegada do caminho-de-ferro, em 1856, e alinhado com o boio Leste-Norte, também designada por "Caminho do Oriente", foram determinantes para a implantação das primeiras indústrias (Reis, 2015). A industrialização evolui de forma abrupta, tendo uma função importante na estabilização dos edifícios fabris junto às linhas férreas, levando a cidade a expandir-se para Norte.



45 | Planta com alterações urbanas efetuadas durante a segunda metade do século XIX.

O território de Marvila foi ao longo da história, alvo de alterações profundas no seu território, o advento da máquina a vapor e a linha férrea no século XIX, fatores que acompanharam o acelerado crescimento da indústria, provocaram ao mesmo tempo uma segregação social e espacial (Reis, 2015, p.55).

Neste contexto, Marvila torna-se numa freguesia de grande importância como local de fixação de novos empreendimentos manufatureiros, onde o estabelecimento da circulação ferroviária funcionou como uma cunha de ligação da cidade entre toda e as diversas partes, Alcântara com Xabregas, o centro com a periferia, ajudando a circulação de produtos e da população trabalhadora (Folgado e Custódio, 1999, p.17).

Um desses setores foi o têxtil, através da localização de fábricas de estamparia, tecidos e tinturaria Estrada de Chelas, que acabaram por empregar uma vasta população. A Tabaqueira de Braço de Prata foi um dos mais reconhecidos edifícios, tendo as suas instalações, criado novos arruamentos com curiosas toponímias auto-referentes: Rua dos Charutos, Largo do Tabaco, Rua dos Cigarros. O seu destino industrial funde-se com a companhia nacional de tabacos de Xabregas, o que obrigou esta unidade a obedecer aos princípios da renovação industrial do sector. A ligação ribeirinha entre Braço de Prata e Xabregas, servida pela navegação fluvial entre portos territoriais, foi utilizada para a construção de espaços de armazenamento de areias, azeite e vinho. Outro ramo que beneficiou com a circulação fluvial foram as indústrias de fermentação, sobretudo do vinho provindo do Ribatejo e da Estremadura. A indústria do sabão, é também gradualmente impulsionada. Por último, o Estado apoiado pelo Ministério da Guerra desenvolveu, nessa área, um prestigiado sector de fábricas militares, como a Fábrica de Pólvora, a Manutenção Militar de Lisboa e a Fábrica de Material de Guerra de Braço de Prata (Folgado e Custódio, 1999).

Este desenvolvimento industrial causa um acréscimo de procura de emprego e boas condições de vida. O território de Poço do Bispo, passou a ser uma área essencialmente industrial. Como consequência, assiste-se ao aumento do emprego e ao crescimento populacional. A necessidade de procura de habitação nesta zona disparou, o que foi determinante para o desenvolvimento deste território (Nunes, 2015). O novo movimento social vai determinar uma aproximação da classe operária perto das fábricas, procurando espaços para viver, como palacetes abandonados, fábricas, cercas e conventos e até mesmo a parte de trás de alguns bairros. Com o conhecimento das dificuldades por que passavam os seus operários, as companhias fabris financiaram a construção de habitações para os mesmos, que foram construídas a custos mínimos, com um padrão repetitivo, com o objetivo de hospedar uma maior quantidade de famílias (Folgado e Custódio, 1999).

Contudo, é na primeira metade do século XX que surge um novo limite urbano, que isola a população e a afasta do rio. A construção do novo Porto de Lisboa, altera por completo a paisagem da frente ribeirinha de Marvila. O eixo ribeirinho, compreendido entre Sacavém e



46 | Planta com as alterações urbanas efetuadas durante a primeira metade do século XX.

Algés, ficará caracterizado por pequenas docas, pelos cais que pertenciam às quintas, existindo também praias que serviam para banhar os habitantes dos bairros e localidades respetivas. Estas foram desaparecendo, por contrariarem o desenvolvimento portuário (Folgado e Custódio, 1999).

Inicialmente, o Porto de Lisboa era uma condicionante à fixação de fábricas perto do mesmo, para assim tirarem proveito das acessibilidades do tráfego naval de grandes e de pequenas embarcações. As diversas matérias-primas, como materiais de construção, madeiras, carvão e lenha, bens manufaturados e técnicos estrangeiros desembarcavam no porto de Lisboa, vindos de diferentes locais, para alimentarem as diversas oficinas fabris do século XVIII. Mas se os diferentes pontos de acostagem foram determinantes para a fixação das fábricas, estas foram impulsionadoras do Porto de Lisboa, e os seus interesses comerciais e industriais, vieram transformar a margem numa linha retilínea e homogénea, por conquista de terrenos ao rio Tejo (Custódio, 1994).

A construção do Porto de Lisboa iniciou-se principalmente pela zona oriental da cidade, dada a proximidade da linha férrea de ligação ao Norte. As obras abarcaram a construção de aterros, extraindo as areias do leito do rio, alterando as praias em nivelados terrenos, conquistados ao Tejo, para aí serem construídas novas fábricas e armazéns (Folgado e Custódio, 1999)

O Porto de Lisboa afirma-se como o construtor do novo conceito de Lisboa ribeirinha, fazendo surgir novas docas (...), autorizando novas pontes-cais, outras realidades para o crescimento do volume de negócios e mercadorias (...) Surgem assim novas docas, como a do Poço do Bispo e Olivais, aumentando assim o volume de negócio de mercadorias. Os conceitos de escala impõem-se na margem, impondo obras que facilitem a navegação junto à costa de cargueiros de grande dimensão. Esse é o momento da criação de uma autêntica barreira física na Lisboa ribeirinha, desde Cabo Ruivo à Alfândega (Folgado e Custódio, 1999, p.18).



47 | Bairro Chinês, década de 1950.

3.3. OS BAIROS SOCIAIS DE MARVILA

A modernização das infraestruturas criou extraordinárias circunstâncias para o desenvolvimento industrial na zona oriental de Marvila, a qual foi durante o início do século XX, espaço de socialização urbana e integração de populações que migravam dos campos (Afonso, 2016, p.4). Este crescimento populacional deveu-se ao crescente progresso industrial e portuário deste território.

A indústria criou, no entanto, uma depreciação urbana. Marvila converteu-se num local barulhento, cheio de fumo e poluição, com excesso de população, o que resultou no abandono desses locais de recreio da nobreza que, posteriormente, foram comprados pelos donos das companhias industriais (Baptista e Melâneo, 2018).

Por outro lado, em Lisboa, o aumento da carência habitacional, para a maior parte dos operários fabris, economicamente desfavorecidos, e os reduzidos investimentos do Estado neste sector, obrigaram a população a habitar em condições deploráveis, pela necessidade de um teto. As habitações eram construídas clandestinamente e estavam situadas em zonas degradadas da cidade, como bairros de lata superlotados (Gonçalves, 1927). Surge, com isto, o apelidado Bairro Chinês, um dos maiores bairros de lata da cidade de Lisboa, onde centenas de famílias se instalaram na sua chegada à região (Silva, 2019, p.135). A partir de 1950, esta situação preocupante de carência habitacional começou a ser denunciada, após o resultado dos Censos requeridos pelo Município da cidade de Lisboa. Os resultados foram alarmantes e conduziram o Governo a movimentar-se e identificar a urgência de uma intervenção urbana (Heitor, 2001).

Os passos iniciais para solucionar esta questão surgiram durante o Estado Novo, e tiveram como intuito integrar a habitação operária no meio urbano, como resultado do Plano Diretor da Cidade de Lisboa, elaborado, em 1948, por Étienne de Gröer. O mesmo tinha o objetivo de colmatar o reflexo de segregação urbana e social, resultante do progressivo crescimento industrial (Folgado, 2012).

O Plano Diretor de Urbanização de Lisboa, dirigido pelo Gabinete de Estudos de Lisboa, no fim da década de 1950, teve como propósito resolver todas estas carências, procedendo-se à expropriação de terrenos de antigas quintas, com o objetivo de os destinar a habitação. O plano de urbanização divide-se em três áreas: Chelas; Olivais Norte e Olivais Sul. O Plano Olivais Norte (1958) foi o primeiro a ser desenvolvido, e transmite o impacto da Carta de Atenas⁵ e do pensamento racionalista subjacente.

Seguidamente, o Plano de Urbanização Olivais Sul (1959) tenta superar os problemas introduzidos pela Carta de Atenas, como por exemplo a segregação das zonas centrais. Finalmente, o Plano de Urbanização de Chelas (1964), que assume o papel de contestação dos

⁵ A Carta de Atenas é um manifesto urbanístico consequente do IV Congresso Internacional de Arquitectura Moderna (CIAM), produzido em Atenas na Grécia, em 1933.



48 | Planta com as alterações urbanas efetuadas durante a segunda metade do século XX.

princípios racionalistas, tenta encontrar uma nova proposta de organização urbana (Gonçalves, 1972).

Os estudos propostos para a zona de Chelas iniciam-se em 1960, e têm como objetivo principal a estruturação urbana plurifuncional e socialmente variada, reabilitando o conceito de rua, incluindo-o no conjunto de cidade e interligando-o com a zona ribeirinha. Nessa sequência, é proposta a projeção de núcleos de habitação de grande densidade, em torno de um núcleo principal e de equipamentos de atividades mistas de interesse generalizado (Heitor, 2001).

Estas faixas urbanas deveriam ser compostas por edifícios de habitação, equipamentos culturais, locais de trabalho do sector terciário, espaços de comércio, espaços assistenciais e sanitários. A implantação do plano seria um processo demorado, e a área de Chelas estava maioritariamente na posse de privados, contrariamente a Olivais Norte e Sul. A expropriação e aquisição dos terrenos absorvia a maior parte das verbas (Gonçalves, 1972). Todos os factos referidos anteriormente e as suas condicionantes comprometeram o arranque das operações em Chelas. A estratégia de desenvolvimento teve de ser modificada, dando preferência a uma intervenção faseada, prejudicando a operação geral (Heitor, 2001).

Em 1971 ocorre a oportunidade de edificar habitações em regime de autoconstrução. Para dar resposta ao mesmo, foi gerada uma associação de produtividade na autoconstrução (PRODAC), à qual a Câmara Municipal de Lisboa ofereceu terrenos para a execução do loteamento, a título precário. Os lotes eram destinados a edifícios de habitação para os seus sócios e respetivos familiares, sendo construídos pelos mesmos, respeitando o projeto tipo. Estas construções foram projetadas entre 1972 e 1973, sendo o início do Bairro Prodac que, ainda hoje, se destaca pela diferença das suas casas em relação às vizinhas (Heitor, 2001).

A revolução de 25 de Abril provocou alterações políticas importantes, manifestando-se uma política de realojamento da população e de eliminação de bairros clandestinos. A migração das ex-colónias para Portugal levou ainda à construção do maior número de habitações sociais, de forma a acomodar as classes desfavorecidas. Por essa razão, os novos bairros em Marvila foram sujeitos a um aumento da capacidade populacional, algo que se refletiu no número de pisos e de habitações por piso (Nunes e Sequeira, 2011). O resultado do mesmo foi um território urbano, com um tecido social progressivamente monoclássista, estigmatizado e isolado da restante cidade (Heitor, 2001).



49 | Planta com as alterações urbanas efetuadas no início do século XXI.

3.4. O FENÓMENO DE GENTRIFICAÇÃO DE MARVILA

No último quartel do século XX abrandam as exportações de matérias primas para outros países, devido à independência das colónias. Estas matérias primas sustentavam muitas fábricas que, como consequência da instabilidade económica internacional e social, foram forçadas a encerrar, ou a transferirem-se para outros locais. Com isto, evolui a taxa de desemprego, os salários da população operária diminuem, e grande parte desta acaba por emigrar. Deste modo, inicia-se o processo de desindustrialização da zona oriental da cidade de Lisboa (Baptista e Melâneo, 2018).

Neste contexto, Marvila assume-se como um território fragmentado, composto por diversas fábricas poluentes, zonas habitacionais degradadas, bairros sociais condenados e armazéns e fábricas desativadas, infraestruturas portuárias sem utilidade, e com carência de espaços públicos na sua envolvente. Na década de 90, surge a ideia de reintegrar esta área oriental na cidade, com uma proposta de requalificação urbana para a mesma, devolvendo-lhe a sua identidade. Esta periferia oriental foi a preferência para a realização da Expo'98, exemplo de requalificação parcial da frente do Tejo, com o objetivo claro de trazer Lisboa até ao rio, criando condições de circulação da população e a sua possível fixação (Soares, 1998).

Nomeado como "Parque das Nações", o espaço urbano pós-Expo'98 tornou-se um parque habitacional na frente ao Rio Tejo, onde anteriormente tinham sido construídos pavilhões de apoio ao evento. Posteriormente, nesta zona, surgiram novos espaços destinados a escritórios, serviços e comércio, transformando-se numa das zonas mais apelativas de Lisboa e uma referência para a reabilitação de outros espaços ribeirinhos. Surgem então os primeiros investimentos, sobretudo privados, na sua maioria empreendimentos imobiliários com algum valor patrimonial, para os quais foram elaborados alguns projetos de reabilitação, de forma a alterar o seu tipo de uso. Exemplo disso, é o projeto do Arquiteto Italiano Renzo Piano, em 1998, Prata Living Concept, projetado para os terrenos onde outrora existiu a Fábrica do Material de Guerra do Braço de Prata. Outros, deram origem a espaços culturais e a luxuosas habitações perto da margem ribeirinha que, conseqüentemente, vieram gerar discrepâncias sociais (Baptista e Melâneo, 2018).

Os terrenos junto ao rio tornaram-se bastante atrativos, tanto para diferentes investidores como para arquitetos e artistas, que procuram espaços a preços reduzidos onde possam instalar os seus negócios e ateliers. É disso exemplo a antiga Fábrica Militar de Braço de Prata que, em 2007, se transformou num espaço cultural, com residência para artistas, e zonas para concertos, exposições, eventos, restauração e livraria. A zona oferece diversos serviços como espaços de co-working, produtos de multimédias e eventos, cafés, bares, galerias de arte entre outros. Estes espaços ainda se encontram em desenvolvimento, principalmente em Marvila, sendo responsáveis pela sua designação como nova "área da moda" da cidade de Lisboa (Baptista e Melâneo, 2018)



50 | Planta com as alterações urbanas planeadas para o futuro.

A gentrificação da Frente Ribeirinha de Marvila atinge o seu auge na segunda década do século XXI, com o aumento exponencial do turismo na cidade de Lisboa e, consequência do mesmo, o aumento de valores no setor imobiliário. Os espaços que se encontravam em estado de decadência ganharam novas vidas, dando lugar a vários tipos de equipamentos e serviços, um conjunto de espaços contemporâneos característicos da cultura Lisboaeta, admirados por turistas e população mais jovem (Baptista e Melâneo, 2018).

Enquanto este processo de regeneração urbana a frente ao rio evolui, já a zona alta de Marvila, onde se encontram os Bairros Sociais, a população permanece estigmatizada, ainda que tivessem sido concretizadas diversas iniciativas para integrar os seus habitantes na cidade, através da construção de equipamentos culturais, públicos e de saúde para todos. Na frente ribeirinha, onde estas mudanças se refletiram com maior intensidade, reside uma população envelhecida composta ainda por antigos operários fabris e pelas suas famílias que, atualmente, vêm o seu património ameaçado pelas empresas imobiliárias, que ambicionam os seus terrenos, com o objetivo de construir novos empreendimentos (Baptista e Melâneo, 2018)

Se, até recentemente, Marvila e Beato pareciam sofrer o abandono a que por vezes são votados os bairros habitados maioritariamente por população de baixos rendimentos, esperemos que o renovado interesse por estas paragens contribua agora para uma cidade mais diversa, mas que não esqueça e descarte a população que está na génese do seu desenvolvimento urbano o que compôs até hoje a pauta do seu Património Imaterial (Silva, 2019, p.137).



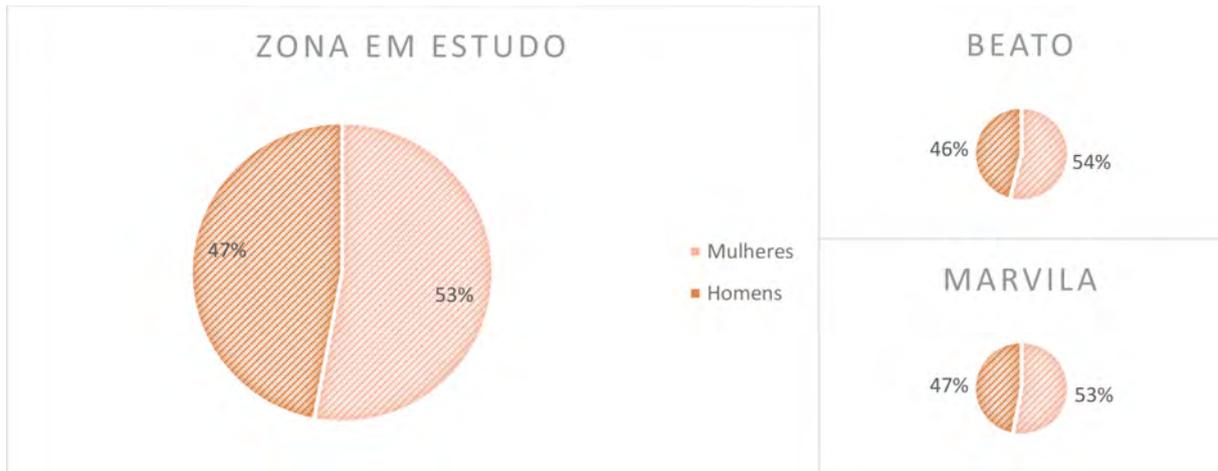
51 | A cores, a chamada Zona em Estudo, considerada na análise dos dados dos Censos. À direita, os limites da freguesia de Marvila, e, à esquerda os limites da freguesia do Beato.

3.5. ANÁLISE DO OBJETO DE ESTUDO

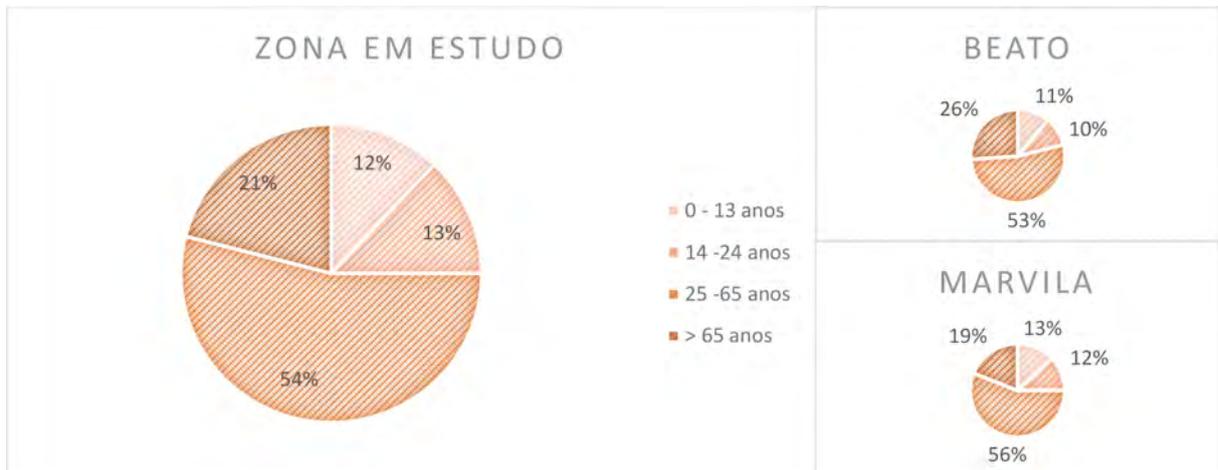
A freguesia de Marvila, como foi referido, está localizada na Zona Oriental do concelho de Lisboa, sofrendo um processo de transformação: uma paisagem rural, que se industrializou e depois urbanizou, até ao sequimento de eventos como a Expo'98.

Para enquadrar o desenvolvimento da frente ribeirinha e do objeto de estudo desta dissertação - o Museu-Fluviário do Tejo - será necessário conhecer o local e a comunidade onde se insere. Deste modo, foi feita uma análise do objeto de estudo com base em documentos de referência, como o Plano Geral de Intervenção da Frente Ribeirinha de Lisboa, o Plano Diretor Municipal, disponibilizados pela Câmara Municipal de Lisboa, e os dados estatísticos dos Censos de 2011, disponibilizados pelo Instituto Nacional de Estatística.

As análises descritas são as seguintes: Análise Demográfica; Análise de Condicionantes; Análise dos Usos; Análise das Vias de Comunicação e Transportes; Análise do Estado de Conservação do Edificado; e Análise do Espaço Não Edificado.



52 | Gráfico de percentagem de população residente segundo o sexo



53 | Gráfico de percentagem de população residente segundo o grupo etário.



54 | Gráfico de percentagem de população residente segundo o nível de escolaridade.

3.5.1. ANÁLISE DEMOGRÁFICA

Procedeu-se ao estudo da análise demográfica da área abrangida pelos três corredores urbanos, com base nos dados estatísticos dos Censos de 2011. A análise refletiu-se, fundamentalmente, nessa Zona de Estudo, mas incidu também na Freguesia de Marvila e do Beato, de forma mais generalizada. Os resultados são expostos através de diagramas e gráficos, ao longo desta análise.

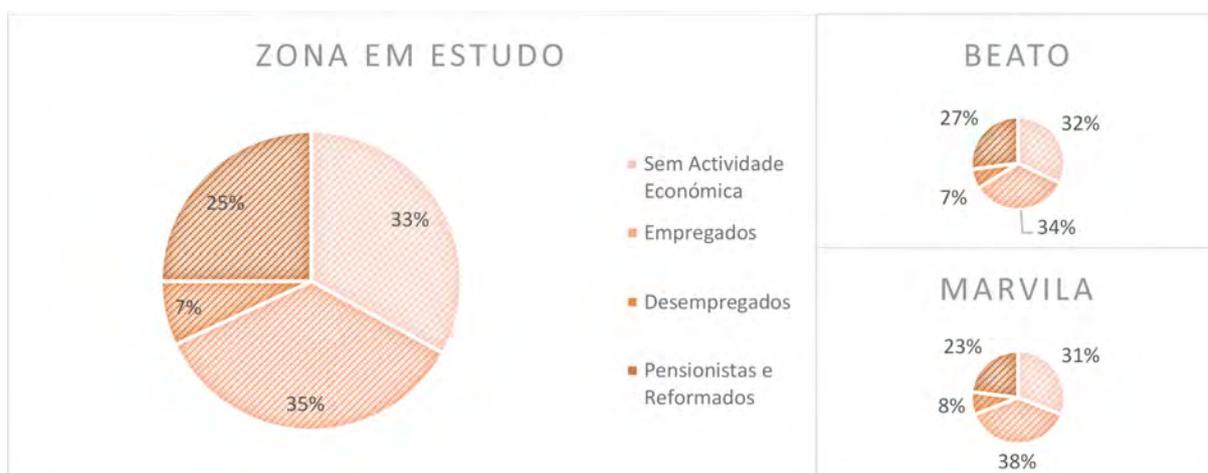
No recenseamento de 2011 obtém-se um total de residentes, distribuídos pelas freguesias do Beato (12 429 habitantes) e de Marvila (38 102 habitantes). A Figura 52 comprova que a percentagem dos homens é de 47%, a percentagem das mulheres é de 53%, sendo a maioria da população do sexo feminino, de resto, em sintonia com o resto do território nacional.

No que diz respeito às faixas etárias estudadas Figura 53, a maioria da população tem entre 25 a 64 anos, isto significa que 21% da população se encontra na idade da reforma, 25% está em idade escolar e 54% representa a população ativa. Em relação às freguesias, confirma-se que em Marvila a população sénior representa 19% e a população mais jovem 25%, contrariamente ao Beato, em que existe 21% de população jovem e 26% de população sénior. Compreendendo este panorama populacional, na área de estudo regista-se um acréscimo de envelhecimento da população, o que nos faz refletir sobre o tipo de urbanismo, equipamentos e programação a implementar nesta área.

Relativamente à escolaridade, Figura 54, na área de estudo a maior parte da população tem apenas o ensino básico, 73%, sendo que 12% possui o ensino secundário, 9% é analfabeta, e apenas 6% tem escolaridade de nível superior. Estes valores são a imagem de uma área onde a população, de poucos recursos económicos, onde os jovens têm pouca possibilidade de evoluir na sua formação. Comparativamente, a freguesia do Beato exhibe uma população com níveis mais elevados de escolaridade, verificando-se que 17% dos habitantes completam o ensino superior, ao contrário da freguesia de Marvila, onde apenas 9% terminaram este nível de ensino.

A Figura 55 apresenta os dados referentes à empregabilidade, demonstrando que 7% dos residentes se encontram no desemprego, 25% são reformados ou pensionistas, 33% não têm qualquer tipo de atividade económica, número que inclui jovens e adultos a frequentar algum tipo de formação, e 35% da população está empregada. Conclui-se, com base nos dados globais de 2011, que Marvila apresenta uma taxa de reforma de 23%, mais elevada do que a percentagem de população com mais de 64 anos, concluindo-se que nesta freguesia houve mais pessoas a reformarem-se mais cedo. No Beato, essa taxa é coincidente com a população sénior, alcançando-se 27% de aposentados.

A análise relativa à atividade económica, representada na Figura 56, permite aferir que, 86% da população trabalha no sector terciário (comércio e serviços) e 14% trabalha no sector



55 | Gráfico de percentagem de população residente segundo a situação laboral.

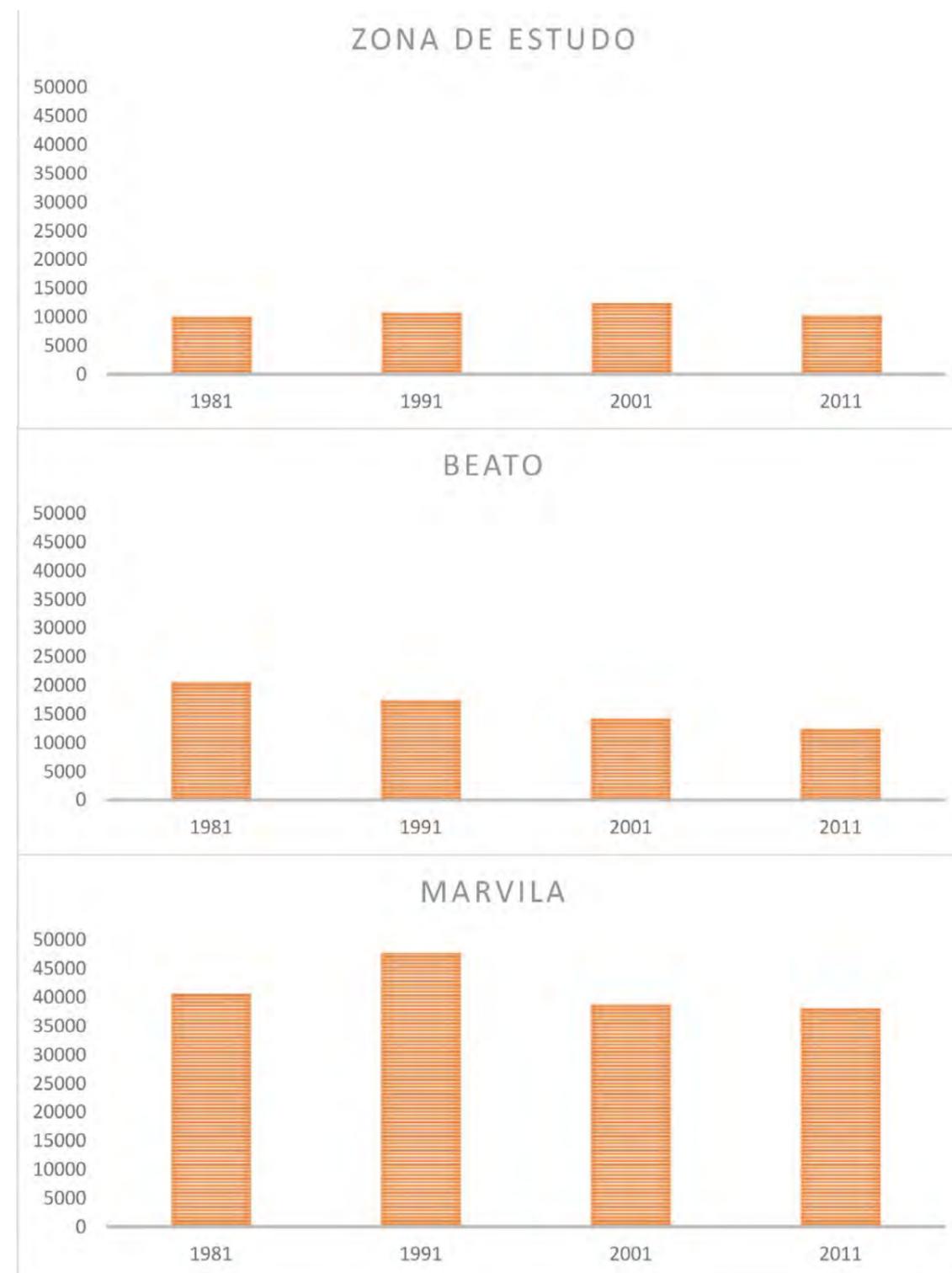


56 | Gráfico de percentagem de população residente segundo o setor laboral.

secundário (indústria), a atividade no sector primário (agricultura e pecuária) tem um valor mínimo de 0,1%. Nas freguesias do Beato e de Marvila, os dados são aproximadamente equivalentes. A razão para estes resultados está no final da atividade rural das quintas senhoriais e no declínio do sector industrial da zona. Por outro lado, nos dias de hoje a maior parte da população trabalha no sector terciário, e outra grande parte trabalha em serviços fora da freguesia.

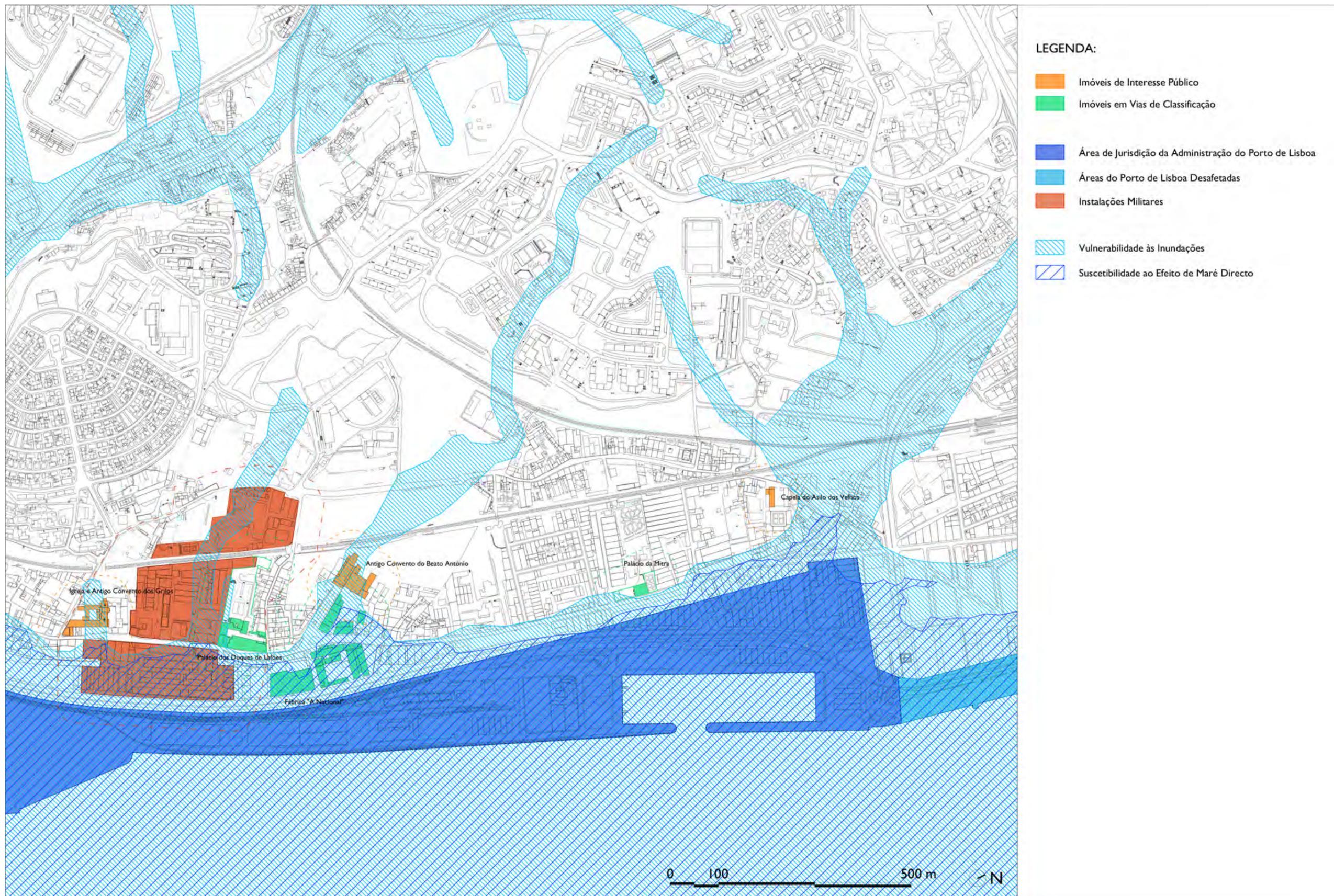
A Figura 57 apresenta as alterações da população nos recenseamentos enunciados desde 1974, especificamente em 1981, 1991, 2001 e 2011. Relativamente à Zona de Estudo, houve um aumento da população até 2001, atingindo-se um maior número de habitantes, 12.546. Contudo, em 2011, verifica-se um decréscimo da população, para os 10.315 habitantes. Em relação às freguesias, o comportamento é diferente, Marvila apresenta 47.827 habitantes em 1991, e diminui para os 38.102 habitantes em 2011. No Beato, a redução de população é mais acentuada, dos 20.718 habitantes em 1981, para os 12.429 em 2011.

Esta análise serve de suporte na reflexão de desenvolvimento para o programa do Museu-Fluviário do Tejo, que procura responder às necessidades culturais de Marvila. O projeto proposto nasce num local desocupado, resultado da diminuição das atividades portuárias e industriais. Por este motivo, é determinante requalificar e projetar, nesta zona, novos espaços de cultura e lazer como também trazer novas atividades que proporcionem a criação de postos de trabalho, aumentando o nível de literacia dos habitantes, com vista à melhoria das suas condições de vida. Acredita-se que a freguesia de Marvila está em desenvolvimento; por essa razão, a requalificação adequada desses locais devolutos torna-se fundamental no progresso da mesma.



57 | Gráficos da evolução do número de residentes





3.5.2. ANÁLISE DAS CONDICIONANTES

O Plano Diretor Municipal elaborado pela Câmara Municipal de Lisboa (CML, 2012), tem como propósito elaborar o quadro estratégico de desenvolvimento territorial do município. Um dos aspetos é indicar condicionantes que têm como objetivo a salvaguarda do meio ambiente, do património e dos cidadãos.

A análise das condicionantes da freguesia de Marvila é essencial, principalmente para a implantação do projeto que propomos que respeita as condicionantes que são definidas pelo PDM de Lisboa, e assegurando que esta não interfere no património protegido, nem nos ecossistemas sensíveis e, em última análise, na vida dos cidadãos. Apesar de se tratar apenas de um exercício académico, pretende-se a máxima credibilidade do mesmo.

Na Figura 58 estão representadas as diversas condicionantes que atingem o território de Marvila. Estas encontram-se divididas em três áreas.

A primeira é referente ao património, onde se definem os imóveis de interesse público e edifícios em vias de classificação. Confirma-se que a maioria desses edifícios são antigos conventos localizados ao longo do antigo Caminho do Oriente, na zona ribeirinha, ladeados pela Rua do Açúcar, pela Rua do Beato e pela Rua do Grilo. No entanto, o percurso beira rio de Marvila envolve apenas um edifício, a Fábrica “A Nacional”, em vias de classificação e presente no Inventário Municipal do Património. Estas ruas estruturaram o sistema de acessibilidades para a área portuária e, por conseguinte, para o Museu-Fluviário do Tejo. Deste modo, podemos concluir que qualquer decisão relativamente ao desenvolvimento de um novo edifício, à reabilitação, recuperação e até mesmo demolição da área de intervenção, são da responsabilidade do arquiteto responsável pelo projeto que ocupa esta área de implantação.

O segundo grupo de imóveis abrange edifícios e terrenos que estão reservados a instalações de instituições públicas. São exemplos disso o Exército Português e o Porto de Lisboa que, por estarem associados ao poder central, não pertencem à jurisdição da Câmara Municipal. Por essa razão, apresentam um raio de influência, de forma a garantir a sua salvaguarda. As instituições do Exército Português, que pertencem ao raio de influência, não se encontram na área de intervenção, pelo que não representam condicionantes para o projeto. O mesmo já não acontece com os terrenos afetos ao Porto de Lisboa, que condicionam toda a margem ribeirinha, área de elevada abrangência do respetivo projeto. Porém, para os objetivos académicos, e considerando o plano da Terceira Travessia do Tejo e a intenção de requalificação da frente de rio, a partir da Expo’98, definiu-se que a zona desafetada ao Porto de Lisboa fosse estendida até à freguesia do Beato. Possibilitando uma reflexão isenta de restrições desta área.

Finalmente, no terceiro grupo expõem-se os condicionantes referentes aos riscos, que neste caso incluem a vulnerabilidade às inundações e a sustentabilidade ao efeito de maré. Estas zonas, com limitações à construção, identificam-se na maioria perto das linhas de água em zona

ribeirinha e apresentam-se como condicionantes à proposta de grupo e do projeto individual, considerados nesta dissertação. Por estes motivos, é fundamental refletir acerca desses riscos e de como inibir os seus efeitos. Atualmente, estas ameaças são ainda mais determinantes, devido às alterações climáticas. Sendo que a subida do nível do mar deverá ser considerada para a proposta da frente do rio.

Por outro lado, Marvila encontra-se inserida num local de risco sísmico, pelo que este fator também deve ser tido em consideração no projeto apresentado.



LEGENDA:

1. Convento do Grilo
2. Igreja Paroquial de S. Bartolomeu do Beato
3. Hub Criativo do Beato
4. Manutenção Militar
5. Palácio dos Duques de Lafões
6. Convento do Beato
7. Parque Empresarial da Rua do Açúcar
8. Polidesportivo da Mata da Madre de Deus
9. Escola Secundária Luís António Verney
10. Grupo Recreativo e Cultural Onze Unidos
11. Escola Básica Engenheiro Duarte Pacheco
12. Arquivo Geral do Exército
13. Mitra - Hub de Inovação Social
14. Parque Empresarial Phosphoreira
15. Centro de Saúde Domingos Barreiro
16. Anafre - Associação Nacional de Freguesias
17. Parque Empresarial da Rua Pereira Henriques
18. Ponto de Recolha de Resíduos Domésticos
19. Igreja de Santo Agostinho a Marvila
20. Cantinho Vintage
21. Spem - Sociedade Portuguesa De Esclerose Multipla
22. Promontorio Arquitectos
23. AMI - Assistência Médica Internacional
24. Casa Concelho de Castro Daire
25. Salão de Festas do Vale do Fundão
26. Centro de Dia Quinta Flores
27. Escola Básica João dos Santos
28. Santa Casa da Misericórdia de Lisboa
29. Junta de Freguesia de Marvila
30. Esquadra da Polícia
31. Escola Básica do Condado
32. Clube Cultural e Recreativo Marvila Jovem
33. ESAI - Escola Superior de Actividades Imobiliárias
34. Igreja Maximilian Kolbe
35. Escola Básica NuclSol Jean Piaget
36. Estádio Engenheiro Carlos Salema
37. Escola Básica de Marvila
38. Biblioteca de Marvila

- Habitação Unifamiliar
- Habitação Multifamiliar
- Armazém
- Indústria
- Comércio
- Serviços
- Equipamentos Desportivos
- Alojamento Local
- Outros Equipamentos
- Equipamentos de Saúde
- Equipamentos de Educação
- Edifícios Religiosos
- Equipamentos Culturais
- Sem Uso

3.5.3. ANÁLISE DOS USOS

No PDM da Câmara Municipal de Lisboa o regime de uso do solo é composto por um conjunto de normas que regulamentam o uso, ocupação e transformação de uma determinada zona do território. Através da análise da Planta de Qualificação de Usos do Solo Urbano e das visitas ao local, obteve-se a Planta de Usos do Solo, Figura 59, para a freguesia de Marvila.

Feita uma análise desta planta, conclui-se que a Zona de Estudo está repartida em duas áreas urbanas distintas: a primeira, à cota alta, apresenta-se dispersa sendo simultaneamente homogénea e estando ocupada maioritariamente por edifícios residenciais; a segunda, na frente do rio Tejo, possui uma morfologia mais sólida e heterogénea, determinada por uma maior variedade de usos.

A primeira área é composta principalmente por edifícios habitacionais, unifamiliares e multifamiliares, sendo complementada por centros de saúde, espaços desportivos e equipamentos escolares, com o objetivo de servir os seus habitantes.

A segunda área, localizada na frente ribeirinha, é constituída por diversos edifícios distribuídos com diferentes funções. Nesta zona podem encontrar-se edifícios destinados ao comércio, habitação, serviços, indústria, entre outros. Esta área tem como objetivo servir a cidade de Lisboa, por estar implantada numa zona industrial, e nela se disponibilizavam valências não só para os habitantes de Marvila como, também, para a população da cidade em geral.

Os dados apresentados pelos Censos 2011 são elucidativos acerca do tipo de edificado habitacional, sendo fundamentais para complementar a análise feita no local. Este recenseamento realizou um levantamento dos edifícios residenciais dividindo-os em três classes. Como destaca a Figura 60, para a Zona de Estudo, 87% dos edifícios são exclusivamente residenciais, 12% são principalmente residenciais e apenas 1% são considerados principalmente não residenciais. Conclui-se que a maioria dos edifícios habitacionais são monofuncionais, e apenas uma pequena percentagem é constituída por outro tipo de usos, por exemplo, serviços e comércio. No que se refere às freguesias, os resultados diferem. No Beato a percentagem de edifícios principalmente residenciais é de 10%, sendo menor comparativamente a Marvila que apresenta 15%. Deste modo, existe uma maior complementaridade de usos nos edifícios de habitação em Marvila do que no Beato. Estes resultados comprovam a informação retirada nas visitas ao local. Marvila, por ser constituída maioritariamente por edifícios de habitação, apresenta também uma percentagem de edificado complementar com distintos usos. No Beato, como existe maior variedade de edificado, há uma orientação para que cada edifício tenha o seu próprio uso.

Outro tipo de dados recolhido dos Censos foi o número de pisos dos edifícios residenciais Figura 61, que se divide em três categorias: 1 – 2 pisos; 3 – 4 pisos e mais de 5 pisos. Pode constatar-se que, na Zona de Estudo, 59% têm um ou dois pisos, 16% têm três ou quatro



60 | Gráfico de percentagem por tipo de uso de edifícios.



61 | Gráfico de percentagem por número de pisos dos edifícios.

pisos e 25% têm cinco ou mais pisos, havendo um predomínio de edifícios baixos destinados a habitação. Estes resultados têm importância na comparação entre freguesias. Na freguesia de Marvila, afirma-se um tipo de urbanismo de extensos complexos habitacionais, 45% dos edifícios com cinco ou mais pisos, contrariamente à freguesia do Beato com apenas 13%.

Uma abordagem detalhada na zona de implantação dos edifícios, especificamente para o projeto desta dissertação, é necessário fazer esta análise dos usos, com o propósito de investigar que tipo de edifícios vão servir o equipamento projetado e como estão localizados no território.

Após uma análise detalhada da Figura 59, verifica-se uma distribuição de tecidos urbanos, os quais podemos dividir em duas escalas: a primeira industrial, é composta por quarteirões de indústrias e armazéns; a segunda, residencial e de serviços, surge em pequenos quarteirões aglomerados e pontuados por edifícios degradados, que se encontram na periferia de uma avenida principal, tirando proveito das acessibilidades para os equipamentos existentes. Desta análise conclui-se que os equipamentos em Marvila apresentam variadas funções e se encontram bem localizados, sendo fundamental que o equipamento proposto neste trabalho seja um elemento complementar e harmonioso, que proporcione a requalificação da frente ribeirinha, abrindo a possibilidade de se criarem novos equipamentos.



- LEGENDA:
- P Parques de estacionamento
 - Percursos de autocarros
 - Paragens de Autocarro
 - Edificado
 - Vias acesso local
 - Azinhagas
 - Vias municipais
 - Vias M. Estruturantes
 - Linha Ferrea



62 | Planta de Vias de Comunicação Existentes.

3.5.4. ANÁLISE DAS VIAS DE COMUNICAÇÃO E TRANSPORTES

Na Figura 62, encontra-se representado o sistema de redes viárias existentes na freguesia de Marvila. A mesma, é constituída por diversos tipos de vias de comunicação, desde vias de acesso, vias estruturantes e azinhagas que retratam atalhos entre antigos caminhos agrícolas e vias férreas. A sua análise permite concluir que a oferta viária é suficiente. Verifica-se a existência de três zonas distintas, delimitadas pelas vias férreas da Linha de Cintura e da Linha do Norte: a Marvila à cota Alta; a Marvila na Encosta e a Marvila Ribeirinha.

A primeira zona está localizada à cota mais alta, é caracterizada por ter uma malha urbana coerente, onde se destacam extensas avenidas e expõe um tecido urbano sobredimensionado, que resultam em vias largas, destinadas ao uso automóvel, o que dificulta a sua transposição pedonal e compromete a conexão entre bairros adjacentes, aspetos potenciadores do isolamento.

A segunda zona localiza-se na meia encosta, demonstra uma malha urbana de traçado antigo e irregular, composto por azinhagas estreitas e ruas de largura inconstante. Possui uma ausência de uniformização das ruas, onde não existe separação entre veículos e transeuntes, transformando o espaço público desordenado e propenso a tumultos.

Por último, a terceira zona, localizada na frente ribeirinha, é marcada por uma malha heterogénea, onde as ruas estão bem articuladas com as avenidas, num traçado ortogonal característico das áreas industriais. Estas têm sofrido algumas obras de reabilitação ao longo dos anos, permitindo a sua adaptação às necessidades do presente.

Esta divisão viária em três zonas, com diferentes componentes e bem demarcadas, é uma consequência do efeito barreira provocado pelas vias férreas. A separação destas vias rodoviárias, permite apenas o seu atravessamento em poucos pontos ao longo do seu percurso, transformando estas três zonas em ilhas, sendo a conexão entre elas praticamente inexistente.

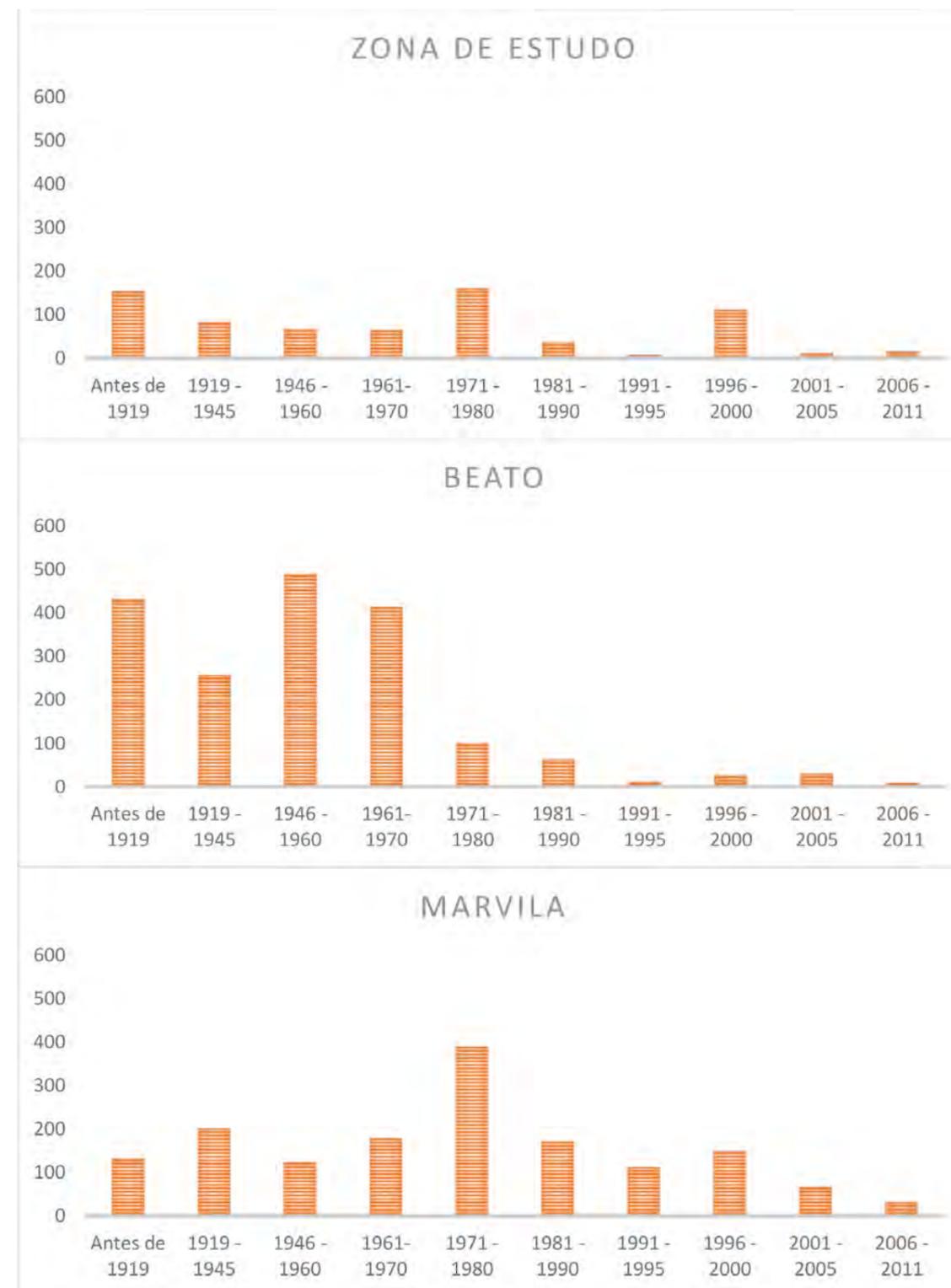
No que diz respeito aos transportes públicos rodoviários conclui-se que esta zona é bastante completa, servida por diversas linhas da Carris. Estes percursos fazem ligação com o resto da cidade de Lisboa, conectando os bairros e diminuindo o efeito de barreira provocado pelas vias férreas.

Relativamente ao transporte público ferroviário para a freguesia de Marvila, verifica-se a existência de uma grande carência. A única estação diariamente ativa, em todo o seu território, é a estação do Braço de Prata, que recebe regularmente as linhas urbanas de Sintra e da Azambuja. A estação de Marvila, não tem capacidade para receber todas as linhas urbanas, ficando limitada a alguns horários.

Por fim, a Zona de Estudo é servida também pelo Metropolitano de Lisboa, através da linha vermelha, com paragem na estação da Bela Vista. Esta ligação é importante para a zona, porém

residual para este projeto, pois situa-se para além dos limites da área de estudo, logo não representa nenhuma informação pertinente para esta análise.

Conclui-se que é indispensável reestruturar a principal rede viária urbana, de modo a torná-la funcional, e expandir a rede secundária para criar melhores acessos locais, favorecendo o modo ciclável e pedonal e, também, o uso de transportes públicos. Contribuindo para desenvolver a qualidade de vida dos cidadãos, e a promoção da sustentabilidade urbana.





LEGENDA:

- Bom
- Razoável
- Mau Estado
- Ruína
- Em Construção

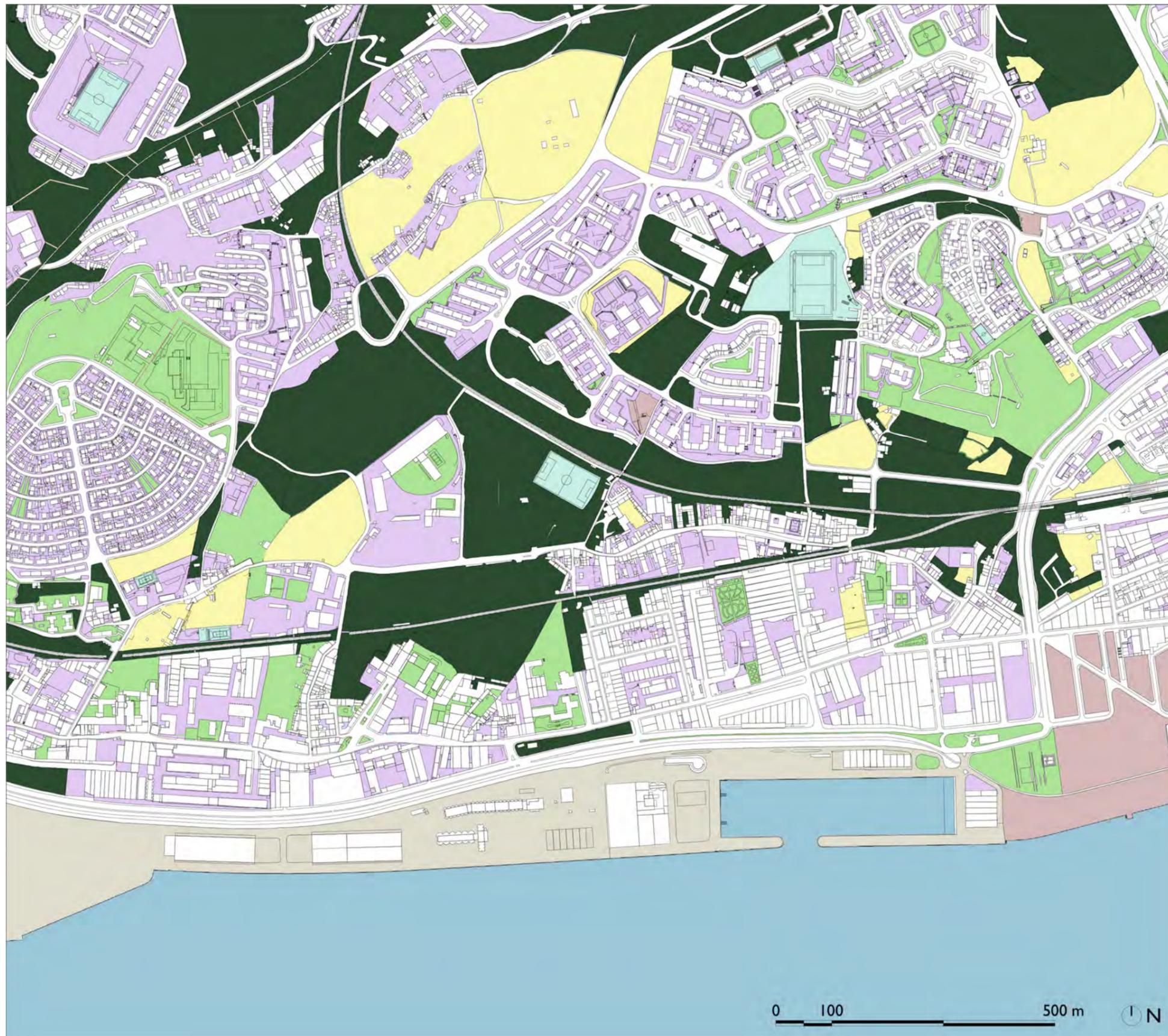
3.5.5. ANÁLISE DO ESTADO DE CONSERVAÇÃO DO EDIFICADO

A análise referente ao Estado de Conservação dos Edifícios foi feita através de pesquisa e visitas feitas ao local. Dessa investigação surge o esquema da planta da Figura 64, que classifica os edifícios em quatro estados qualitativos de conservação: bom; razoável; mau estado e ruína. Acrescentou-se, para um estudo mais completo, um quinto estado para os edifícios em construção.

A partir da análise da figura, podemos concluir que a maioria dos edifícios se encontra em “bom” estado de conservação. Os edifícios em pior estado de conservação estão localizados junto à zona ribeirinha, por se tratar de uma zona urbana antiga. Verifica-se também a existência de novas construções, bem como a reabilitação de edifícios antigos, o que nos permite concluir que a Zona de Estudo possui uma grande atividade imobiliária.

A Figura 64 reúne a informação do levantamento do ano de construção dos diferentes edifícios (Censos 2011). A análise conclui que na primeira metade do século XX houve um progressivo aumento de novas construções. Na segunda metade do século, confirmam-se dois picos: o primeiro, na década de 70, e o segundo, na década de 90. Coincidindo com os novos empreendimentos do Plano de Chelas, Marvila teve resultados semelhantes, com uma constante de novas construções. Já a freguesia do Beato, até à década de 60, demonstra um grande número de novas construções e, posteriormente, uma grande redução que se mantém ainda hoje. No decorrer deste estudo, percebemos que grande parte dos edifícios se encontram na zona ribeirinha e foram construídos há mais de 50 anos. Os edifícios recentes encontram-se na cota mais alta, incluídos nas obras de construção do Plano de Chelas, tendo cerca de 40 anos.

Os gráficos da Figura 63, demonstram que na freguesia de Marvila o pico de edifícios construídos, na década de 70, esteve relacionado com o aumento de população, tendo o seu valor máximo atingido na década seguinte. Na Zona de Estudo, surgiram dois picos de novas construções na década de 70 e de 90, justificando o crescimento da população, atingindo o seu auge no ano 2001.



LEGENDA:

- Espaço verde público
- Espaço verde privado
- Espaço agrícola privado
- Espaço verde desportivo
- Espaço baldio
- Logradouro
- Espaço em obra
- Linha d'água
- Área portuária

3.5.6. ANÁLISE DOS ESPAÇOS NÃO EDIFICADOS

A planta da Figura 65 representa a esquematização dos espaços não edificados. Estes espaços podem ser classificados em terrenos baldios, espaços verdes, terrenos agrícolas e logradouros. Da sua análise, conclui-se que Marvila tem vários terrenos baldios, localizados principalmente junto às linhas férreas, o que se deve ao facto desses terrenos, que anteriormente hospedavam grandes fábricas industriais, serem pouco atrativos para novos compradores, devido à proximidade com a linha de caminho de ferro. Por estarem anexos às linhas férreas, a construção de novos equipamentos nesses terrenos, fica condicionada pela existência de faixas de proteção.

Existem também espaços verdes, que são parte dominante do território de Marvila. Os mesmos condicionam a construção de novos edifícios, e potenciam a probabilidade de inundações. Estes espaços têm algum destaque por serem fundamentais para os habitantes na realização de atividades de lazer e desportivas.

Por fim, destaca-se a existência de alguns terrenos férteis dedicados à agricultura que, sem vestígios das antigas quintas senhoriais, são utilizadas como hortas urbanas, desenvolvidas pelos residentes dos bairros sociais. Praticam uma agricultura autossuficiente, a qual contribui para melhorar as suas condições de vida.

É importante destacar as áreas vazias e sem utilidade devido ao processo de gentrificação da frente ribeirinha, tornando-se fundamental a requalificação da mesma, local onde vai ser inserido o projeto proposto para esta dissertação.

4. PROPOSTA

A proposta tem o seu ponto de partida em duas estratégias de trabalho: a primeira, ao nível urbano, projetada em grupo, a segunda, ao nível do equipamento arquitetónico, desenvolvida individualmente. A análise e investigação minuciosas permitiram realizar uma profunda caracterização do objeto de estudo, e projetar um elemento adequado às carências existentes no território.

A estratégia urbana definida em grupo, é determinada pela coesão de três áreas de Marvila, segregadas pelas infraestruturas rodoviárias e ferroviárias. O projeto de desenvolvimento individual, que se traduz na proposta do Museu-Fluviário do Tejo, prevê a requalificação da frente ribeirinha de Marvila. O objetivo é integrar este elemento na paisagem fluvial e, simultaneamente, preservar e valorizar a fauna e flora do rio Tejo, bem como toda a sua história.



66 | Fotografia aérea com os três corredores urbanos

4.1. ESTRATÉGIA DE TURMA

Ao longo dos anos, a cidade de Lisboa, tem sofrido alterações constantes na sua morfologia urbana, em alguns casos ainda por resolver. Esta realidade reflete-se, também, no território de Marvila, que sofreu inúmeras alterações, provocadas pela implementação da linha de caminho-de-ferro no século XIX, fator que impulsionou o crescimento abrupto da indústria e que, ao mesmo tempo, teve como resultado a segregação socioespacial do local.

Assim, Marvila encontra-se fragmentada, em consequência das diversas fases da industrialização pelas quais passou e das infraestruturas rodoviárias e ferroviárias construídas que atuam como elementos intransponíveis, aumentando a fragmentação de um território que já antes era disperso. No entanto, é necessário realçar um dos elementos mais estruturantes da paisagem, o rio Tejo, que tem sido objecto das mais variadas formas de expressão cultural e artística ao longo dos anos (Rodrigues, 2018, p.241), revelando-se como potencial elemento unificador da cidade.

Deste modo, a estratégia de turma centra-se no conceito de criação de três corredores urbanos, com o objetivo de estabelecer ligações entre as áreas isoladas de Marvila, partindo do Palácio dos Alfinetes, que se assume como um ponto comum entre as diferentes propostas, e onde se implanta um novo Centro Cívico proposto pela turma, nomeadamente: Alfinetes - Beato; Alfinetes - Mitra e Alfinetes - Poço do Bispo (Figura 66). Cada um destes eixos foi trabalhado por um grupo, tendo sido desenvolvida uma proposta urbana independente, com o objetivo de criar elementos de ligação entre as três zonas: a primeira no topo da encosta, na zona dos Bairros Sociais, a segunda na meia encosta, na zona Histórica e, por último, a zona Portuária.

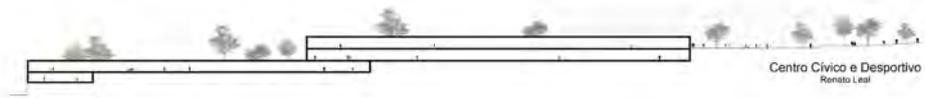
O primeiro eixo, entre a Quinta dos Alfinetes e o Beato, tem como intuito a criação de espaços urbanos que ultrapassem as barreiras ferroviárias e rodoviárias existentes, possibilitando a permeabilidade urbana entre a zona alta de Marvila e a zona ribeirinha. Na proposta deste corredor urbano tem destaque no Centro Comunitário e Interpretativo no cimo da encosta, que se encontra interligado com a Escola Básica de Marvila e o respetivo Pavilhão Gimnodesportivo, com o Mercado Social e o novo Parque de Marvila e, por último, com os armazéns localizados na beira rio, reabilitados em espaços públicos, dando uma nova vida a toda a frente ribeirinha.

O segundo eixo, da Quinta dos Alfinetes a Mitra, teve como finalidade, enfrentar a fragmentação do território urbano, através da ocupação de vazios urbanos, que podem proporcionar a ligação entre as diferentes zonas da cidade. Nesta proposta destaca-se, também, no topo da encosta, o Centro Cívico, com ligação programática à Biblioteca de Marvila, o Clube Desportivo, a urbanização de antigos terrenos fabris, espaços e edifícios de transposição da linha férrea, a reabilitação dos jardins do Palácio da Mitra e, por fim, a reabilitação dos antigos armazéns e dos silos do Porto de Lisboa, aliada a requalificação de toda a frente ribeirinha.

O terceiro eixo, da Quinta dos Alfinetes ao Poço do Bispo, objeto de estudo desta dissertação,

corresponde ao corredor urbano que sustenta este projeto. Deste modo, de forma a responder à estratégia geral definida, foi fundamental a elaboração de pontos de atravessamentos das diversas estruturas rodoviárias e ferroviárias. Assim, foi desenhado um percurso pedonal que se inicia na Quinta dos Alfinetes, onde se implanta o Centro Cívico, o qual oferece um variado leque de atividades. Este integra o antigo campo do Clube “O Oriental”, reabilitado para o novo campo de jogos, que se estende até à linha férrea, onde nasce o edifício da Assistência Médica Internacional (AMI), projetado com o intuito de transpor esta barreira física e continuando até ao interior do quarteirão da Rua Direita de Marvila, requalificada numa sucessão de espaços de lazer. Destacam-se também a reabilitação dos Armazéns Abel Pereira da Fonseca com um novo uso de cariz lúdico e cultural, o Complexo de Indústrias Criativas do Braço de Prata, o Hotel do Tejo e, por fim, o Museu-Fluviário do Tejo, com vista à reabilitação de todo o território ribeirinho de Marvila.

Pode concluir-se que o intuito desta estratégia de turma foi valorizar os recursos existentes, integrando-os em três corredores urbanos que se assumem como um eixo transversal, contrariando assim as barreiras físicas existentes. Paralelamente, promovem-se percursos pedonais enquanto forma de percorrer e viver a cidade. Por outro lado, a criação destes percursos de mobilidade alternativa, torna possível associar programas e equipamentos que priorizem o espaço público, revelando-se essenciais para a coesão deste território e para o bem-estar da população.



Centro Cívico e Desportivo
Renato Leal



Edifício Ponte e AMI
Cláudia Santos



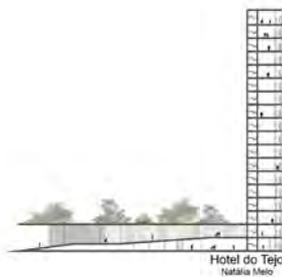
Reabilitação do Quarteirão
Andréia Miranda



Reabilitação dos Armazéns Abel Pereira da Fonseca
Catarina Marques



Centro de Indústrias Criativas
Gabriela Massola



Hotel do Tejo
Natalia Melo



Museu - Fluvial do Tejo
Andréia Antunes

4.2. ESTRATÉGIA DE GRUPO

A estratégia do grupo procurou colmatar as problemáticas identificadas. Teve como objetivo desenvolver um dos eixos, de forma autónoma, mas sempre em sintonia com as restantes, desde a Quinta dos Alfinetes até à Zona Ribeirinha, promovendo a continuidade do território disperso, com o propósito de criar novos percursos pedonais, e incentivando a deslocação dos habitantes dos bairros sociais até à frente do rio Tejo, e vice-versa. Pretendeu-se, ainda, promover elementos de coesão social e territorial, através da criação de equipamentos e programas de carácter cultural, social, desportivo e, principalmente, de lazer, proporcionando uma melhor qualidade de vida à comunidade.

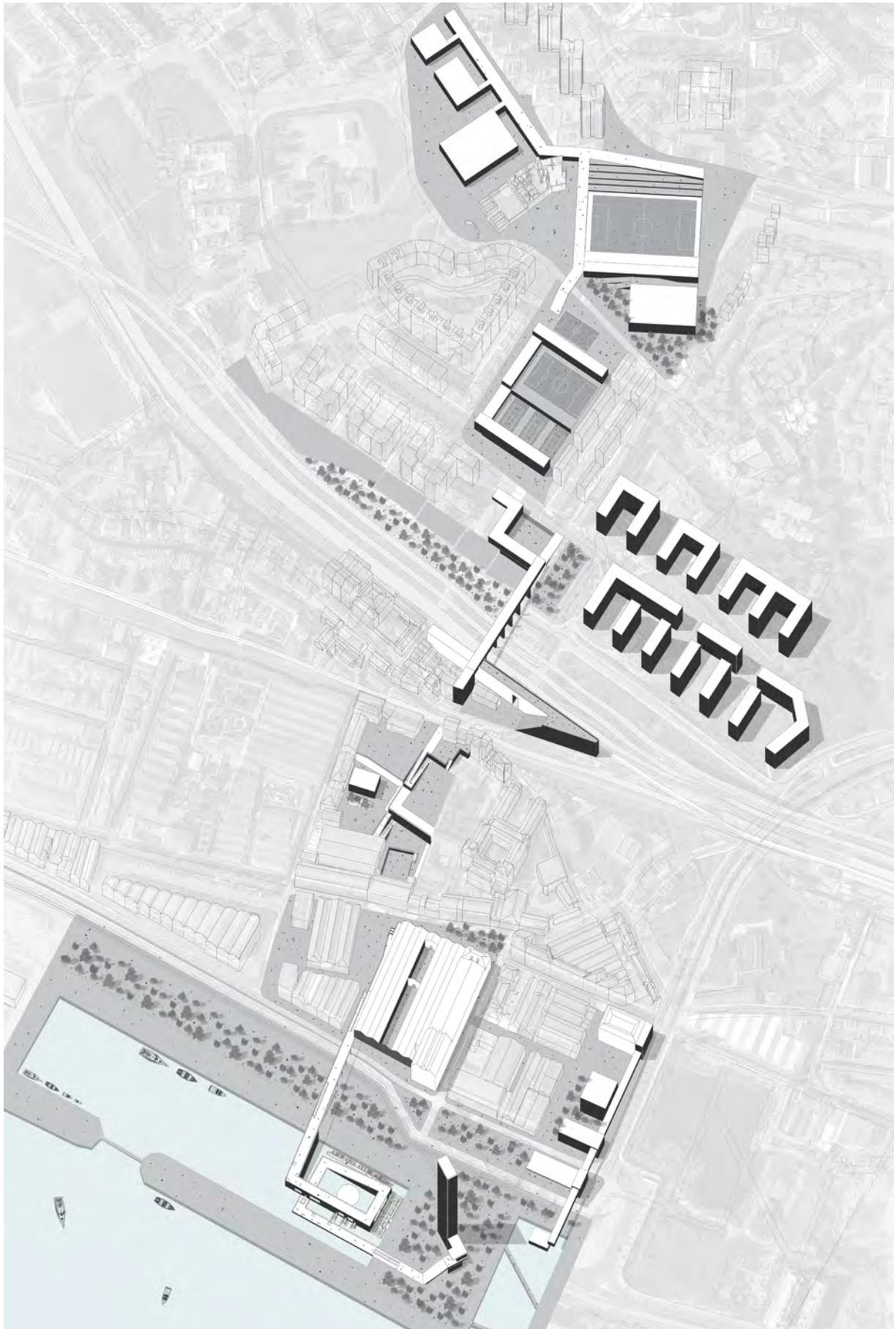
Com o intuito de responder à estratégia urbana definida, foi essencial que as propostas desenhassem formas de atravessamento das estruturas rodoviárias e ferroviárias, permitindo atenuar a descontinuidade existente no território.

A obra de Moniz e Ferreira (2019) foi importante no desenvolvimento destes corredores urbanos, por apresentar inúmeras ideias de planeamento que propõem projetar corredores para completar as necessidades dos usuários, como andar a pé, de bicicleta e, principalmente, pensar nos espaços de lazer. Atualmente, economizar recursos é fundamental para a humanidade e destruir não é uma solução sustentável. A ideia de criação de corredores urbanos é uma opção possível, permitindo unificar espaços urbanos e resolver problemas de isolamento territorial e contribuindo, também, para a resolução das excessivas vias de tráfego que criam obstáculos, bloqueiam o território e dificultam a sua circulação.

O High Line, em Nova York, é um ótimo exemplo de corredor urbano por ser um espaço multifuncional, no qual diversas atividades e acontecimentos simultâneos se misturam com espaços de lazer e jardins, envolvidos por uma grande quantidade de edifícios. Estes aspetos proporcionam a dinamização do corredor como abertura a novos elementos como, restaurantes, bares, entre outros, promovendo a regeneração do espaço público e o desenvolvimento local.

Tencionamos, com o corredor urbano estudado pelo grupo para Marvila, promover a reutilização e re-significação dos espaços, transformando locais devolutos e abandonados em locais com novos usos, assim integrando-os nos percursos pedonais de atravessamento da freguesia. Deseja-se, por fim, de proporcionar qualidade de vida aos habitantes, com o intuito de permitir uma maior convivência e socialização entre os mesmos, com vista a revitalizar a região.

A cada elemento do grupo, no qual trabalhámos, foi atribuída uma área de trabalho no respetivo eixo, entre a Quinta dos Alfinetes e o Poço do Bispo. Cada elemento desenvolveu sua proposta em articulação com os restantes elementos do grupo, reforçando a sua consolidação urbana, sendo o próprio corredor urbano o elemento de ligação.



68 | Axonometria da proposta de Grupo.

A estratégia urbana desenvolveu-se em programas distintos, iniciando-se o percurso pelo projeto do Centro Cívico e Desportivo no topo da encosta que preenche o espaço desabitado das ruínas da antiga Sede da Fundação Luso-Brasileira, equipamento nunca completado. Neste espaço objetiva-se a renovação urbanística, apresentando-se um vasto conjunto de edifícios, como um lar de idosos, uma biblioteca, uma cantina comunitária, a requalificação do antigo campo do oriental, entre outros. Pretende-se criar um percurso cultural e lúdico que enriqueça, não só, esta zona dos Bairros Sociais, como também toda a freguesia.

Essa nova centralidade inicia o citado corredor urbano, o qual se prolonga até à linha férrea, onde surge o novo equipamento - um Edifício-Ponte público, com novas instalações para a Assistência Médica Internacional - desenhado com o intuito de propiciar o atravessamento dessa barreira ferroviária, responsável pela segregação deste território. A transposição é feita de forma subterrânea pelo percurso que tem continuidade no interior do edifício, convergindo no quarteirão situado entre a Rua Direita de Marvila e a Rua do Açúcar.

A proposta de reabilitação desse quarteirão surge pelo facto de ser um local devoluto, onde, anteriormente, existiam hortas, e que é redesenhado através da sequência de espaços públicos e de lazer agregados ao jardim do Convento de Nossa Senhora da Conceição de Marvila. Este projeto tem a função de desenvolver uma ligação entre a zona alta e a zona histórica, vencendo os desníveis através de rampas e escadas, que fazem a ligação com diversos patamares até ao piso térreo, sendo a conexão até à Rua do Açúcar realizada através de uma passagem em arco já existente.

No seguimento deste percurso, chegamos à Praça do Açúcar, na zona histórica de Marvila, onde ainda podemos encontrar vestígios do património industrial que, em tempos, deu vida e dinâmica a esta área da cidade. Exemplo disso, são os Armazéns Abel Pereira da Fonseca. A sua reabilitação prevê uma nova utilidade de cariz turístico, de lazer, cultural e educativo, de que resulta um Museu, um Hotel e uma Escola Vinícola. Com ligação a estes armazéns, surge a proposta do Centro Cultural Multiusos, ocupando as instalações da antiga Fábrica Militar de Braço de Prata e, tirando proveito do espaço existente, desenham-se novos volumes na continuidade do edifício existente, nos quais se agrega um percurso pedonal elevado que nos leva até ao rio.

Ainda agregado aos Armazéns Abel Pereira da Fonseca, surge o corredor pedonal elevado que tem início no Centro Cívico, percorrendo todos os outros equipamentos propostos, e que vem “desaguar” no rio Tejo, local onde implementamos o nosso projeto individual: o Museu-Fluviário do Tejo. O corredor urbano é finalmente rematado por um edifício vertical destinado ao que chamamos de “ Hotel do Tejo”.

A requalificação da frente ribeirinha é a zona mais desafiante da proposta geral, desenvolvendo-se especificamente a partir da reconversão da Doca do Poço do Bispo num novo programa de cariz cultural, turístico e de lazer, com vista a impulsionar a expansão desta zona.





Hotel do Tejo
Natalia Melo



Museu e Fluviário do Tejo
Andreia Antunes



Complexo de Indústrias Criativas do Braço de Prata
Gabriela Massineiro



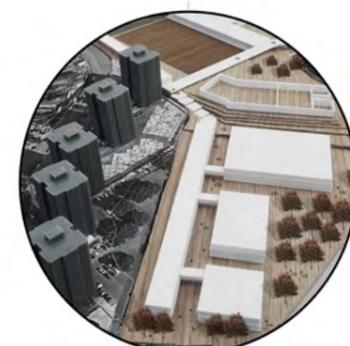
Reabilitação dos Armazéns Abel Pereira da Fonseca
Catarina Marques



Reabilitação do Quarteirão
Andreia Miranda



Edifício Ponte e AMI
Cláudia Santos



Centro Cívico e Desportivo
Renato Leal

O corredor urbano pretende responder às necessidades diárias das pessoas que o utilizam e aí se movem, contribuindo de modo positivo para a sua qualidade de vida. Todos os projetos são pensados de forma estruturante, estabelecendo a uniformidade do conjunto. A aplicação do conceito de corredor urbano permite a criação de novos interesses que valorizam o espaço público.

A proposta urbana projetada nesta primeira fase, em grupo, culminou na execução de uma maquete de turma à escala 1:1000, onde se inserem as respetivas propostas dos três grupos, uma planta e um perfil de grupo onde se especificam as estratégias individuais de cada elemento (Figura 69).



70 | Planta com os projetos de desenvolvimento da frente ribeirinha, divididos em três áreas.

4.3. DESENVOLVIMENTO DA FRENTE RIBEIRINHA

A cidade de Lisboa é descrita como uma “cidade de água”, implantada na união entre o Oceano Atlântico e o rio Tejo: o Mardo Palha. O seu desenvolvimento urbano foi progressivo, começando nos vales de Alcântara e Xabregas. A partir desse momento, a urbe cresce continuamente de forma linear ao longo da beira rio, traçando a margem ribeirinha (Gaspar, s/d.).

Marvila é uma das suas freguesias e também ela tem uma relação especial com o rio, apesar de ao longo dos tempos a mesma ter sido perdida pela segregação do território já referida. É, por isso, necessário devolver o rio a Marvila e aos seus habitantes, propósito fundamental deste projeto.

Com esse objetivo foi feita uma análise geral, que teve o intuito de conhecer o território de Marvila, a fim de identificar as premissas da estratégia urbana. Foi necessária, também, uma análise mais específica do nosso objeto de estudo. Visto que todos os corredores urbanos propostos culminam na beira rio, e que a proposta individual se insere no mesmo local, foi essencial uma análise detalhada do desenvolvimento da frente ribeirinha.

Para a estratégia da proposta individual foi necessário o estudo de diversos documentos disponibilizados pelo Departamento de Planeamento Urbano da Câmara Municipal de Lisboa, como o Plano Geral de Intervenção para a Frente Ribeirinha de Lisboa e o Plano Geral Municipal, que apresentam estratégias de intervenções urbanísticas para as margens do rio.

Segundo o Plano Director Municipal de Lisboa, as principais intenções do Município são: atrair habitantes; gerar mais emprego; impulsionar a reabilitação urbana; qualificar o espaço público; devolver a frente ribeirinha às pessoas; promover a mobilidade sustentável e incentivar a eficiência ambiental (Cantante, 2019, p.84)

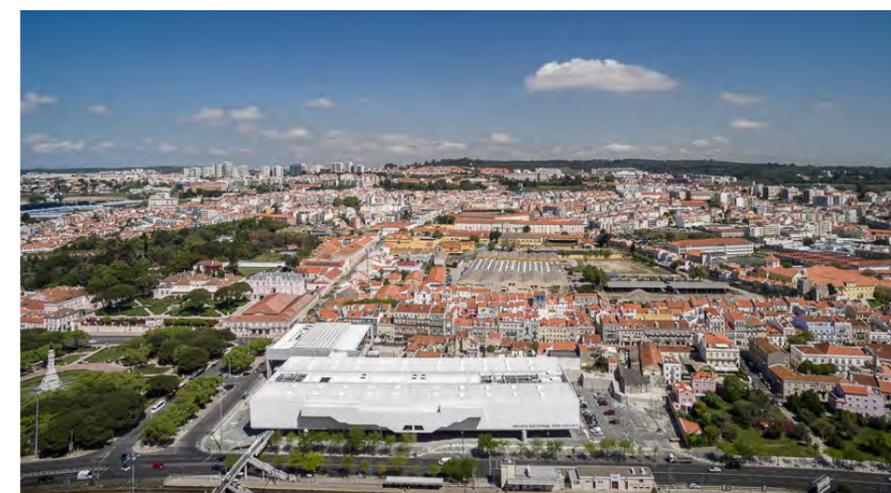
Conforme se encontra descrito no mesmo documento, a frente ribeirinha é composta por uma extensa área de cerca de dezanove quilómetros. Esta frente foi dividida em três zonas: a margem Ocidental, de Algés a Santos; a margem ribeirinha Central, de Santos a Santa Apolónia, e a frente ribeirinha Oriental, de Santa Apolónia ao Parque das Nações.

A desafetação do Porto de Lisboa é o principal motivo destas intervenções. Esta medida permite reestruturar as infraestruturas portuárias, a partir das alterações de zonas estratégicas de Lisboa, libertando extensas áreas de forma a receber novos usos urbanos.

Neste subcapítulo, mencionam-se algumas respostas urbanas de êxito na margem ribeirinha de Lisboa, evidenciando-se, projetos que influenciaram o crescimento da mesma nos últimos anos, e que se situam entre a ponte Vasco da Gama e a ponte 25 de Abril. O propósito destes projetos foi sobretudo melhorar a qualidade de vida dos habitantes locais e de toda a cidade, beneficiando a comunidade, ao libertar barreiras físicas e visuais, com o desenvolvimento de aspetos urbanísticos, ambientais, económicos e socioculturais.



71 | Vista aérea da Fundação Champalimaud.



72 | Vista aérea do Museu dos Coches.



73 | Vista aérea da Fundação EDP e do MAAT.





74 | Vista aérea das Docas de Santo Amaro.



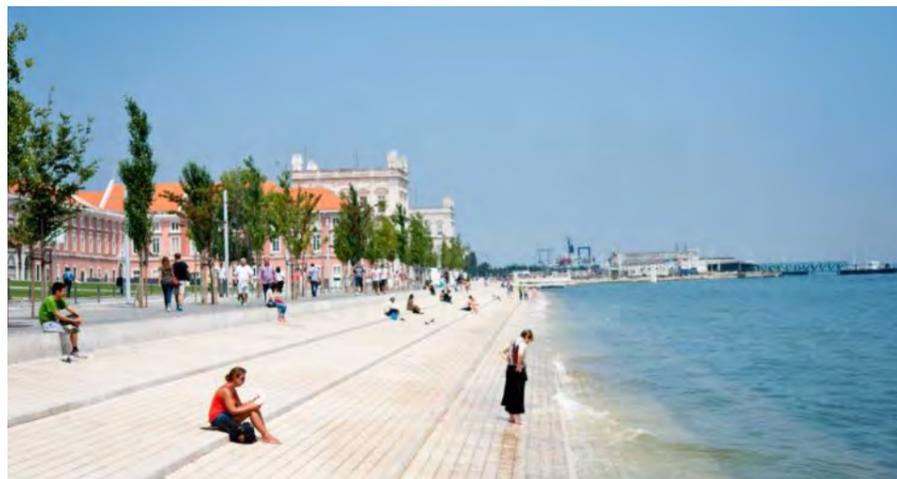
77 | Vista aérea da Praça do Comércio.



75 | Vista aérea do Cais do Sodré.



78 | Vista aérea do Campo das Cebolas.



76 | Vista aérea da Ribeira das Naus.



79 | Vista aérea do Terminal de Cruzeiros.

Assesmas serão referidas não numa sequência cronológica, mas geográfica, de Ocidente para Oriente, acompanhando a Figura 70.

A estratégia de intervenção da ação para a área da frente ribeirinha Oriental contém os seguintes projetos:

A Fundação Champalimaud (Figura 71), projetada pelo atelier Charles Correa Associates, no ano 2004, e construída entre a Doca dos Pedrouços e a Torre de Belém junto à Avenida da Basílica entre 2008 e 2010; o Museu Nacional dos Coches, em 2015 (Figura 72), projetado pelos MMBB Arquitetos, Paulo Mendes e Rocha e o Atelier Bak Gordon Arquitetos, localizado em Belém; a Fundação EDP (Figura 73), projetado pelo atelier Aires Mateus, em 2015. Em 2016 surge uma nova proposta, o Museu de Arte, Arquitetura e Tecnologia (MAAT) (Figura 73), elaborado pelo Atelier de Arquitetura Amanda Levet Architects, e que vem prolongar a presença da instituição na frente ribeirinha.

A estratégia de intervenção de ação na área da frente ribeirinha Central é composta pelos seguintes projetos:

As duas intervenções referidas em seguida, são resultado do Plano de Ordenamento da Zona Ribeirinha, elaborado pelo porto de Lisboa, no troço poente da zona ribeirinha. A primeira, a Doca de Santo Amaro (Figura 74) é um exemplo das possibilidades de requalificação de zonas portuárias; a segunda o Cais do Sodré (Figura 75), teve início em 2015 e o plano traçado pretende a articulação dos espaços existentes nesta área, muito dividida pela presença da linha férrea de Cascais.

Posteriormente, o município criou diversos planos para a envolvente ribeirinha, entre os quais a requalificação de alguns elementos patrimoniais, entre eles estão dois projetos de espaço público: a reabilitação da Ribeira das Naus (Figura 76), que veio desenhar novos espaços públicos relacionando-os com o rio e integrando novas estruturas; a Praça do Comércio (Figura 77), desenhada como um espaço representativo e cujo espaço central se foi alterando ao longo dos anos; o Campo das Cebolas (Figura 78), localizado na Doca da Matinha, projetado por João Luís Carrilho da Graça, desenhando uma praça direcionada para a cidade; o Terminal de Passageiros e Cruzeiros de Lisboa (Figura 79), outro projeto do arquiteto João Luís Carrilho da Graça, inaugurado em 2018, e que tem como objetivo acolher diariamente passageiros que circulam em embarcações transatlânticas.

Prevê-se que as margens do rio sejam ligadas por uma ponte, denominada de Terceira Travessia do Tejo, cujo intuito é o de definir espaços verdes ao longo da travessia, que se prolongam até Chelas, atenuando deste modo o impacto da infraestrutura sobre o território.

A estratégia de intervenção de ação para a área ribeirinha Oriental, onde surgem os seguintes projetos: o HUB Criativo do Beato (Figura 80), criado com o objetivo de melhorar as condições e o desenvolvimento de novas atividades empresariais, incentivando a relação entre o



80 | Vista aérea do HUB Criativo do Beato.



81 | Vista aérea dos Jardins do Braço de Prata.



82 | Vista aérea do Parque das Nações.

empreendedorismo, a criatividade e a inovação. As intervenções nos Jardins do Braço de Prata (Figura 81) projetadas pelo arquiteto Renzo Piano, onde está implantado o empreendimento habitacional Prata Riverside Village, na frente ribeirinha de Marvila, mas também o novo Parque Ribeirinho, da zona da Matinha, passando pelo Beato até à Doca do Poço do Bispo, objeto de estudo desta dissertação. Esta área desenvolve-se na margem do rio, e tem o intuito de servir como um novo exemplo de parque urbano, resolvendo a necessidade de contacto entre a natureza, o rio e a cidade.

Por fim, a intervenção mais significativa, o Parque das Nações (Figura 82) que surge da candidatura de Lisboa à Expo'98, e que foi vista como um elemento dinamizador do processo de regeneração urbana de Lisboa Oriental, pensada por Manuel Salgado.

O procedimento de gentrificação encontra-se em constante crescimento, novos projetos vão ocupar as zonas vazias nas proximidades do rio Tejo completando, num todo, a evolução desta frente ribeirinha da cidade.

A restante frente de rio Oriental ainda se encontra pouco desenvolvida com terrenos desarticulados da restante cidade, nomeadamente a área de estudo em questão, a Doca do Poço do Bispo, que necessita de propostas que respeitem o tecido urbano e o seu valor patrimonial, que ofereçam um estilo de vida sustentável e dinamizador da zona.

Entende-se que esta zona ribeirinha, apresenta um enorme potencial para criar uma harmoniosa relação com a cidade, sendo o rio Tejo uma referência de benefício ambiental e elemento estruturante desta paisagem. Pretende-se que os princípios de estratégia de intervenção definidos para diferentes áreas portuárias sirvam como reflexão para a projeção do objeto de estudo desta dissertação, um equipamento ainda inexistente nesta orla ribeirinha, com o propósito de preservar todo o património relacionado com o rio Tejo.

Propõe-se a projeção de uma nova frente de rio onde se vão implantar as propostas de intervenção de turma e individual para a criação da nova margem como o Hotel do Tejo, o Mercado, a Praça das Artes, a Praça e os Restaurantes, todos conectados entre si, através dos corredores urbanos que, integrados na sua envolvente, têm o intuito de criar programas atrativos, valorizando os espaços públicos com vista para o rio, atraindo a população e promovendo, assim, o crescimento desta área.



83 | Embarcações junto ao cais da Doca do Poço do Bispo.



84 | Vista panorâmica da Doca do Poço do Bispo.

4.4. PROPOSTA INDIVIDUAL

A proposta individual desta dissertação tem por objetivo desenvolver o equipamento Museu-Fluviário do Tejo, procurando apresentar uma relação entre o meio ambiente, o ser humano e a cultura, a partir da preservação do património natural e cultural deste rio.

De referir, que esta proposta individual é naturalmente indissociável da proposta de grupo apresentada, funcionando as mesmas como um todo e tendo por objetivo a requalificação de alguns pontos estratégicos desta zona da cidade.

A proposta geral de grupo tem, como referido, o propósito colmatar a necessidade de coesão urbana das três “Marvilas” identificadas, uma freguesia segregada por barreiras rodoviárias e ferroviárias. Para isso é necessário redesenhar e repensar a sua estratégia urbana, propondo-se um corredor urbano que procure favorecer não só Marvila, mas também os seus habitantes.

Pretende-se, assim, aprofundar o estudo e a requalificação urbana da frente ribeirinha desta zona da cidade como um todo, atenuando o seu desenvolvimento fragmentado, criando novas dinâmicas no seu património e dando à freguesia de Marvila a oportunidade de se voltar de novo para o Tejo.

O Tejo, matriz fundamental de atividade económica e de desenvolvimento da cidade de Lisboa ao longo dos séculos, foi o ponto de encontro das principais rotas de comércio mundial. O maior local de vida selvagem do país é o ex-libris da cidade de Lisboa, tendo sido por ele e com ele, que D. Afonso Henriques ergue o seu estandarte na colina do castelo e conquista Lisboa (Rodrigues, 2018, p.2).

O Tejo foi sendo relegado para um plano secundário em consequência da evolução do transporte terrestre, da industrialização e do desenvolvimento tecnológico. Na sua envolvente, instalaram-se diversas indústrias que resultaram na criação da chamada cintura industrial de Lisboa (Rodrigues, 2018, p.41), fixando ao longo da linha férrea circular. Em consequência desta evolução e da própria expansão da cidade, muitos dos locais de lazer e de encontro, como praças, mercados e passeios, foram desaparecendo devido à construção desse edifício. De igual modo, também muitos corredores da cidade foram deixando de ser preservados, como sempre foi feito na lógica rural pela qual se guiou a cidade até à segunda metade do século XIX. Esses corredores deram, em muitos casos, lugar a autoestradas. Lisboa foi desligando-se da lógica de ocupação do espaço que tinha acompanhado desde sempre, e a frente ribeirinha do Tejo, tornou-se praticamente inacessível e, conseqüentemente, “invisível” aos olhos dos habitantes de Lisboa.

É neste contexto que surge Marvila, provavelmente uma das freguesias mais atrativas da cidade de Lisboa na atualidade, com grande predomínio turístico, económico, social e cultural. Contrastando com esta realidade, a zona ribeirinha de Marvila é uma paisagem degradada, devido a muitos dos seus espaços se encontrarem sem funções por abandono industrial e



85 | Fotografia da situação atual da Doca do Poço do Bispo, vista Norte.



86 | Fotografia da situação atual da Doca do Poço do Bispo, vista Sul.



87 | Fotografia de satélite da situação existente.

portuário. É por isso importante repensar esses lugares revendo a sua identidade no rio, com o propósito de quebrar as barreiras no diálogo entre a cidade e o rio (Jorge, 2017, p.28).

A par das análises realizadas para o aprofundamento do estudo, realizou-se uma visita de grupo ao local, o que permitiu um primeiro contacto com a área. Essa visita “in loco” permitiu verificar que a zona próxima da frente ribeirinha é composta por diversos armazéns que sofreram intervenções de reabilitação para diferentes usos, existindo também vários espaços devolutos, que necessitam de novas funções.

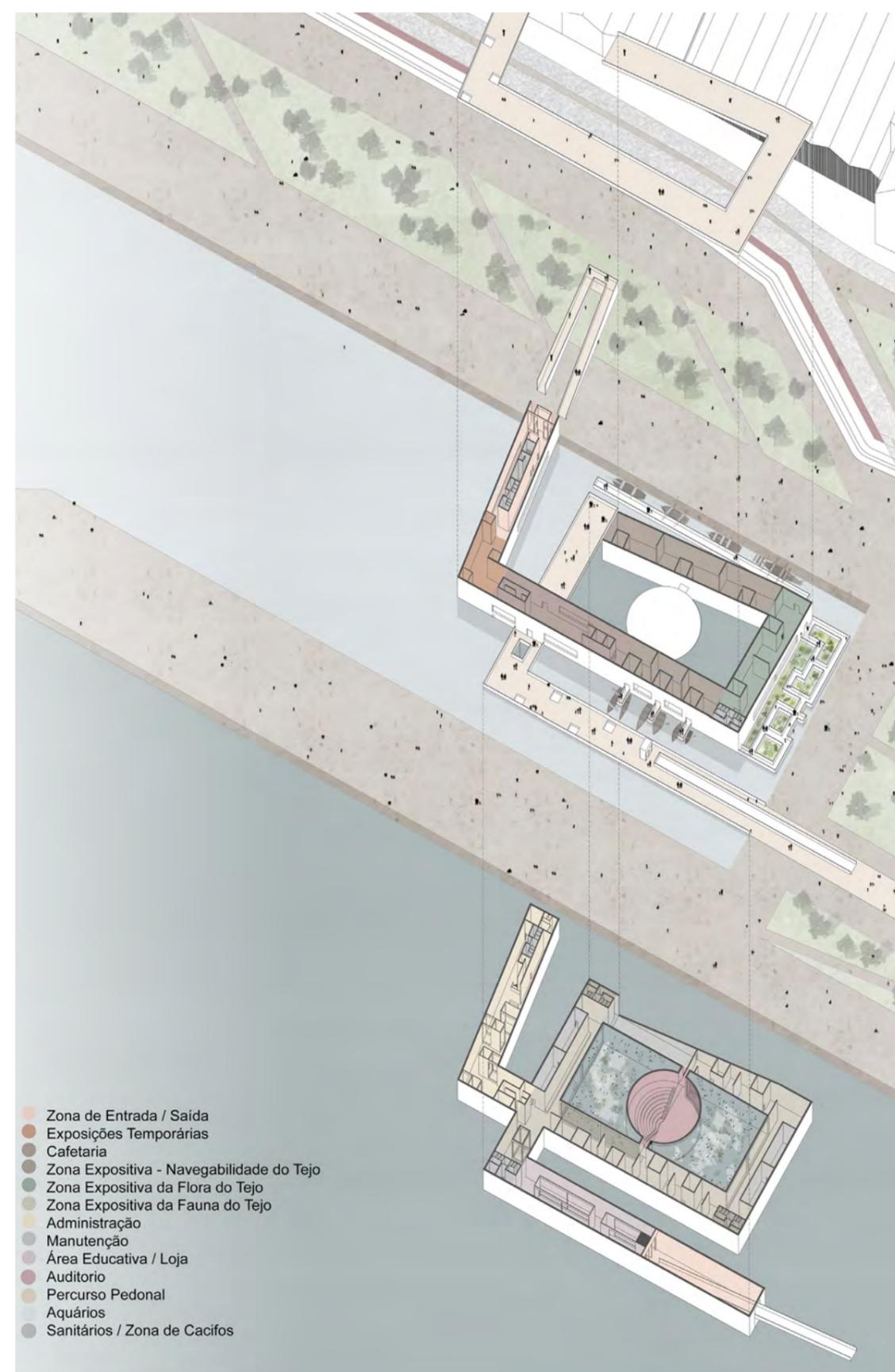
Inaugurada no ano de 1942, a Doca do Poço do Bispo foi construída com o objetivo de dar apoio aos numerosos espaços industriais e de armazenamento existentes em Marvila. Atualmente, a utilização da doca é feita de forma dispersa. Contrariamente às restantes docas da cidade, não existe qualquer tipo de controlo das embarcações privadas que nela atracam e/ou se fixam. De pequenos botes a navios de pequeno porte, a ancoragem é feita de forma dispersa e, alguns, encontram-se no local, degradados e abandonados. Como consequência, a doca é apelidada pelos habitantes de “cemitério das embarcações”. Na sua envolvente, embora exista pouca construção, encontra-se um conjunto de barracões para arrumos, vedações e cancelas no seu contorno, que constituem uma série de barreiras de atravessamento para a população (Abreu, 2018). A Doca do Poço do Bispo e a sua envolvente apresenta-se, portanto, degradada e sem dinâmica própria.

Deste modo, inserida na proposta geral de grupo, entende-se que a proposta da criação de um equipamento cultural se apresenta essencial e determinante na revitalização da doca, de modo a devolver o rio às pessoas e à cidade e, simultaneamente, promover a cultura e o lazer.

A revitalização deste espaço passa, então, pela criação de um equipamento museológico e fluvial na frente de água, mais especificamente na Doca do Poço do Bispo (Figura 86), com o propósito de preservar e potenciar aspetos existentes, proporcionando a criação de um local de atração nesta área da cidade, bem como a exibição dos valores culturais e naturais do rio, promovendo uma conexão urbana e transmitindo a história do Tejo, berço da cidade de Lisboa.

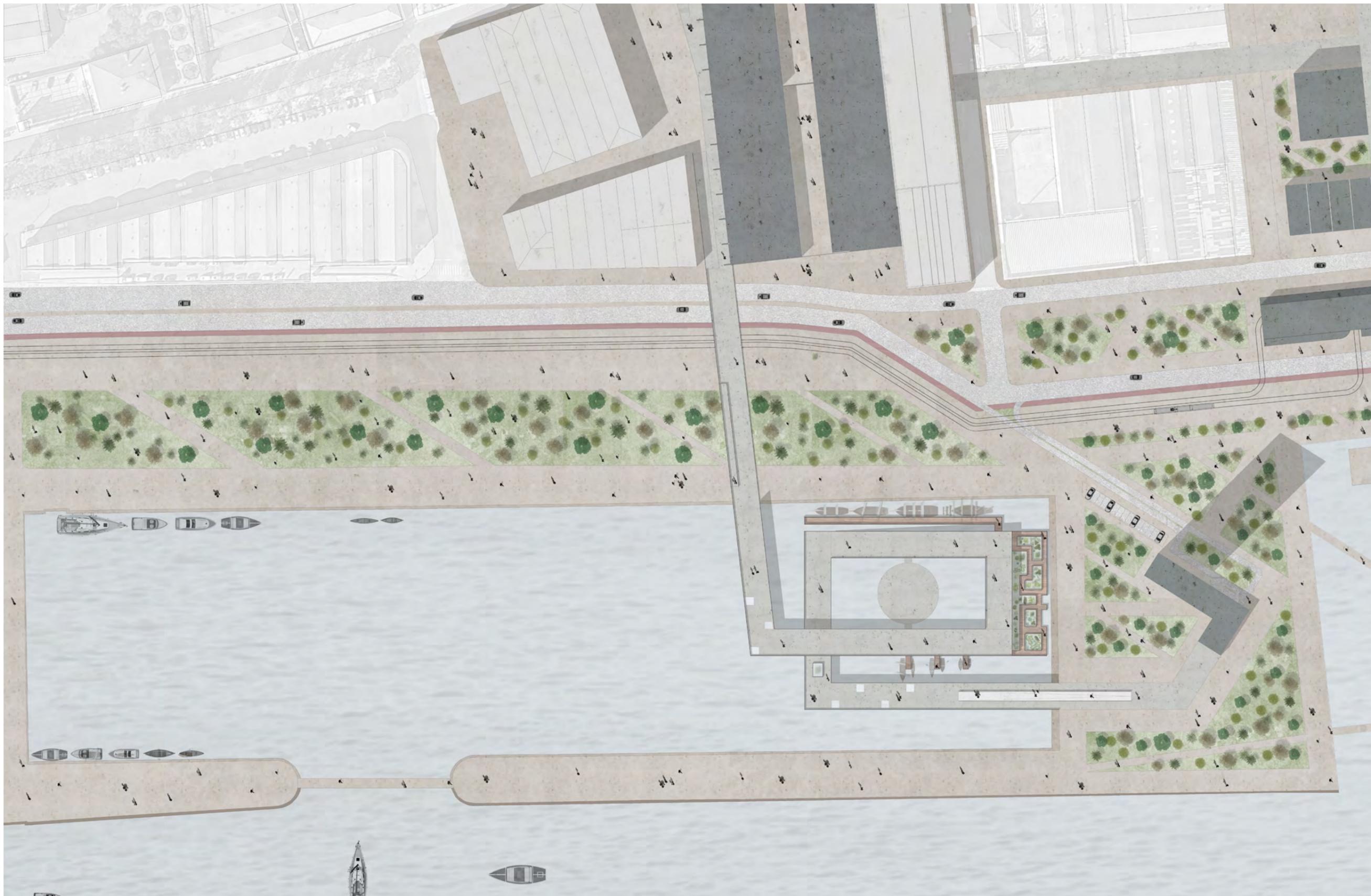
A requalificação de espaços públicos envolventes, para alteração da função da doca, reforça a importância do corredor urbano proposto, uma vez que se pretende, não só a criação de locais de permanência, mas, também, a melhoria das acessibilidades a esta área portuária, através da alteração dos pavimentos, permitindo um aumento da mobilidade urbana e prolongando os parques ribeirinhos existentes, do Parque das Nações e do Braço de Prata até Marvila.

A análise dos casos de estudo desta dissertação permitiu estabelecer o programa deste equipamento e do seu propósito principal. O desafio será organizar os variados temas programáticos em harmonia com o movimento interior do percurso arquitetónico, em torno dos dois grandes aquários que propomos (Figura 88). Surge, assim, a proposta de criação do Museu-Fluviário do Tejo, com o intuito de fomentar a educação, a cultura e o conhecimento, e



88 | Axonometria explodida com a definição dos diferentes espaços.





89 | Planta de Implantação da Proposta Individual (Ver Painel 3 A0 nos Anexos).

onde o Tejo se assume como protagonista principal.

O edifício proposto é implantado na doca, num exercício projetual que pretende criar um equilíbrio entre o percurso, o equipamento e o rio, permitindo o enquadramento visual com o rio e uma relação direta com o mesmo.

O Museu-Fluviário desenvolve-se a partir do corredor urbano, elemento estruturante do projeto, que se inicia na Marvila dos Bairros Sociais e estendendo-se à Marvila Ribeirinha. Assim, mantendo a dinâmica e a conexão do corredor urbano geral, o culminar do percurso pedonal realiza-se na cobertura do equipamento proposto, através de um conjunto de rampas harmoniosas (Figura 89), permitindo a sua continuidade as quais, ultrapassam o edifício e conduzem as pessoas aos jardins envolventes e à margem ribeirinha. Esta decisão, resulta da simplicidade que se procura dar ao projeto, propondo-se um complexo que se desenvolva na parte inferior do trajeto, adaptando-se à doca e criando espaços de lazer com um programa associado.

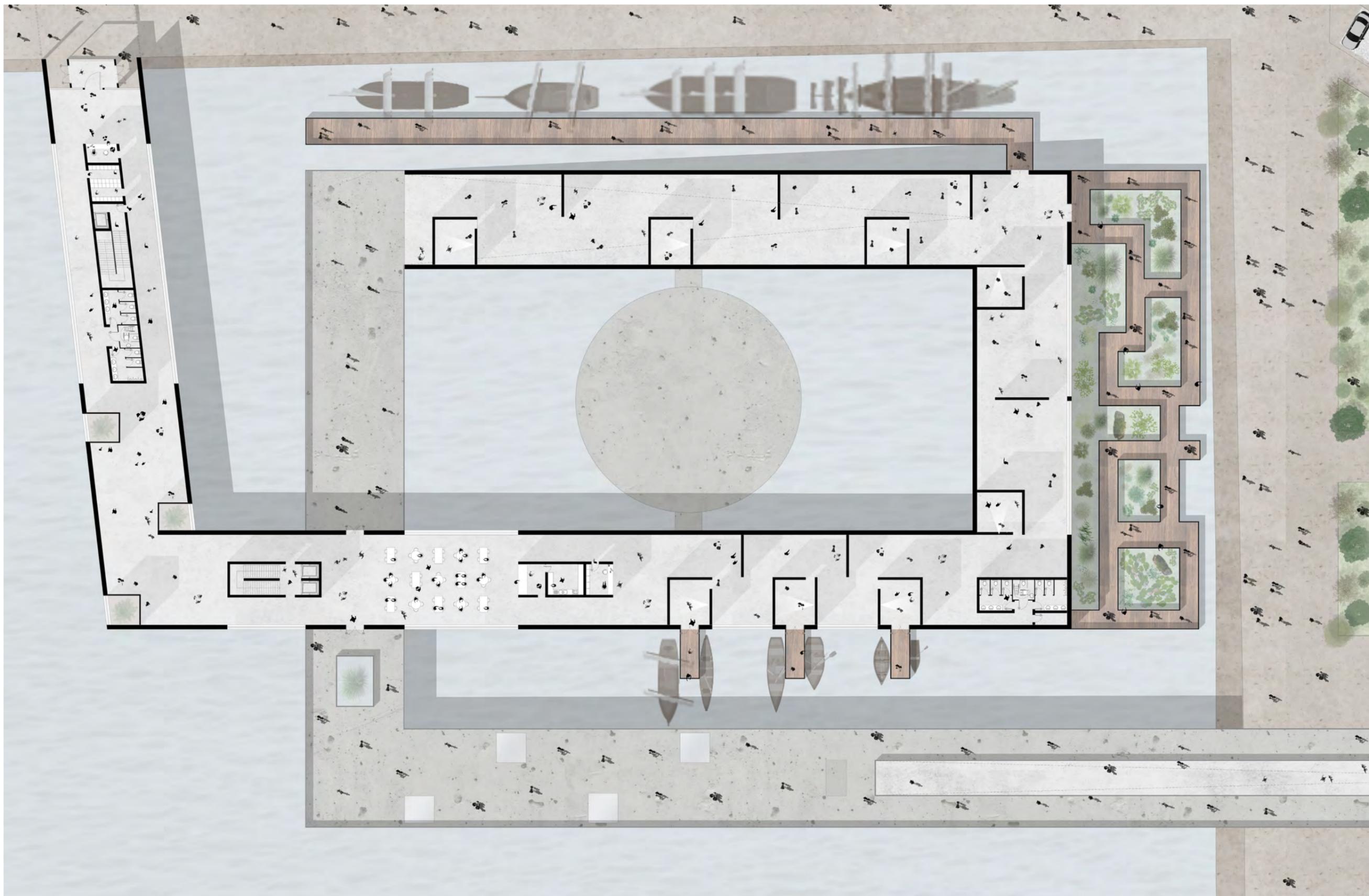
O objeto desenhado divide-se em duas áreas de visita: o percurso museológico interior e o passeio fluvial. O percurso museológico atravessa as peças, objetos e documentos da história do rio Tejo. A par disso, permite ainda aceder a diferentes exposições temporárias. A área fluvial é constituída por um conjunto de aquários, com espaços expositivos próprios, reservados à observação de diferentes espécies de peixes e répteis nos seus respetivos habitats, contribuindo, desta forma, para o estudo e a preservação da Fauna e Flora existente no Tejo.

A forma do volume apresenta-se em espiral, desenvolvendo-se de forma regular e harmoniosa, sendo uma repetição consecutiva de um esquema de retângulos, que segue calculadamente as dimensões de largura definidas pelo corredor urbano de onze metros de largura, definido em grupo. Esta ideia evoca, como vimos a proposta de Le Corbusier para o Musée à Croissance Illimitée, uma vez que se dá continuidade ao percurso urbano, num movimento em espiral que nos leva até à frente de água.

De forma a proporcionar uma ligação urbana, para além de toda a cobertura do complexo ser percorrível, os utilizadores podem aceder ao edifício em três níveis distintos. A entrada principal é feita a partir do piso térreo, à cota dos espaços verdes que a envolvem, permitindo o acesso aos restantes espaços do Museu e Fluviário. A segunda entrada existe no ponto de encontro do trajeto arquitetónico pela cobertura do edifício, que conduz os visitantes para a zona de cafetaria, a partir da qual é também possível aceder às zonas expositivas. Por último, a terceira entrada apresenta-se no término do edifício, a partir da qual as pessoas podem visitar a zona “comercial” do museu, onde se encontra a loja e a livraria e, também a partir daqui, visitar a área do fluviário.

É fundamental existir uma relação entre a forma arquitetónica exterior e a composição expositiva interior, a qual, exige técnicas de exposição dinâmicas. Deste modo, todo o edifício





91 | Planta do Piso 0 do Museu-Fluviário do Tejo (Ver Painel 4 A0 nos Anexos).

circula em torno de dois aquários e de um anfiteatro, em forma circular, localizado no meio de ambos.

A organização programática é estruturante do espaço deambulatório do Museu-Fluviário do Tejo. O movimento interior do edifício tem como objetivo proporcionar, um encontro com a história da navegabilidade do rio Tejo, aliado à sua flora, fauna e biodiversidade. No seu interior, a visita estende-se, gradualmente, através de um sistema de rampas, que se desenrola numa experiência crescente, proporcionando uma sensação de mergulho no habitat fluvial. O pequeno anfiteatro oferece uma pausa no percurso do visitante, onde é possível contemplar e conhecer melhor a vida das espécies existentes no rio, num aquário de vidro curvo, o qual oferece um maior campo de visão e de imersão no aquário.

No exterior, podem encontrar-se espaços expositivos, onde se visualizam os barcos do Tejo, que se generalizaram a partir da época dos Descobrimentos, e que são naturalmente representativos do avanço da ciência náutica, da cartografia, da tecnologia e da astronomia. Podem encontrar-se também algumas pontes sobre a água do rio, que nos conduza um viveiro de plantas aquáticas, e que formam a área expositiva relativa à flora.

Este edifício, que pretende ser um equipamento dinamizador para a revitalização desta zona, é composto por dois pisos, encontrando-se o piso -1 submerso, reforçando a sensação de “mergulho” espacial.

Ao entrarmos no edifício pela entrada principal, localizada ao nível da doca, no piso 0 (Figura 91) encontramos um átrio onde se localiza a bilheteira, uma zona de cacifos para os visitantes, instalações sanitárias e elementos de deslocação vertical que permitem a ligação à área administrativa, situada no piso inferior. Nesse piso, encontra-se uma zona destinada aos funcionários, onde existe uma secretaria, gabinetes administrativos, instalações sanitárias, balneários, cacifos e uma copa. No piso superior, surge a zona destinada a exposições temporárias, um novo ponto de deslocação vertical, juntamente com a área de cafetaria. Esse ponto, marca uma mudança temática no museu, permitindo uma outra entrada de visitantes nesse piso.

Segue-se a zona de exposição que procura caracterizar a importante história da navegabilidade do rio Tejo, tão fundamental para as trocas comerciais de Portugal com o mundo.

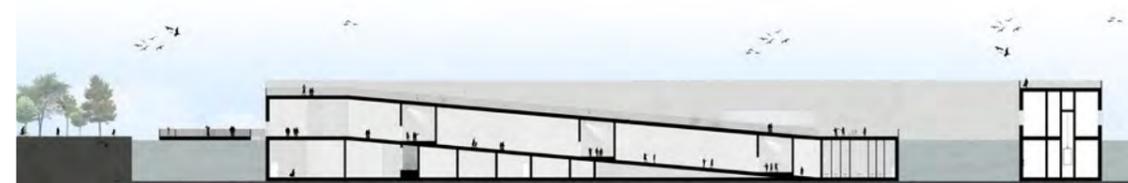
Há registos das embarcações e da sua diversidade em toda a região do estuário do Tejo. As mesmas procuraram responder às necessidades de transporte de pessoas e mercadorias destacando-se, com esse propósito (Figura 90), a bateira, o batel, a falua, a canoa, o bote e a fragata e, a partir da segunda metade do século XIX, o varino (Rodrigues, 2018, p.92). Destaca-se, ainda, a “muleta” que, para além de servir de transporte de mercadorias, era também utilizada na pesca de arrasto à vela, sendo substituída posteriormente pelo bote. As últimas embarcações de transporte de pessoas e mercadorias típicas do Tejo foram os varinos, os



92 | Corte A e A'.



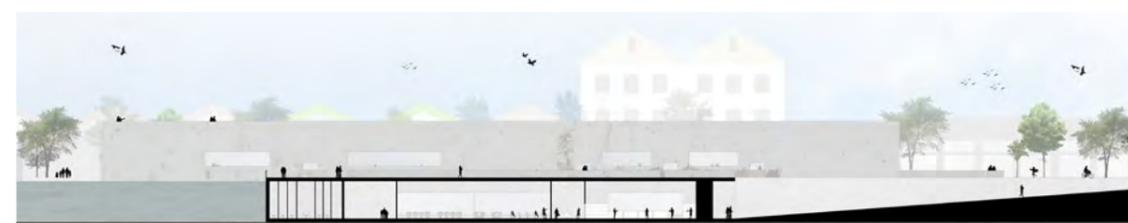
93 | Corte B e B'.



94 | Corte C e C'.

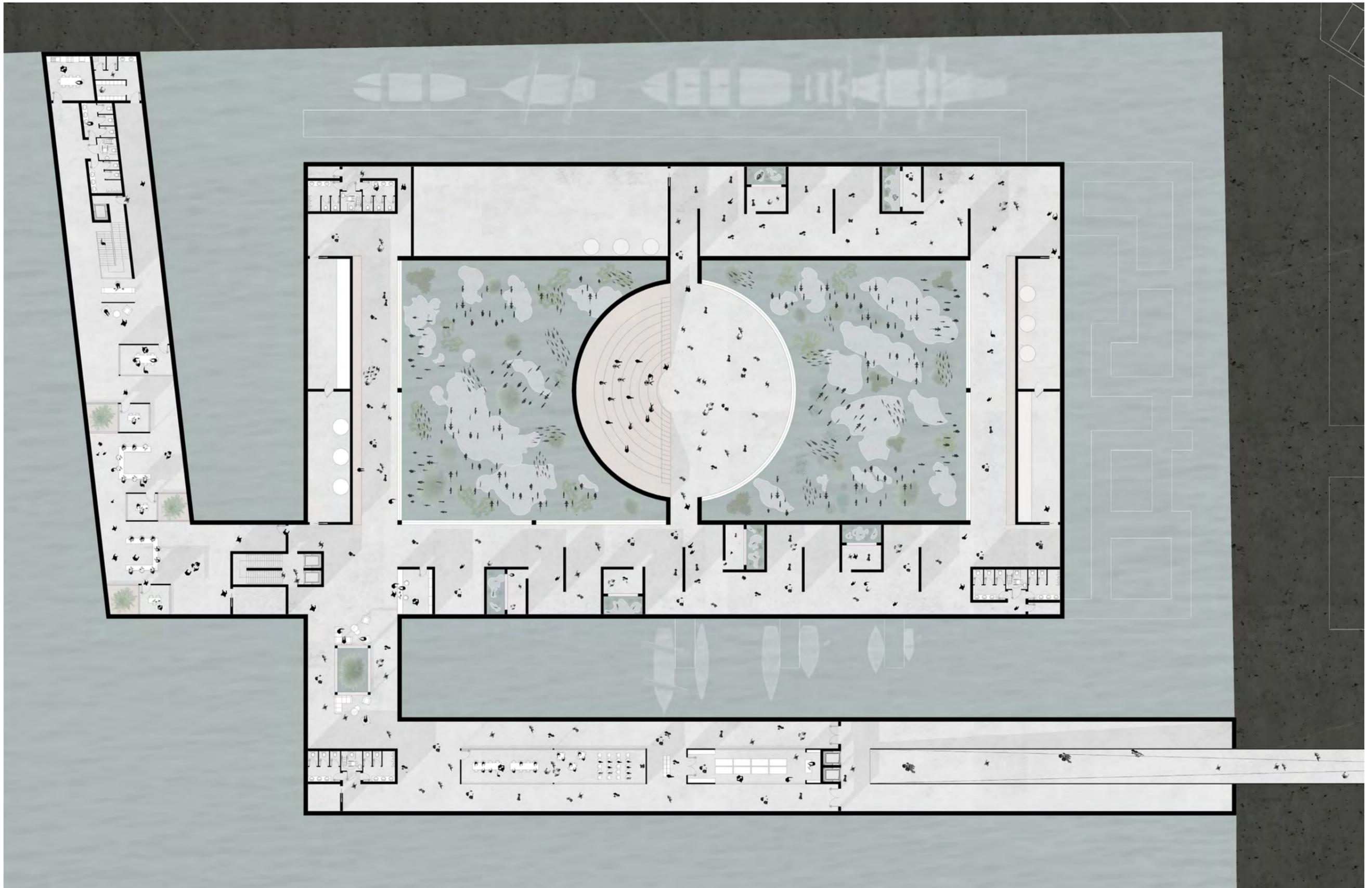


95 | Corte D e D'.



96 | Corte F e F'.





97 | Planta do Piso -1 do Museu-Fluviário do Tejo (Ver Painele 4 A0 nos Anexos).

catraios e as fragatas e, a última também de dimensões médias, a “falua”. Estas embarcações tinham como elemento característico a sua ornamentação, baseada em um caráter decorativo instruído de simplicidade e sentimento. O barco destinado à pesca fluvial era a “chata” e a “bateira”, estas mais tradicionais e ainda muito utilizadas.

Atualmente, tem-se feito um esforço no sentido de recuperar algumas embarcações típicas do Tejo, motivo pelo qual neste trabalho se procurou a criação de um espaço que, para além da preservação das embarcações, seja também um local de preservação das embarcações, se recuperam técnicas artesanais presentes na memória coletiva.

Com esse intuito, cada espaço cubico, no interior da exposição, mostra a história de cada embarcação, sendo, respetivamente, conectado com o exterior através de um passadiços lançado sobre a água. Isto permite ao visitante visualizar e ter contacto direto com barcos de grandes dimensões, nomeadamente: o batel do tejo; a bateira avieira; a chata; o catraio; a canoa e por último o bote.

Dando continuidade ao percurso interior, encontra-se a zona dedicada à flora do rio Tejo. Este espaço culmina no ponto de ligação com o exterior, também através de um percurso de passadiço sobre o rio. Ali expõem-se variadas plantas existentes na beira-rio ou mesmo no meio aquático.

No término da rampa, já completamente submerso (Figura 97), o visitante atinge um ambiente escuro, similar às profundezas de um rio. Essa sensação contrasta com a iluminação coada por dois aquários de grandes dimensões, cuja cobertura tem contacto com a iluminação exterior. Em torno destes aquários, como dissemos, o visitante tem contacto com inúmeras espécies de peixes, répteis, anfíbios, moluscos, crustáceos, num ambiente aquático que reproduz, o mais possível, as profundezas do Tejo.

[O Tejo apresenta] uma grande produtividade de poliquetas, moluscos e crustáceos, constitui autêntica maternidade para várias espécies de peixes, como é o caso do linguado e do robalo. Dentro das espécies sedentárias tipicamente estuarinas, salientam-se o caboz-de-areia e o camarão-mouro. Para peixes migradores como a lampreia, a savelha e a enguia, o Tejo é local de transição entre o meio marinho e o fluvial (...) Nas suas águas também abundam espécies como o sável, a savelha, a lampreia, a fataça, a corvina, a boga, a tainha, a enguia, a muge, o camarão, o mexilhão, o siluro, o peixe-gato, o lúcio, a perca, o achigã, a carpa, o barbo, o pimpão, o cação, entre outros (Rodrigues, 2018, pp.195-218).

Estes dois aquários estão separados por um pequeno auditório circular que marca uma pausa na visita para contemplar a vida das diversas espécies de perto, com uma ampla visibilidade para o interior do aquário, e que possibilita também a organização de apresentações, palestras e eventos relacionados com o ambiente, o rio Tejo, entre outros temas.





98 | Perfil longitudinal sudoeste do Museu-Fluviário do Tejo.



99 | Perfil longitudinal sudeste do Museu-Fluviário do Tejo.



100 | Perfil longitudinal nordeste do Museu-Fluviário do Tejo.

Ainda no mesmo piso, os visitantes passam por aquários mais pequenos onde se encontram algumas espécies de répteis, como a cobra-rateira, a lagartixa do mato, a lagartixa de dedos denteados, a osga moura, o sardão e a cobra de pernas tridáctica. Esta área, também, possui instalações sanitárias, áreas tecnológicas dos aquários e espaços técnicos. Ao terminar este trajeto, no seu interior, podemos também encontrar uma área educativa servindo de apoio à sensibilização e preservação do meio ambiente, onde se podem integrar diversas atividades lúdicas, desportivas e culturais e, ainda, uma loja e livraria. Todo este percurso arquitetónico interior termina como um regresso à superfície, no término do trajeto interior, através de uma rampa, que nos encaminha até à margem do rio.

Pretende-se, portanto, a criação de um projeto preocupado com a preservação de todo o património natural em se insere, que procura potenciar uma relação do ser humano, com a cultura e o meio ambiente. Pretende-se, essencialmente, a (re)introdução de qualidades urbanas, de acessibilidade ou centralidade (...) (Moura, Guerra et al, 2006, p.20), com o intuito de devolver o acesso às margens do rio, no território de Marvila.



101 | Perspetiva exterior da cobertura do Museu-Fluviário do Tejo.



102 | Perspetiva exterior da zona de entrada do Museu-Fluviário do Tejo.

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

A presente dissertação apresenta uma reflexão sobre Marvila, uma freguesia da cidade portuária de Lisboa, que nasceu no rio Tejo e que se encontra fragmentada devido às pesadas infraestruturas rodoviárias e ferroviárias. Foi nosso propósito desenvolver um equipamento que, integrado no projeto geral de grupo, se assumisse como um elemento de dinamização da frente ribeirinha, na Doca do Poço do Bispo, completando o corredor urbano, entre as “três Marvilas” já identificadas, sendo o término do mesmo a conexão entre a cidade e o rio.

Este desafio, foi incentivado pelo Concurso Prémio da Trienal de Arquitectura de Lisboa, 2019, tendo os estudantes na disciplina de Atelier de Projeto II, sido convidados a desenvolver o tema intitulado Redesenhar Marvila: três Corredores Urbanos, três Centros Cívicos, com o objetivo de levar à reflexão sobre o planeamento urbano e as problemáticas que afetam Marvila enquanto território segregado e disperso. O propósito, foi o desenvolvimento de uma proposta urbana onde, para além da análise do objeto de estudo proposto, se propôs a projeção de uma estratégia que apresentasse uma solução articulada entre os trabalhos desenvolvidos pelos distintos grupos, procurando solucionar os problemas deste território. Foi um projeto desafiante, uma vez que foi fundamental encontrar respostas que fizessem “frente” a um território dividido pelas suas infraestruturas, as quais constituem um obstáculo à acessibilidade e mobilidade dos seus habitantes.

Procuram-se, contudo, encontrar soluções que permitam a transposição das barreiras físicas existentes neste território, assumindo-se como essencial a criação de corredores urbanos como forma de percorrer e viver Marvila.

Assim, foi proposto um projeto integrado numa estratégia urbana geral, e que se revelou essencial para o desenvolvimento e pensamento deste projeto individual. Com o objetivo de resolver a falta de ligação entre as três áreas, foi proposto um corredor urbano com o intuito de atenuar os efeitos dessas barreiras urbanas. O corredor urbano, aqui apresentado, estabelece uma ligação entre o Centro Cívico, na “alta Marvila”, a dos Bairros Sociais, atravessando os quarteirões da velha Marvila e culminando na Marvila ribeirinha, junto ao rio Tejo. A este percurso foram agregadas diferentes propostas individuais em falta na freguesia, que se distribuem pelas diferentes zonas, favorecendo o território e incentivando as pessoas a deslocarem-se entre as três “Marvilas”.

Deste modo, se um habitante se encontra no ponto mais alto da encosta, tem a possibilidade de se movimentar facilmente através do corredor urbano projetado e visitar o Centro Cívico e Desportivo de Marvila, assistir a algum evento desportivo, usufruir dos serviços da biblioteca, da cantina e do mercado, ou apenas desfrutar dos espaços exteriores envolventes. Seguindo o percurso até a linha de caminho de ferro, cuja transposição da mesma é feita pelo Edifício Ponte, um equipamento de usufruto da comunidade. O trajeto continua em direção à Marvila Histórica, onde surge a reabilitação do quarteirão entre a Rua Direita de Marvila e a Rua do



103 | Perspetiva interior do auditório.



104 | Perspetiva interior do aquário.

Açúcar. Este projeto tem o propósito de criar uma relação entre a zona alta e a zona histórica, vencendo os desníveis através de rampas e escadas, que fazem a ligação até ao piso térreo, no caminho até aos antigos armazéns Abel Pereira da Fonseca, reabilitado para Museu, Hotel e Escola de Hotelaria. Neste lugar, pode optar-se por dois trajetos distintos, tanto nos acessos como no programa. Por um lado, existe um percurso que se estende até ao Centro Cultural Multiusos implantado no terreno da antiga Fábrica do Braço de Prata, com ligação à proposta de uma nova estação de metro de superfície, um local de partidas e chegadas e ponto de ligação com outros meios de transporte, por outro lado, existe a possibilidade de atravessamento das vias de circulação rodoviária, através da continuidade do corredor urbano elevado, em direção à frente ribeirinha sendo esta alvo de uma reestruturação, reprogramação e revitalização. Percorrendo a Doca do Poço do Bispo, através da cobertura do Museu-Fluviário do Tejo, termina-se o percurso na proposta do novo Hotel do Tejo. O usuário, neste ponto, pode usufruir dos diversos espaços, ficando a conhecer o património relacionado com o rio Tejo, ou optando por caminhar por diferentes percursos do parque urbano envolvente, na frente de rio, e desfrutando da vasta paisagem sobre o Tejo.

Trata-se de um corredor urbano que procura oferecer alternativas diárias às pessoas que o utilizam e aí caminham garantindo uma melhor acessibilidade a todo o território de Marvila, beneficiando a qualidade de vida da população.

Apardosobjetivospráticosdefinidosparaoprojeto,foramtambémexploradosalgunsconceitos de referência para este trabalho, sem os quais não seria possível compreender o conceito implícito à proposta apresentada. Nesse sentido, foi descrita a definição e evolução da ideia de ecomuseus, a qual assume particular importância na contextualização teórica do projeto, pela necessidade de exibição, preservação, investigação, documentação e interpretação do património natural do Rio Tejo.

A proposta do Museu-Fluviário do Tejo é o centro desta dissertação, e tem como objetivo valorizar as memórias do rio Tejo e a sua biodiversidade, requalificando a paisagem cultural da beira rio. O mesmo encontra-se implantado na Doca do Poço do Bispo, reaproveitando a sua bacia. A proposta de revitalização desta área tem como propósito preservar e beneficiar aspetos existentes, oferecendo um elemento de interesse nesta zona ribeirinha. Pretende-se que o projeto apresentado se integre e não se imponha enquanto objeto arquitetónico, objetivando acima de tudo, sirva de percurso para as pessoas, exibindo os valores naturais e culturais do Tejo. Por isso está envolvido por um jardim urbano, em continuidade com o Parque Ribeirinho do Oriente, arborizado e cheio de vida, com o intuito de devolver o rio às pessoas e à cidade.

De um ponto de vista geral, o Museu-Fluviário do Tejo e os restantes equipamentos coletivos projetados, tanto pela dinamização do espaço público como pela coesão que estabelecem, pretendem a revitalização desta área de Marvila. Constituem uma solução para as problemáticas





105 | Fotomontagem do Museu-Fluviário do Tejo (Ver Painel 5 A0 nos Anexos).

identificadas, e procurando garantir a imprescindível coesão social e cultural, estendida ao corredor urbano proposto pelo grupo, através da projeção de novas dinâmicas urbanas e uma maior vivência dos espaços públicos.

É nosso intuito que os objetivos determinados para o projeto sejam alcançados com as propostas apresentadas ao longo desta dissertação, tendo-se proposto soluções que procuram a coesão urbana, de forma a reforçar a importância de Marvila enquanto freguesia da cidade de Lisboa, detentora de uma localização privilegiada próxima ao rio, na qual é possível melhorar a qualidade de vida dos seus habitantes.

Estamos conscientes, que numa sociedade em constante desenvolvimento, nenhum projeto apresenta por si só resultados únicos, sendo sempre possível fazer melhor, objetivar outras propostas, concretizar respostas mais eficientes. Deixamos, contudo, o mote, ao projetar o Museu-Fluviário do Tejo, integrando-o nas distintas propostas individuais, e proporcionando soluções que permitam redesenhar Marvila, tornando-a uma freguesia mais inclusiva, cosmopolita e dinâmica.

BIBLIOGRAFIA

Abreu, P. V. B. (2018). Um lugar no Tejo. Reabilitação Urbana no Poço do Bispo. Dissertação de Mestrado da Universidade de Lisboa.

Afonso, A. T. M. (2016). De Marvila ao Tejo. Um habitar contemporâneo. Dissertação de Mestrado da Universidade de Lisboa.

Baptista, L. S., & Melâneo, P. (2018). Lisboa Oriental. *Jornal Arquitectos*, nº 257, Epicentros pós-industriais, pp. 56-61.

Brulon, B. (2015). A Invenção do Ecomuseu. O Caso do Écomusée du Creusot Montceau-Les-Mines e a Prática da Museologia Experimental.

Cantante, J. (2019) Construir no (e com o) construído do Rio A Marvila. Revitalização da Doca do Poço do Bispo como Elemento Cultural e de Lazer de Transição entre a frente ribeirinha e o centro histórico. Dissertação de Mestrado da Universidade de Lisboa, pp. 84.

Chin, I. (2015), *Le Corbusier's Musée à Croissance Illimitée: A Limitless Diagram for Museology*. International Congress Valencia.

Coelho, T. (1997) *Dicionário Crítico de Política Cultural*. São Paulo: ILUMINURAS: FAPESP.

Consiglieri, C. (1993), *Pelas Freguesias de Lisboa: São João, Beato, Marvila, Santa Maria dos Olivais*. Câmara Municipal de Lisboa - Pelouro da Educação, pp.94-125.

Custódio, J. (1994). "Reflexos da Industrialização na Fisionomia e Vida da Cidade". In I. Moita, *O Livro de Lisboa*. (pp. 435 - 494). Lisboa: Livros Horizonte.

Davis, P. (1999). *Ecomuseums: A sense of place*, Leicester University Press, p.3

Dias, J. (2020). Centro Cívico de Marvila. O Corredor Cultural como Oportunidade de Projeto. Dissertação de Mestrado da Universidade de Coimbra.

Debary, O. (2002). *La fin du Creusot ou l'art d'accommoder les restes*. Paris: CTHS

Fischmann, D. P. (2003). *O Projecto de Museus no Movimento Moderno: principais estratégias nas décadas 1930-60*. Dissertação de Mestrado apresentada ao Programa de Pesquisa e Pós-graduação em Arquitectura da Universidade Federal do Rio Grande do Sul.

Folgado, D. (2012). *A nova ordem industrial no Estado Novo 1933-1968: da fábrica ao território de Lisboa*. Lisboa: Livros Horizonte.

Folgado, D., & Custódio, J. (1999). *Caminho do Oriente - Guia do Património Industrial*. Lisboa: Livros Horizonte.

George, P., & Morgado, S. (2005). Dinâmicas do uso e ocupação do solo no território metropolitano de Lisboa 1940-2001. Pós. *Revista Do Programa De Pós-Graduação Em*

Arquitetura E Urbanismo Da FAUUSP, pp. 94-115.

Gerbaud, M. (2000). "Aux origines des écomusées: les premiers pas de Marquize". in *Publics & Musées*. pp.177-180

Boesiger, W. & Girsberg, H., *Le Corbusier. 1910-65*. Barcelona: Gustavo Gili. p.236

Gonçalves, F. (1972). *Urbanizar e Construir para Quem? - A Propósito do Plano de Chelas*. Porto: Afrontamento.

Heitor, T. V. (2001). *A Vulnerabilidade do Espaço em Chelas*. Porto: Fundação Calouste Gulbenkian; Fundação para a Ciência e a Tecnologia.

Jorge, J. M. M (2017). *Reflexo de Memórias Sobre o Tejo. Requalificação da Quinta da Arealva* (Dissertação de Mestrado Integrado em Arquitectura, Faculdade de Arquitectura Universidade de Lisboa, Lisboa, Portugal) pp.6

Leite, P. (2015). *Sobre Ecomuseus, ecomuseologia e museus comunitários*. pp.3

Matos, J. S., & Paulo, J. F. (1999). *Caminho do Oriente - Guia Histórico (Vol. I)*. Lisboa: Livros Horizonte.

Matos, J. S., & Paulo, J. F. (1999). *Caminho do Oriente - Guia Histórico (Vol. II)*. Lisboa: Livros Horizonte.

Moniz, G. C., & Ferreira, I. (Maio de 2019). *Healthy Corridors for Inclusive Urban Regeneration*. *Rassegnadi Architettura e Urbanistica*, número 158.

Moura, D., Guerra, I., Seixas, M. (2006) – [Cidades – Comunidades e Territórios] *A Revitalização Urbana, contributos para a definição de um conceito operativo*. Centro de Estudos Territoriais (CET).

Neiva, S., & Perrone, R. A. C. (2013). *A forma e o programa dos grandes museus internacionais*. Pós. *Revista Do Programa De Pós-Graduação Em Arquitetura E Urbanismo Da FAUUSP*, 20(34), 82-109.

Nunes, A. (2015). "Aging in Place": *Revitalização Urbana em Braço de Prata/Marvila. Habitação, Equipamento, Lazer e Trabalho numa Estrutura Multifuncional*. Dissertação de Mestrado Universidade de Lisboa

Nunes, J. P. S. & Sequeira, Á. D. (2011) "O fado de Marvila. Notas sobre a origem citadina e o destino metropolitano de uma antiga zona industrial de Lisboa". In *Forum Sociológico*.

Pardal, M. J. (2004). *Palácio da Mitra*. Lisboa: Sete Caminhos.

Paredes, P. (2011). *Marvila. Transversalidades Ribeirinhas, Integração infra-estrutural e renovação do tecido urbano*. Dissertação de Mestrado da Universidade Técnica de Lisboa

Pereira, M. (2020). Revitalização da Frente Ribeirinha de Marvila. Cultura, Turismo e Lazer em Contexto Pós-Industrial. Dissertação de Mestrado da Universidade de Coimbra, pp. 74-85

Pereira, N. & Nora, C. (2019). Breve Contextualização Acerca de Ecomuseu.

Reis, B. (2015). Marvila, Memória Industrial. A fábrica como equipamento coletivo e cultural. Dissertação de Mestrado Universidade de Lisboa.

Riviére, G. H. (1985). "Definición evolutiva del Ecomuseo". in Revista Museum, vol. XXXVII, nº148.

Rodrigues, A.C. (2018). O Rio Tejo. The River Tagus. CTT – Correios de Portugal, SA.

Rodrigues, D. (2018). O limite urbano do Açude de Mértola: o novo centro de interpretação do Guadiana. Dissertação de Mestrado da Universidade de Coimbra, pp. 83-85.

Santos, M. C. T. M. "Reflexões sobre a Nova Museologia". In Revista do Museu Antropológico da UFG. Goiânia: CEGRAFG; v. 1, n.1, 1992, e v. 5/6, n. 1, jan. / dez. 2001/2002.

Silva, M. R. (2016). Para onde a indústria os levou: crescimento urbano de Marvila e Beato a partir de 1835. Cadernos do Arquivo Municipal.

Soares, B. C. B. (2006). "Entendendo o Ecomuseu: uma nova forma de pensar a Museologia", in Revista Eletrônica Jovem Museologia – Estudos sobre Museus, Museologia e Patrimônio. Ano 01, nº. 02.

Soares, L. J. (1998). A Expo '98 e o Retorno de Lisboa ao Rio. Em L. Trigueiros, C. Sat, & C. Oliveira, Lisboa Expo 98: Arquitectura Lisboa: Editorial Blau, Lda, pp. 21-24.

Teixeira, J.V. D. (2005). O Ecomuseu do Barroso, A Nova Museologia ao Serviço do desenvolvimento Local, Dissertação de Mestrado em Património e turismo, Universidade do Minho.

Varine, B. H. (1973). "Un musée éclaté: le Musée de l'Homme et de l'Industrie". In Museum, XXV.

SITES CONSULTADOS

Da Lisboa Oriental, o Oceano, o Tejo e o Mar da Palha <http://www.ub.edu/geocrit/sv-38.htm> acedido em 10.09.2021

Junta de Freguesia de Marvila <https://jf-marvila.pt/historia/> acedido em 25.02.2020

Junta de Freguesia de Marvila <https://jf-marvila.pt/toponimia/> acedido em 25.02.2020

Marvila: vazios urbanos, cheios de passado, presente e futuro <https://www.publico.pt/2020/06/14/local/noticia/marvila-vazios-urbanos-cheios-passado-presente-futuro-1920182> acedido em 24.06.2021

Museu Marítimo de Ílhavo https://www.archdaily.com/397032/ilhavo-maritime-museum-extension-arx?ad_source=search&ad_medium=search_result_all acedido em 23.01.2020

Museu Marítimo de Ílhavo <https://arx.pt/projecto/museu-maritimo-de-ilhavo/> acedido em 23.01.2020

Museu Marítimo Nacional Dinamarquês https://www.archdaily.com/440541/danish-national-maritime-museum-big?ad_source=search&ad_medium=search_result_all acedido em 16.03.2020

Museu Marítimo Nacional Dinamarquês <https://mfs.dk/> acedido em 16.03.2020

Poço do Bispo - <https://arquivos.rtp.pt/conteudos/poco-do-bispo/> acedido em 15.05.2021

FONTES DE IMAGENS

- 1 | Fotografia da autora.
- 2 | Fotografia de João Dias.
- 3 | Fotografia de João Dias.
- 4 | Fotografia de João Dias.
- 5 | <https://www.lejisl.com/edition-le-creusot/2014/10/15/chateau-de-la-verrierie> acedido em 09.10.2021.
- 6 | <https://avenues.ca/decouvrir/wow/les-4-vies-de-lancien-presbytere-de-saint-evariste-de-forsyth/> acedido em 10.10.2021.
- 7 | <https://www.cm-seixal.pt/equipamento/ecomuseu-municipal-do-seixal-nucleo-naval> acedido em 09.10.2021.
- 8 | https://www.cm-montalegre.pt/pages/823?news_id=285 acedido em 09.10.2021.
- 9 | Imagem produzida pela autora.
- 10 | https://www.archdaily.com.br/br/601400/aquario-rio-mora-slash-promontorio/512701b0b3fc4b11a700087f-aquario-rio-mora-slash-promontorio-foto?next_project=no acedido a 20.01.2020.
- 11 | <https://www.archdaily.com/4921/mora-river-aquarium-promontorio-architecture/500efbbd28ba0d0cc700111c-mora-river-aquarium-promontorio-architecture-image> acedido a 20.01.2020.
- 12 | https://www.archdaily.com/4921/mora-river-aquarium-promontorio-architecture/500efbb628ba0d0cc700111a-mora-river-aquarium-promontorio-architecture-image?next_project=no acedido a 20.01.2020.
- 13 | https://www.archdaily.com.br/br/601400/aquario-rio-mora-slash-promontorio/5127015fb3fc4b11a7000873-aquario-rio-mora-slash-promontorio-foto?next_project=no acedido a 20.01.2020.
- 14 | <https://www.joaomorgado.com/pt/reportagens/fluvial-de-mora> acedido a 20.01.2020.
- 15 | <https://www.archdaily.com.br/br/601400/aquario-rio-mora-slash-promontorio/512701a5b3fc4b11a700087d-aquario-rio-mora-slash-promontorio-foto> acedido a 20.01.2020.
- 16 | Imagem produzida pela autora.

- 17 | https://www.archdaily.com.br/br/01-131297/aquario-de-bacalhaus-do-museu-maritimo-de-ilhavo-slash-arx/51d30d36b3fc4b5834000107-arx_250-jpg acessado a 23.01.2020.
- 18 | <https://museumaritimo.cm-ilhavo.pt/pages/3> acessado a 23.01.2020.
- 19 | <https://www.archdaily.com.br/br/01-131297/aquario-de-bacalhaus-do-museu-maritimo-de-ilhavo-slash-arx/51d30d6eb3fc4b583400010a-longitudinal-section> acessado a 23.01.2020.
- 20 | <https://www.archdaily.com.br/br/01-131297/aquario-de-bacalhaus-do-museu-maritimo-de-ilhavo-slash-arx/51d30d52b3fc4beae1000109-northwest-elevation> acessado a 23.01.2020.
- 21 | https://www.archdaily.com.br/br/01-131297/aquario-de-bacalhaus-do-museu-maritimo-de-ilhavo-slash-arx/51d30e0cb3fc4b9e0f0000dc-arx_075-jpg acessado a 23.01.2020.
- 22 | https://www.archdaily.com.br/br/01-131297/aquario-de-bacalhaus-do-museu-maritimo-de-ilhavo-slash-arx/51d30db7b3fc4b583400010d-arx_085-jpg acessado a 23.01.2020.
- 23 | https://www.archdaily.com.br/br/01-131297/aquario-de-bacalhaus-do-museu-maritimo-de-ilhavo-slash-arx/51d30dd2b3fc4b9e0f0000db-arx_070-jpg acessado a 23.01.2020.
- 24 | https://www.archdaily.com.br/br/01-131297/aquario-de-bacalhaus-do-museu-maritimo-de-ilhavo-slash-arx/51d30dfcb3fc4beae1000111-arx_004-jpg acessado a 23.01.2020.
- 25 | <https://theoremcollective.com/read/muse-croissance-illimite-by-le-corbusier-linguistic-and-didactic-structure-of-the-museum> acessado a 19.01.2020.
- 26 | <http://www.fondationlecorbusier.fr/corbuweb/morpheus.aspx?sysId=13&IrisObjectId=6064&sysLanguage=en-en> acessado a 19.01.2020.
- 27 | <http://www.fondationlecorbusier.fr/corbuweb/morpheus.aspx?sysId=13&IrisObjectId=6064&sysLanguage=en-en> acessado a 19.01.2020.
- 28 | <http://www.fondationlecorbusier.fr/corbuweb/morpheus.aspx?sysId=13&IrisObjectId=6064&sysLanguage=en-en> acessado a 19.01.2020.
- 29 | Imagem produzida pela autora.
- 30 | <https://www.hometeka.com.br/inspire-se/museu-maritimo/> acessado a 17.03.2021.

31 | <https://www.archdaily.com.br/br/01-154807/museu-maritimo-nacional-dinamarques-slash-big/526334cce8e44ee8e1000178-danish-national-maritime-museum-big-diagram> acessado a 17.03.2021.

32 | https://www.archdaily.com.br/br/01-154807/museu-maritimo-nacional-dinamarques-slash-big/526334cbe8e44ef4c2000190-danish-national-maritime-museum-big-diagram?next_project=no acessado a 17.03.2021.

33 | <https://www.archdaily.com.br/br/01-154807/museu-maritimo-nacional-dinamarques-slash-big/52633504e8e44ee8e100017b-danish-national-maritime-museum-big-section> acessado a 17.03.2021.

34 | <https://www.archdaily.com.br/br/01-154807/museu-maritimo-nacional-dinamarques-slash-big/526334f5e8e44e88a0000188-danish-national-maritime-museum-big-section> acessado a 17.03.2021.

35 | <https://www.archdaily.com.br/br/01-154807/museu-maritimo-nacional-dinamarques-slash-big/526332bde8e44ee8e1000173-danish-national-maritime-museum-big-photo> acessado a 17.03.2021.

36 | <https://www.archdaily.com.br/br/01-154807/museu-maritimo-nacional-dinamarques-slash-big/526332dbe8e44ef4c200018a-danish-national-maritime-museum-big-photo> acessado a 17.03.2021.

37 | <https://www.archdaily.com.br/br/01-154807/museu-maritimo-nacional-dinamarques-slash-big/52633363e8e44ee8e1000174-danish-national-maritime-museum-big-photo> acessado a 17.03.2021.

38 | <https://www.archdaily.com.br/br/01-154807/museu-maritimo-nacional-dinamarques-slash-big/5263337ee8e44e88a0000182-danish-national-maritime-museum-big-photo> acessado a 17.03.2021.

39 | Imagem produzida pela autora.

40 | Imagem produzida pela autora.

41 | <https://aps-ruasdelisboacomhistrria.blogspot.com/2013/05/rua-do-acucar-ii.html> acessado em 10.04.2021.

42 | Imagem produzida por João Dias.

43 | Fotografia de Artur João Goulart. Fonte: Arquivo Municipal de Lisboa. Referência: PT/AMLSB/AJG/S00522

44 | Fotografia de Artur João Goulart. Fonte: Arquivo Municipal de Lisboa. Referência: PT/AMLSB/AJG/000162

- 45 | Imagem produzida por João Dias.
- 46 | Imagem produzida por João Dias.
- 47|<https://lisboadeantigamente.blogspot.com/2020/08/bairro-chines-marvila.html>lacedido a 14.05.2021.
- 48 | Imagem produzida por João Dias.
- 49 | Imagem produzida por João Dias.
- 50 | Imagem produzida por João Dias.
- 51 | Imagem produzida pela autora.
- 52 | Censos 2011.
- 53 | Censos 2011.
- 54 | Censos 2011.
- 55 | Censos 2011.
- 56 | Censos 2011.
- 57 | Censos 2011.
- 58 | PDM de Lisboa em vigor.
- 59 | Imagem produzida pela turma de Atelier de Projeto II.
- 60 | Censos 2011.
- 61 | Censos 2011.
- 62 |Imagem produzida pela turma de Atelier de Projeto II.
- 63 | Censos 2011.
- 64 | Imagem produzida pela turma de Atelier de Projeto II.
- 65 | Imagem produzida pela turma de Atelier de Projeto II.
- 66 | Imagem produzida pela autora.
- 67 | Cortes produzidos pelo grupo (Andreia Antunes, Andreia Miranda, Catarina Marques, Cláudia Santos, Gabriela Massolini, Natália Melo e Renato Leal).
- 68 | Imagem produzida pela autora.
- 69 | Imagem produzida pela autora.
- 70 | Imagem produzida pela autora com base nos desenhos de Maria Pereira e Pedro Abreu.

- 71 | <https://casavogue.globo.com/Arquitetura/Gente/noticia/2015/06/morre-o-indiano-charles-correa.html> acessado a 27.11.2021.
- 72|<https://www.archdaily.com.br/br/868595/museu-dos-coches-inaugurara-novo-projeto-expografico/58e50ca4e58eceb8110002fc-museu-dos-coches-inaugurara-novo-projeto-expografico-foto> acessado a 27.11.2021.
- 73 | <https://www.fundacaoedp.pt/pt/conteudo/quem-somos> acessado a 29.11.2021.
- 74 | <https://www.portodelisboa.pt/doca-de-santo-amaro> acessado a 29.11.2021.
- 75|<https://discoverportugal2day.com/cais-do-sodre-doca-alcantara-santo-amaro/>acessado a 02.12.2021.
- 76|<https://www.nit.pt/cultura/musica/ribeira-das-naus-vai-ter-festas-ao-final-da-tarde-ate-setembro> acessado a 02.12.2021.
- 77 | <https://www.cntraveler.com/activities/lisbon/praca-do-comercio> acessado a 02.12.2021.
- 78 | <https://www.mundoportugues.pt/2020/12/25/memorial-da-escravatura-em-lisboa-concluido-no-primeiro-trimestre-de-2021/> acessado a 02.12.21.
- 79 | <https://www.timeout.pt/lisboa/pt/coisas-para-fazer/terminal-de-cruzeiros-de-lisboa> acessado a 02.12.2021.
- 80 | <https://hubcriativobeato.com/noticia/hub-criativo-do-beato-investe-na-sustentabilidade-criando-laboratorio-vivo/> acessado a 02.12.21.
- 81 | <https://www.pratariversidevillage.com/lifestyle/> acessado a 02.12.2021.
- 82 | <https://www.diarioimobiliario.pt/Actualidade/Grupo-frances-compra-antiga-fabrica-junto-ao-Parque-das-Nacoes> acessado a 02.12.2021.
- 83 | <https://portugalmemoria1640news.wordpress.com/2020/09/27/sociedade-comercial-abel-pereira-da-fonseca/> acessado a 17.12.2021.
- 84 | Fotografia de Pedro Abreu.
- 85 | Fotografia da autora.
- 86 | Fotografia da autora.
- 87 | Google Earth 2020.
- 88 | imagem produzida pela autora.
- 89 | Imagem produzida pela autora.

90 | Imagem produzida pela autora com base nos sites : <https://www.ange.pt/index.php/arquivo/embarcacoes-tradicionais>; <http://salvador-nautico.blogspot.com/2010/11/falua.html>; <https://www.nauticapress.com/embarcacoes-do-rio-tejo/> acedido 05.01.2021.

91 | Imagem produzida pela autora.

92 | Imagem produzida pela autora.

93 | Imagem produzida pela autora.

94 | Imagem produzida pela autora.

95 | Imagem produzida pela autora.

96 | Imagem produzida pela autora.

97 | Imagem produzida pela autora.

98 | Imagem produzida pela autora.

99 | Imagem produzida pela autora.

100 | Imagem produzida pela autora.

101 | Imagem produzida pela autora.

102 | Imagem produzida pela autora.

103 | Imagem produzida pela autora.

104 | Imagem produzida pela autora.

105 | Imagem produzida pela autora.

ANEXOS

Painéis de Apresentação

1 - Estratégia de Grupo

2 - Estratégia de Grupo

3 - Proposta Individual

4 - Proposta Individual

5 - Proposta Individual



Hotel do Tejo
Natalia Melo



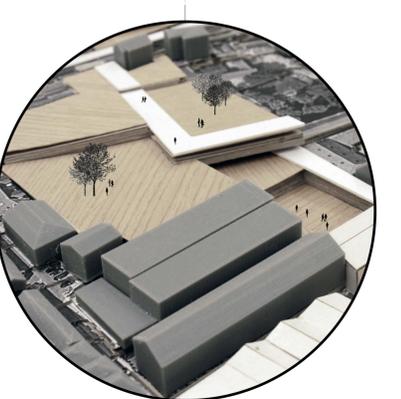
Museu-Fluviário do Tejo
Andreia Antunes



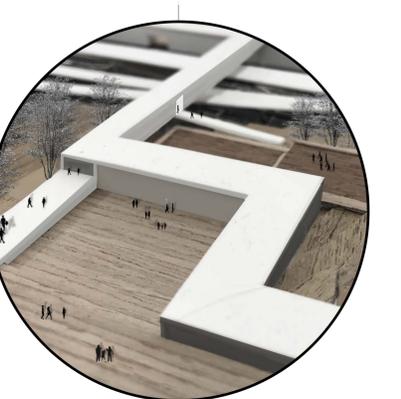
Complexo de Indústrias Criativas do Braço de Prata
Gabriela Massolli



Reabilitação dos Armazéns Abel Pereira da Fonseca
Catarina Marques



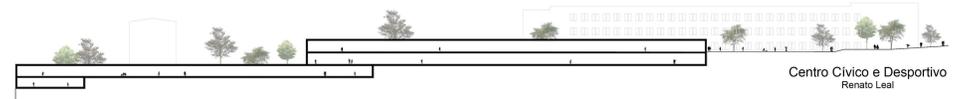
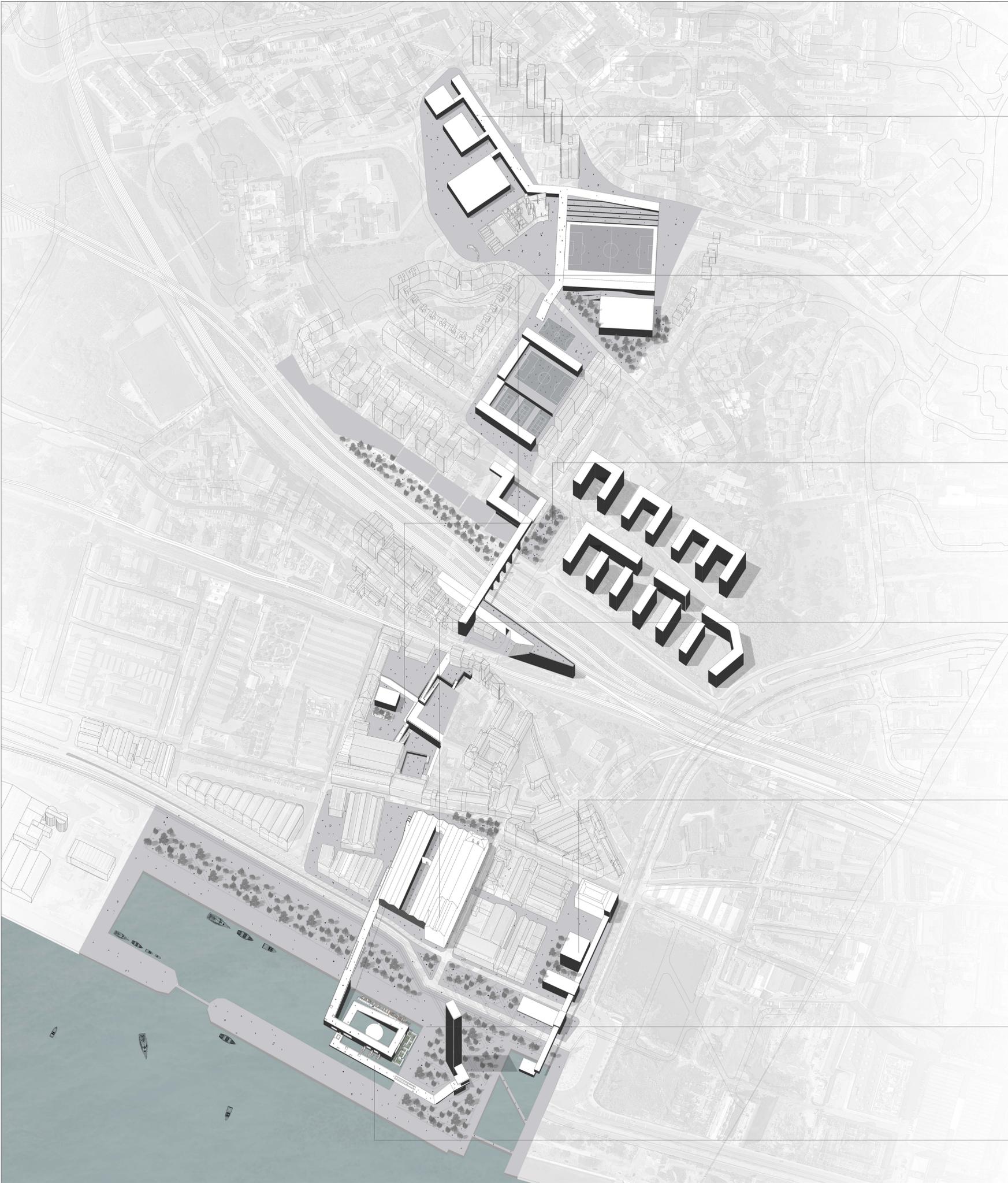
Reabilitação do Quarteirão
Andreia Miranda



Edifício Ponte e AMI
Cláudia Santos



Centro Cívico e Desportivo
Renato Leal



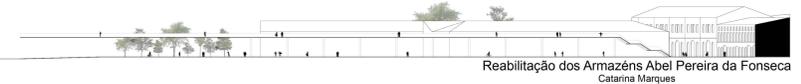
Centro Cívico e Desportivo
Renato Leal



Edifício Ponte e AMI
Cláudia Santos



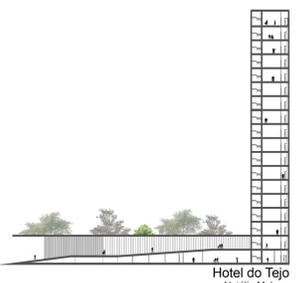
Reabilitação do Quarteirão
Andréa Miranda



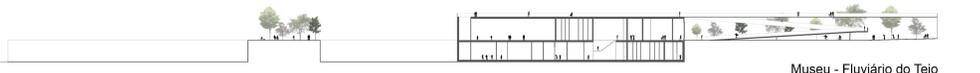
Reabilitação dos Armazéns Abel Pereira da Fonseca
Catarina Marques



Centro de Indústrias Criativas
Gabriela Massolini



Hotel do Tejo
Natália Melo



Museu - Fluvial do Tejo
Andréa Antunes



