



NÚCLEO DE INVESTIGAÇÃO  
TURISMO, CULTURA E TERRITÓRIO

3

# PLANEAMENTO E GESTÃO DE FRENTES DE ÁGUA

A frente ribeirinha Norte de Almada .

Diana Almeida



PLANEAMENTO E GESTÃO DE FRENTES DE ÁGUA  
A FRENTE RIBEIRINHA NORTE DE ALMADA

Diana Almeida

PLANEAMENTO E GESTÃO DE FRENTES DE ÁGUA  
A FRENTE RIBEIRINHA NORTE DE ALMADA

TERRITUR/Centro de Estudos Geográficos  
Universidade de Lisboa

**Título:** Planeamento e gestão de frentes de água.  
A frente ribeirinha norte de Almada

**Autora:** Diana Almeida (2009)

**Edição:** TERRITUR / Centro de Estudos Geográficos – Universidade de Lisboa

**ISBN:** 978-972-636-226-5

**Depósito legal n.º** 353 350/12

Lisboa, Dezembro de 2011

## ÍNDICE

1 – Introdução .....	13
2 – Cidades, portos e frentes de água – o estado da arte .....	15
2.1 – Portos e cidades – evolução da relação histórica .....	15
2.2 – Mudanças funcionais das Frentes de Água e o seu relacionamento com cidade .....	19
2.3 – O Espaço Público nas Frentes de Água: como intervir? .....	24
2.4 – A problemática da gestão territorial das frentes de água .....	28
3 – Metodologia para uma investigação centrada no planeamento das frentes de água .....	33
4 – Frente Ribeirinha Norte de Almada: práticas antigas, funções esquecidas e usos actuais .....	35
4.1 – O Rio Tejo e o Estuário: oportunidades para os territórios ribeirinhos e para o porto de Lisboa .....	35
4.2 – Frente Ribeirinha Norte de Almada, práticas antigas, funções esquecidas e usos actuais – análise dos resultados .....	40
4.2.1. – Enquadramento da área de estudo .....	40
4.2.2. – Trabalho de campo e caracterização geral .....	44
4.2.3. – Práticas antigas, funções esquecidas .....	44
4.2.4. – Levantamento funcional: os usos actuais .....	49
4.2.5. – A Noite como uma dimensão do espaço público .....	61
4.2.6. – Análise das entrevistas .....	67
4.3 – Análise dos condicionantes legais e dos instrumentos de ordenamento em vigor .....	76
4.3.1 – Domínio Público Hídrico .....	76
4.3.2 – Lei da Água .....	77
4.3.3 – Plano Director Municipal de Almada .....	78
4.3.4 – Plano Pormenor Quinta do Almaraz .....	79
4.3.5 – Projecto de Enquadramento Estratégico do Santuário do Cristo-Rei .....	80
4.3.6 – Plano Estratégico do Porto de Lisboa .....	81
5. Propostas .....	83
6. Conclusão .....	97
Referências Bibliográficas .....	101
Anexos .....	105

## Índice de Figuras

Figura 1 – Zonamento da Frente de Água .....	19
Figura 2 – Descarga de Carvão, Porto de Lisboa (1907) .....	20
Figura 3 – Greve dos Estivadores, Porto de Lisboa (1911) .....	20
Figura 4 – As frentes de água e os ciclos das políticas públicas .....	30
Figura 5 – Crescimento urbano da cidade de Lisboa .....	36
Figura 6 – Obras no Porto de Lisboa .....	38
Figura 7 – Descarga de Peixe, Porto de Lisboa, 1912 .....	40
Figura 8 – Doca do Trigo, Porto de Lisboa, 1949 .....	40
Figura 9 – Localização da área de estudo: Frente Ribeirinha Norte de Almada .....	41
Figura 10 – Frente Ribeirinha Norte de Almada .....	42
Figura 11 – “Retiro Universo” por volta de 1900 .....	45
Figura 12 – “Corredor do Cais do Ginjal”, local da taberna de D. Emília e Sr. Luís dos Galos, grande ponto de encontro do Ginjal, 1976 .....	45
Figura 13 – “Estaleiro da Hugo Parry&Son”, fotografia da colecção Henrique Seixas, do Museu da Marinha, 1965 .....	46
Figura 14 – “Adega de Bento José Pereira Júnior, Sucessora”, anos 20-30 .....	48
Figura 15 – “Carregamento de Pipas”, firma de José Theotónio Pereira Júnior, Lda. anos 50 .....	49
Figura 16 – Carta de Cadastro .....	51
Figura 17 – Carta de Estado do Edificado e Levantamento Funcional: Ginjal e Boca do Vento .....	51
Figura 18 – Carta de Estado do Edificado e Levantamento Funcional: Olho-de-Boi e Arealva .....	52
Figura 19 – Carta de Presença de Arqueologia Industrial e Elementos Portuários: Ginjal e Boca do Vento .....	53
Figura 20 – Carta de Presença de Arqueologia Industrial e Elementos Portuários: Olho-de-Boi e Arealva .....	54
Figura 21 – Carta de Número de Pisos .....	55
Figura 22 – Carta de Acessos Terrestres .....	56
Figura 23 – Carta de Obstrução da Via: Ginjal e Boca do Vento .....	57
Figura 24 – Carta de Obstrução da Via: Olho-de-Boi e Arealva .....	57
Figura 25 – Carta de Protecção da Frente de Água e Estacionamento: Ginjal e Boca do Vento .....	58
Figura 26 – Carta de Protecção da Frente de Água e Estacionamento: Olho-de-Boi e Arealva.....	59
Figura 27 – Carta de Tipologia da Pavimentação .....	59
Figura 28 – Carta de Ruído .....	60

Figura 29 – Carta de Espécies Vegetais e Mobiliário Urbano: Ginjal e Boca do Vento .....	61
Figura 30 – Exemplo de candeeiros comuns: assinala o desperdício de luz ( <i>waste</i> ) e a iluminação útil ( <i>useful</i> ) .....	64
Figura 31 – Vista nocturna da Frente Ribeirinha Norte de Almada (a partir de Lisboa): Cacilhas e Cais do Ginjal .....	64
Figura 32 – Carta de Tipologia da Iluminação Pública: Ginjal e Boca do Vento .....	65
Figura 33 – Vista nocturna da Frente Ribeirinha Norte de Almada (a partir de Lisboa): Jardim da Boca do Vento .....	65
Figura 34 – Vista nocturna da Frente Ribeirinha Norte de Almada (a partir de Lisboa): Olho-de-Boi e Arealva .....	66
Figura 35 – Carta de Tipologia da Iluminação Pública: Olho-de-Boi e Arealva .....	66
Figura 36 – Consolidação da arriba, Boca do Vento .....	84
Figura 37 – Contexto histórico-turístico das Frentes de Água .....	85
Figura 38 – Guindaste marítimo no Ginjal .....	93

### Índice de Tabelas

Quadro 1 – Os maiores portos europeus 2004-2007 .....	16
Quadro 2 – Factores que conduziram às intervenções nas Frentes de Água .....	23
Quadro 3 – Densidade Populacional, Censos 2001 .....	43
Quadro 4 – População residente por local de residência e grupos etários agregados, Censos 2001 .....	43
Quadro 5 – Inventariação das empresas da Frente Ribeirinha norte de Almada .....	46
Quadro 6 – Síntese da construção da cartografia .....	50

### Índice dos Anexos

Figura 1 – Modelo de Análise .....	107
Guiões das entrevistas .....	109
Quadro 2 – Resultados das entrevistas .....	113



## RESUMO

As cidades e os portos sempre mantiveram, ao longo da história, uma relação bastante estreita, contribuindo para a construção do sistema cidade-porto. Estas relações nem sempre foram lineares. Hoje encontramos grandes cidades portuárias, marcadas pelo mercantilismo, pela industrialização e por uma malha urbana que se dispõe ao longo da à frente de água. Com a deslocalização de alguns portos em busca de condições mais favoráveis, foram deixados, no centro da cidade, espaços abandonados, vazios em alguns casos, mas frequentemente, com edifícios que se foram degradando. Em muitas cidades estes espaços têm sido, nos últimos anos, objecto de processos de reconversão e/ou requalificação, com o intuito de devolver as frentes de água urbanas à cidade. Os decisores puderam optar entre duas atitudes: passiva – abandono e degradação das estruturas portuárias; pró-activa – investimento e dinamização da frente de água. A reconversão das frentes de água passou a ser objecto de políticas públicas. Analisando as práticas sociais e a constituição de redes de actores, verifica-se que os actores locais desempenham um papel fundamental na construção dos espaços públicos nas frentes de água devido à capacidade de exercer poder sobre o território.

Os objectivos gerais da dissertação são: analisar a evolução das frentes de água urbanas como espaço público, identificar os mecanismos de planeamento aplicados às frentes de água e compreender o papel dos actores na transformação do espaço.

A frente ribeirinha Norte de Almada é o território em análise, em que interessa responder a um conjunto de questões: que transformações têm acontecido? Quem são os actores, e em que medida são eles os responsáveis pelas mudanças funcional? Quais os impactos na utilização do espaço público?

Utilizou-se o método das entrevistas aos principais actores territoriais, que permitiu aferir as suas percepções acerca da frente ribeirinha, o seu nível de compromisso com o território e as suas propostas para uma possível intervenção. As entrevistas permitiram diferenciar usos diurnos e nocturnos do espaço, a serem incorporados em propostas de dinamização nocturna da frente ribeirinha Norte de Almada. Foi efectuado um levantamento funcional da frente ribeirinha, comparado com as funções e actividades aí localizadas no período industrial de Almada (final do séc. XIX – 1980).

Propõem-se a reconversão da frente ribeirinha Norte de Almada, através da reabilitação do edificado e dos elementos da arqueologia industrial e da criação de actividades que promovam a apropriação do espaço público pela população. As actividades culturais e artísticas, são as vocações apontadas para o território, que se pretende que reúna um conjunto de usos mistos: habitação, escritórios e lazer. O *mix* funcional que se propõe, vai ao encontro da vontade de tornar a frente de água num espaço público dinâmico e vivo também durante o período nocturno.

**Palavras-chave:** frentes de água, reconversão, actores territoriais, espaço público, noite.

## ABSTRACT

Through history, cities and ports had always maintained a very close relationship, constructing the city-port system. These relations were not always linear. Today, we can find large port cities, distinct by trade and by the industrialization, in which the urban network is disposed along the waterfront. The rearrangement of some ports that searched greater areas to support its expansion left abandoned spaces in the city centre. Some of them were empty, but frequently these spaces were full of buildings that deteriorated.

In many cities, these spaces had been, in the last years, a target of revitalization and rehabilitation processes, with the purpose of returning cities' its waterfront. Towards these developments, policy makers could choose to take two paths: a) a passive attitude – abandonment and deterioration of port structures, b) pro-active attitude – investing and stimulating the waterfront uses. The waterfronts revitalization started to take part of public policies.

The importance of local actors for the construction of public space was taken into account. Analyzing the social practices and actors networks, it shows that the actors play a key role in this construction, having the ability to exercise power over the territory, due to its position in a certain context.

The general objectives are: the analysis of the urban waterfronts evolution as public space, the analysis of the planning mechanisms applied to the waterfronts and the perception of the actor's role in the transformation of public space.

The north riverside front of Almada is the territory under consideration. It's important to respond the following questions: what changes have happened? Who are the actors and what are their responsibilities in a economic activity change? Which are the public space use impacts?.

Interviews method to the key local actors was used. It allowed to measure their perceptions about the riverside, its level of commitment to the territory, and its proposals for a possible waterfront intervention. The interviews helped to differentiate day and night uses of space, which were incorporated into proposals for boosting Armada's night north riverside front. A functional survey was made in the riverside front and compared with the activities located around the industrial period of Almada (end of the century. XIX – 1980).

The propose is to convert the north riverside front of Almada, through rehabilitation of buildings and elements of industrial archaeology, creating activities that promote people's identification and appurtenance. The cultural and artistic activities are the territory calling. It intends to gather a range of uses: residential, offices and leisure. The functional mix that is proposed will assemble the desire to make the waterfront a live and dynamic public space, also during the night.

**Key-words:** waterfronts, revitalization, local actors, public space, night.

## **AGRADECIMENTOS**

Para realizar esta dissertação foi imprescindível o apoio do João, sempre disponível para ouvir as minhas interrogações, acompanhar o meu entusiasmo e ajudar-me a reflectir criticamente acerca das minhas opções. Agradeço aos meus pais e avó, sem os quais não era possível avançar com este projecto e também o apoio dos meus amigos.

Agradeço a disponibilidade, o apoio, o incentivo e o sentido crítico, que resultaram na excelente orientação da Professora Teresa Alves, que me despertou para o território do cais do Ginjal.



## INTRODUÇÃO

O interesse pelo estudo do planeamento e gestão em frentes de água surgiu com reconhecimento de potencialidades associadas a estes territórios, devido à predisposição natural das pessoas para estarem perto da água. Esta investigação tem por objecto os processos de planeamento e gestão em frentes de água.

Além do domínio de técnicas de gestão, e de toda a dependência intrínseca associada à água, à sua própria constituição e natureza, foi-se desenvolvendo uma relação estreita com a presença de água. A maior parte dos primeiros aglomerados humanos, que prevalecem até aos dias de hoje, começaram a surgir nas bordas de água, relacionados com as acessibilidades e os transportes marítimo-fluviais, mas também associados ao conforto climático: o efeito regulador da humidade, o arrefecimento das massas de ar pela passagem por uma superfície de água, ou a simples brisa que sopra do mar são algumas das vantagens de se estar junto de água. Áreas com espelhos de água são preferencialmente escolhidas para passear, para nos divertirmos, para reflectirmos ou para praticar desporto.

Tendo em conta a dimensão social da frente de água (WRENN, 1983, citado por SAIRINEN, 2005), os utilizadores podem ser divididos em três grupos, escalonados de acordo com a dependência pela proximidade da faixa de água: i) dependentes do contacto com a água – para este grupo o contacto visual ou táctil com a água é indispensável; ii) relativamente próximos da água – grupo que retira vantagens da proximidade da água; iii) independentes da proximidade da água – grupo que não regista necessidade da proximidade ou contacto com a água. A relação que os actores territoriais têm com a água, ou com a frente de água como espaço público, define o seu empenho em transformar o local.

O objectivo principal da investigação reside na análise da evolução das frentes de água urbanas como espaço público; no estudo e compreensão dos mecanismos de planeamento aplicados às frentes de água e na percepção do papel dos actores na transformação do espaço.

A área de análise é a frente ribeirinha Norte de Almada, que compreende a área que vai da Quinta da Arealva, passando pelo Olho-de-Boi, Boca do Vento e o Cais do Ginjal (até Cacilhas). Os objectivos específicos são os seguintes:

- analisar a evolução das funções desempenhadas pelas diferentes frentes de água, dando particular atenção às alterações mais recentes;
- analisar a evolução histórica da relação cidade-porto, bem como da sua influência na relação cidade/frente de água;
- perceber quais os motores para a mudança, os tipos de intervenção e quais os princípios de intervenção em frentes de água;

- analisar, a partir de exemplos, o papel das frentes de água como espaço público;
- identificar em termos históricos, as actividades que ocupavam a área do Frente Ribeirinha Norte de Almada e perceber os motivos para a sua descontinuidade;
- identificar e avaliar o papel dos agentes territoriais que ocupam a Frente Ribeirinha Norte de Almada;
- perceber quais os impactos da refuncionalização da Frente Ribeirinha Norte de Almada na utilização do espaço público na sua vertente diurna e nocturna;
- formular propostas para a dinamização nocturna do espaço público da Frente Ribeirinha Norte de Almada.

A dissertação de Mestrado encontra-se organizada em seis capítulos, e um conjunto de anexos. Na introdução apresentam-se os objectivos e a estrutura da dissertação. O Estado da Arte é o segundo capítulo, onde se faz a revisão bibliográfica sobre os temas em análise e a discussão teórica que conduz à definição da problemática. Nesta primeira fase analisam-se as entrevistas realizadas ao grupo de indivíduos-chave para a investigação e chega-se à construção do quadro conceptual e modelo de análise. Segue-se o capítulo em que se explicita a metodologia utilizada, através da descrição da abordagem utilizada na investigação, bem como são explicitadas as técnicas de recolha e análise dos dados que sustentam a investigação. O quarto momento é a apresentação e discussão de resultados, onde são expostos os resultados alcançados através das metodologias utilizadas ou criadas para o objecto de estudo. Apresenta-se cartografia representativa da evolução funcional do Frente Ribeirinha Norte de Almada, com o objectivo de se perceber a transformação do espaço público, assim como cartografia da implementação actual das actividades. No quinto capítulo (propostas) dá-se particular ênfase à identificação e avaliação da qualidade do espaço público à noite, construindo-se um quadro de propostas de utilização nocturna do **Frente Ribeirinha Norte de Almada**, atendendo não só às condicionantes identificadas, mas também às potencialidades inerentes à área de estudo *per si*, localização geográfica e contexto municipal e metropolitano (relação com Lisboa). As conclusões são o último capítulo.

## CIDADES, PORTOS E FRENTES DE ÁGUA O ESTADO DA ARTE

### 2.1 – Portos e cidades – evolução da relação histórica

Os Portos aquáticos constituíram o alicerce da fundação de muitas cidades, pela sua porta de mar associada às trocas comerciais, ao transporte de passageiros e mercadorias, desempenhando ainda funções de distribuição, armazenagem e produção/transformação de produtos que chegam por via aquática. “The cityport or port city, is one of the quintessential elements of the modern European space economy, symbolising the fusion of cultural diversity and historical experience that characterise this focal world politico-economic region.” (HOYLE e PINDER, 1992:1). Não recuando muito na história, o transporte marítimo permitiu a descoberta do mundo novo, e daí a importância assumida pela cidade portuária, que pela sua posição geoestratégica, conseguia obter um maior sucesso económico, atraindo comerciantes e visitantes, demonstrando um crescimento superior face às outras cidades mais interiores. Os portos ofereciam segurança à própria cidade, assegurando uma protecção mais eficaz em situações de tempestade, ou em situações de conflitos.

Porém, as características naturais, reflectidas nas condições geomorfológicas e na profundidade das águas, nem sempre foram decisivas para a localização de grandes portos. O domínio de técnicas da engenharia e o conhecimento cada vez mais aprofundado do meio, permitiu contornar as dificuldades que advinham dos “portos não naturais”. Génova e Veneza, grandes cidades portuárias no passado, desempenharam nos sécs. XIV e XV um papel central nas rotas comerciais dos produtos vindos do Oriente por terra, e que a partir dos seus portos, eram exportados para as outras regiões. A descoberta do caminho marítimo para a Índia, levado a cabo por Vasco da Gama, veio alterar a situação das cidades italianas, enfraquecendo o seu posicionamento nas rotas comerciais. O monopólio das sedas e especiarias passou para Lisboa e a partir daí eram distribuídas para as cidades portuárias do Norte da Europa. Em meados do séc. XVII, as rotas marítimas da Europa ancoravam nas principais cidades portuárias do Mar Mediterrâneo, do Mar Báltico e do Mar do Norte. Segundo HOYLE e PINDER (1992), a identidade e herança como cidade portuária no geral, conferiu a algumas cidades, a continua aposta no desenvolvimento das estruturas portuárias, de forma a permitir o crescimento do aglomerado urbano e do porto como dinamizador económico. Cidades como Roterdão, Antuérpia, Hamburgo, Génova ou Londres, caracterizam-se ainda hoje pela dinâmica portuária, como se pode verificar pelo quadro do *ranking* dos maiores portos europeus, no período entre 2004 e 2007. (ver Quadro 1).

Quadro 1 – Os maiores portos europeus 2004-2007.

	2007	2006	2005	2004
<b>Rotterdam</b>	<b>406.8</b>	<b>381.8</b>	<b>370.2</b>	<b>352.7</b>
Antwerp	182.9	167.4	160.1	152.3
Hamburg	140.4	134.9	125.7	114.4
Marseilles	96.3	100.0	96.6	94.1
Amsterdam/North Sea Canal Area	87.8	84.4	74.8	73.1
Le Havre	78.9	73.9	74.9	76.2
Algeciras	74.5	71.8	63.5	65.7
Bremen	69.2	65.1	54.3	52.3
Constanza *)	60.0	57.1	60.6	50.4
Genova	57.2	55.0	56.5	57.0
Duinkerken	57.1	56.6	53.8	51.0
Valencia	53.6	47.5	40.9	37.5
London	52.7	51.9	53.8	53.3
Barcelona	50.0	46.4	43.8	39.3
Wilhelmshaven	42.7	43.1	45.9	45.2
Zeebrugge	42.1	39.5	34.5	31.1
Zeeland Seaports	33.0	30.2	30.4	30.0

Unit: Gross weight \* 1 million metric tons - \*) provisional figures

Source: Port Authorities

Fonte: [http://www.portofrotterdam.com/mmfiles/port\\_statistics\\_2007\\_tcm26-48060.pdf](http://www.portofrotterdam.com/mmfiles/port_statistics_2007_tcm26-48060.pdf)

Para HOYLE e PINDER (1992) a origem e evolução das cidades portuárias depende de: i) *watersite*: a presença do elemento água em maior abundância despertou os povos para a exploração, rendibilização e aproveitamento desse mesmo recurso – as condições naturais, abrigadas, a existência de um estuário ou canais navegáveis, foram decisivas para a instalação de um porto; ii) *landsite*: a possibilidade da cidade se estender horizontalmente (crescimento urbano), expandir o seu porto e de desenvolver uma rede de transportes encontra-se fortemente relacionada, entre outros, com a disponibilidade e as características da área terrestre. Actualmente olha-se para a cidade portuária como palco da modernidade, sob a perspectiva de como o porto e a cidade se afectam mutuamente, enfatizando o uso do espaço como o principal elemento que reflecte essa relação. Para HOYLE e PINDER (1992), a evolução da cidade europeia portuária teve as seguintes fases:

- i. Portos medievais – situação inicial em que a cidade reunia as funções portuárias num espaço bastante concentrado. A dependência entre cidade e porto era muito forte.
- ii. Portos comerciais dos sécs. XIV a XVIII – expansão das trocas comerciais internacionais. Apogeu da expansão marítima e demarcação de novas rotas comerciais: por exemplo, a afirmação de Lisboa como porto mercantil.
- iii. Portos comerciais e industriais do séc. XIX – a crescente necessidade de espaço para o estabelecimento de novas indústrias, reforçou a procura de áreas mais amplas nas periferias das cidades. Consequentemente, o surgimento dos caminhos-de-ferro permitiu a separação espacial entre o porto e a cidade.
- iv. Portos da cidade pós-moderna (segunda metade do séc. XX) concentração periférica das indústrias ou actividades relacionadas com as funções portuárias, esvaziando o antigo porto de localização mais central face à cidade.
- v. Frentes de água do final do séc. XX e início do séc. XXI – fenómeno de reconversão das frentes de água obsoletas, originadas pela desconcentração das estru-

turas portuárias. Necessidade de requalificação do espaço pela sua localização central e pelo papel chave desempenhado na promoção da imagem da cidade.

A expansão dos portos americanos é a outra face do desenvolvimento dos portos europeus:

- i) Século XIX – os portos comerciais americanos forneciam as matérias-primas essenciais à Europa, de onde chegavam os produtos industriais transformados e os colonos. Cidades inicialmente de pequenas dimensões, como New York, Boston, Newport, Philadelphia, Charles Town desenvolveram toda uma dinâmica económica baseada no porto como um entreposto comercial e de chegada de passageiros, alimentando a cidade de vida intelectual e de novas culturas. As infra-estruturas portuárias foram-se tornando mais sofisticados nas suas diversas valências, acumulando funções de armazenagem, estaleiro, fabricação (RAFFERTY; HOLST, 2004).
- ii) Século XX – os portos comerciais-industriais americanos continuavam a fornecer as matérias-primas e os bens alimentares para a Europa, tornando-se esta dependência ainda mais evidente, após a Segunda Guerra Mundial, devido à necessidade de reconstrução por parte da Europa.

Paralelamente, o crescimento dos portos fluviais está associados ao desenvolvimento dos caminhos-de-ferro, devido à sua posição geográfica mais interior/terrestre (rios, lagos). A introdução dos caminhos-de-ferro nos E.U.A (séc. XIX) revolucionou o sistema de transportes pelo território norte-americano, fomentando a utilização deste como complemento aos portos fluviais, cuja capacidade de acolher navios de grande porte é reduzida devido à morfologia dos rios. Destacaram-se cidades como St. Louis, Cincinnati e Pittsburgh, atravessados respectivamente por grandes rios navegáveis como o rio Mississippi e o rio Ohio. A riqueza do território americano em grandes lagos, como Michigan, Huron, Erie ou Ontário revelou-se uma vantagem em termos económicos: Cleveland, Chicago e Detroit são exemplos de cidades com tradição portuária, que hoje desempenham um papel importante na rede urbana norte-americana (RAFFERTY; HOLST, 2004).

Na Europa, os portos fluviais foram determinantes no desenvolvimento da rede urbana. Antes dos caminhos-de-ferro, são os rios navegáveis e os canais artificiais, as principais vias de comunicação, permitindo o escoamento de matérias-primas e alimentos. A implementação das estruturas para o transporte ferroviário e, posteriormente, a construção de estradas decalcaram no território, os percursos dos cursos de água navegáveis, como aconteceram no vale do Rio Mersey entre Manchester e Liverpool, no Reino Unido.

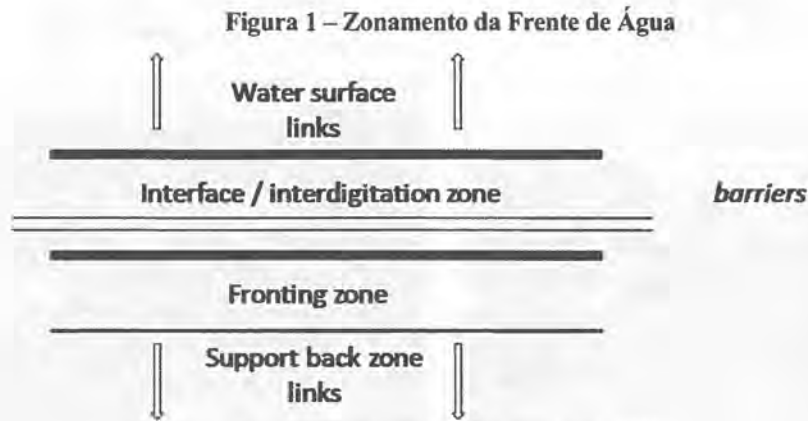
Segundo KNAAP e PINDER (1992) a relação porto-cidade pode ser abordada sob duas perspectivas: i) a expansão urbana gerou o crescimento portuário; ii) o crescimento e a acumulação de funções, movimentação de cargas etc. do porto repercutiu-se na expansão urbana. Qualquer que seja a força de crescimento dominante, o porto e a cidade influenciam-se mutuamente. As cidades e os grandes portos comerciais começaram a surgir como elementos de uma só malha, os portos fizeram as grandes cidades, e as grandes cidades fizeram os grandes portos – por outro lado, as alterações estruturais de âmbito económico, essencialmente no que toca ao aumento das transacções imateriais, conduzi-

ram ao enfraquecimento da dependência entre os dois sistemas (KNAAP e PINDER, 1992). Estas relações complexas variam no tempo e no espaço, verificando-se, em meados do séc. XX, uma alteração nas ligações entre portos e cidades (NORCLIFFE et al., 1996). Este afastamento deu-se na sequência de acontecimentos na história internacional, quer ao nível económico (mudanças nas transacções marítimas, no movimento e investimento de capitais), quer ao nível tecnológico que se reflectiram de forma muito evidente no sector dos transportes. A competição económica entre os portos pela procura de melhores preços e de melhores negócios ao nível nacional e internacional, aumentou na proporção inversa que o porto deixou de fornecer emprego em quantidade e variedade aos habitantes da cidade (NORCLIFFE et al., 1996). Outro factor que gerou a ruptura porto-cidade foi a maturação dos transportes terrestres, tornando-os, comparativamente com os marítimos e fluviais, transportes mais eficazes, devido às facilidades de interface entre o rodoviário e o ferroviário, permitindo poupanças sobretudo no factor tempo. A difusão do avião como meio de transporte de passageiros e de mercadorias, veio alterar por completo a geografia das distâncias e da importância das cidades. Para além do comércio e das trocas, os portos estabeleciam com as cidades, relações económicas que se baseavam no comércio de capitais, segundo NORCLIFFE et al. (1996), os serviços financeiros, como a banca, seguradoras e outros, fervilhavam nas cidades portuárias, captando até si uma elite empreendedora, disposta a investir na cidade, sediando empresas de peso ao nível internacional.

“All in all, geographical common sense decreed that ports became significant settlements based on a range of productive sectors both within manufacturing and what today would be termed ‘producer services’, and also through the growth of a prosperous urban culture and society, acutely attuned to the opportunities for wealth and lifestyle offered through trade” (NORCLIFFE et al., 1996:124). A engenharia das estruturas favoreceu o aumento da envergadura dos cargueiros, o que reforçou a necessidade de águas mais profundas para a acostagem. Novos equipamentos de controlo e transporte de carga exigiam mais espaço de manobra, bem como os avanços nos sistemas de contentorização, possibilitaram o empilhamento das mercadorias, ao ar livre, conduzindo conseqüentemente, à inoperância dos armazéns. Assistiu-se à asfixia dos antigos portos localizados muito próximos do centro das suas cidades, o imperativo foi a procura de áreas mais extensas e forçosamente afastadas da urbe (NORCLIFFE et al., 1996). Os portos do passado caracterizados pela produção e comercialização de bens, embebidos no modelo económico tradicional, têm vindo a ser substituídos por locais orientados para o consumo.

No caso de Lisboa, a resposta à gestão do espaço e aos avanços tecnológicos, quer dos navios, quer das estruturas e equipamentos, passou pela especialização dos terminais, pelo tipo de carga e pela proveniência da mesma (Porto de Lisboa, 2008, [www.portodelisboa.pt](http://www.portodelisboa.pt)).

As dinâmicas financeiras mantiveram-se concentradas na cidade, criando uma barreira entre as áreas portuárias abandonadas próximas do centro, e as áreas urbanas e de negócios propriamente ditas. A cidade virou as costas à frente de água (NORCLIFFE et al., 1996; SAMPAIO, 1999), sendo que em algumas cidades, sob o pretexto de protecção e da segurança, ou para impedir a ocupação indesejadas dos armazéns e estruturas portuárias abandonadas, as áreas de contacto mais directo com o rio ou com o mar foram emparedadas – como é demonstrado por TUNBRIDGE; ASHWORTH, (1992) quando esquematizam as barreiras criadas na retaguarda das frentes de água.



Fonte: TUNBRIDGE e ASHWORTH, 1992.

Esta situação criou enclaves paisagísticos, em que uma barreira inflexível impedia as pessoas de se relacionarem com a sua frente de água. A divergência de interesses entre a cidade e as autoridades portuárias conduziram à estagnação de territórios, onde puderam ser mantidas algumas actividades relacionadas com o porto, mas que acabaram excluídas, com a construção de muros que os separaram do resto da cidade.

## 2.2 – Mudanças funcionais das Frentes de Água e o seu relacionamento com cidade

As frentes de água urbanas são todas as frentes de água (rios, mares, lagos ou canais) que balizam as extremidades de uma área urbana. No seu conceito devem estar todas as vertentes da vida animal e vegetal, terrestre e aquática, os usos e funções do espaço e a população que faz uso desse território (SAIRINEN, 2005).

Quando se pensa em intervir na frente de água é necessário ter em conta o contexto histórico da sua evolução enquanto matriz da cidade, percebendo as razões para a sua decadência ou abandono, e explorando as oportunidades de desenvolvimento que se podem retirar com os diferentes tipos de intervenção: requalificação, regeneração ou/e reconversão. As marcas deixadas por uma anterior ocupação, como por exemplo as actividades portuárias, obedecem muitas vezes a um padrão, variando todavia, consoante a geografia física, a escala de desenvolvimento e de impacto que o porto exerceu sobre a urbe e a história única de cada cidade portuária.

Para NORCLIFFE et al. (1996) para compreendermos estas dinâmicas deve ter-se em atenção três grandes questões: i) a separação entre os portos e as cidades; ii) a mudança funcional dos antigos portos vocacionados para a produção, para frentes de água orientadas para o consumo; iii) a capacidade das frentes de água de reflectirem menos significativamente, a conjuntura social e cultural das cidades, ao contrário do que acontecia no passado, em que os portos retratavam<sup>1</sup> a miséria das condições de trabalho, levadas a cabo pela classe dos estivadores.

<sup>1</sup> Nas cidades industriais e portuárias do séc. XIX, as condições de trabalho do porto eram semelhantes às condições de toda a cidade. Actualmente, os serviços de restauração e diversão nocturna incorporam uma grande parte da mão-de-obra emigrante (veja-se o caso das Docas em Lisboa).

Figura 2 – Descarga de Carvão,  
Porto de Lisboa (1907)



Fonte: BENOLIEL, Joshua (1907), Arquivo Fotográfico de Lisboa

Figura 3 – Greve dos Estivadores,  
Porto de Lisboa (1911)



Fonte: BENOLIEL, Joshua (1912), Arquivo Fotográfico de Lisboa

A separação entre os portos e as cidades conduziram a uma mudança funcional e consequentemente, à substituição da lógica da frente de água urbana, representada pela produção (actividade do porto), por uma frente de água direccionada para o consumo de bens e serviços, associados ao lazer (NORCLIFFE et al., 1996; RAFFERTY; HOLST, 2004). Nas frentes de água em que os portos tinham encontrado novas localizações, a sujidade das áreas abandonadas, a desorganização dos armazéns esvaziados repelia a matemática funcional do estilo de vida cidadão encorajado pelo *fordismo*. Em sentido lato, o modelo *fordista* está relacionado com o desenvolvimento da indústria de massas e a emergência de grandes aglomerações urbano-industriais. Esta nova linha de pensamento começou a reflectir-se na sociedade e nos seus costumes e hábitos culturais: Le Corbusier, com a sua arquitectura funcional, recta, esquecida de ornamentos; ao nível do planeamento urbano, os transportes e a circulação na cidade eram tidos como prioritários, em busca da máxima eficiência funcional, segundo BREMAN (1982), citado por NORCLIFFE et al. (1996).

Segundo NORCLIFFE et al. (1996), o movimento de construção dos portos mais afastados das cidades, resultou da necessidade expansiva do modelo fordista, relativamente às unidades de produção e transformação, da necessidade de formatar as cargas e descargas com grandes maquinarias recentemente inventadas em prole do maior rendimento: “with modern ports also characterized by increased scale of operations, specialization in sequential tasks in handling particular commodities (...) within dominant spatially-integrated economic systems functioning on a global scale” (NORCLIFFE et al., 1996:128). Contrariamente, HOYLE; PINDER (1992) explicam a realocação portuária pelo aumento da competitividade entre as cidades e pelo surgimento de navios de maior capacidade e que necessitavam de águas mais profundas, o que conduzia à procura de novas áreas que lhes permitisse acostar. O caminho-de-ferro encurtou as distâncias entre a cidade e o porto. NORCLIFFE et al. (1996) acrescenta uma perspectiva social à separação física porto-cidade.

A crise da economia internacional dos anos 70 reflectiu-se no dinamismo portuário, arrefecendo as transacções marítimas e os ganhos económicos. Os portos e as suas actividades exigiram uma reorganização: as mudanças tecnológicas conduziram à especialização sectorial dos portos e mudanças locativas, devido a novas necessidades em

termos de espaços. Esta situação levou ao abandono das antigas instalações portuárias, no centro da cidade, as quais foram alvo, entre os anos 70 e 80, de intervenções de requalificação e reconversão, com o objectivo de integrar as antigas áreas portuárias, na malha urbana. Uma das formas de o fazer foi através do mercado imobiliário, de forma a recuperar os novos investimentos. Pensando no caso português, a perda de actividade do porto de Lisboa deveu-se ainda ao fim do império colonial, afectando substancialmente a conjuntura económica nacional. Nos anos 80 e 90, ainda no contexto nacional, verifica-se a aposta em portos sectorialmente especializados: Portimão – passageiros; Sines – gás, petróleo; Peniche – pesca; Setúbal – Roll-on; Figueira da Foz – contentores, carga geral; Viana do Castelo – indústria naval, completando os portos internacionais de Lisboa e Leixões.

Ao nível mundial, assistiu-se nos anos 80 ao surgimento de uma nova geração de portos – o fordismo levou à concentração do investimento na mudança tecnológica, à necessidade de mais espaço para a expansão do porto, dando lugar a áreas inutilizadas na frente de água da cidade. Neste contexto, com a venda dos terrenos abandonados nas frentes de água das cidades, aumentava o capital disponível para financiar o investimento nos portos que resistem pujantes e que se afirmam como entreposto mundial até ao séc. XXI (NORCLIFFE et al., 1996)

“The port-city interface became an urban redevelopment opportunity on the water’s edge, providing areas which the city could reclaim and turn into a commodity after the port had often willingly turned its back.” (DAAMEN, 2007:8). Estes núcleos ressuscitavam de um período de esquecimento total, converteram-se em áreas com fortes potenciais de construção (entenda-se capitalização), conduzindo as sociedades à presença de uma nova cultura urbana, que se cruza com uma nova fase de disponibilidade de capital, e com novos estilos de vida, fruto da aparente falência do modelo fordista e da cidade funcional, antes defendido e aplicado. Conforme LYOTARD (1984), citado por NORCLIFFE et al. (1996), afirmou, estava florindo, à época, uma nova cultura urbana que recusava o funcionalismo e a uniformização típica fordista, valorizando valores particularmente ecléticos. Estamos na presença da emergência do pós-modernismo essencialmente caracterizado pela exaltação do individualismo e da variedade, mas também de um estilo de vida que expresse a diferença do outro pela nobreza e pela distinção da zona da cidade onde habitam, o bom nome da empresa onde trabalham, os locais que frequentam e as actividades que desempenham. O positivismo, a crença no sucesso do indivíduo como “único” e a busca do estatuto social caracterizam a multiplicidade da sociedade pós-moderna. A variedade declarada pela difusão da cultura pós-modernista começou a repercutir-se geograficamente pela cidade: “given that postmodernism emphasizes variety and individuality in these and other areas, some geographical environments offer it more opportunities than others” (NORCLIFFE et al., 1996:129). As diferentes vertentes do intervencionismo cultural foram ganhando forma através da arquitectura, por exemplo, indo reavivar memórias do *design* e dos materiais utilizados em outros tempos. As famílias com baixos rendimentos tendem a ser marginalizadas pelos grupos com maior poder económico, acentuando as disparidades sociais. É fácil deduzir quem terá maior influência nas decisões políticas, ou quem reúne condições para investir e para manter o modelo de consumismo das classes socialmente mais altas, formatado pelo fordismo.

Segundo NORCLIFFE et al. (1996), o facto de existir nas frentes de água uma contiguidade de elementos ancestrais como sendo o Ar, a Água e a Terra, tornam-se espaços preferencialmente escolhidos para sofrerem alterações profundas no sentido do seu

embelezamento e utilização “pública”. Deste modo, as intervenções nas frentes de água que então surgiram reuniam um conjunto de aspectos da identidade e da cultura pós-moderna, identificados na organização espacial do emprego, da habitação, das actividades de lazer, como os restaurantes e as zonas de consumo. Na perspectiva de NORCLIFFE et al. (1996), os cinco elementos vitais que reforçam o pós-modernismo nas frentes de água são: o Emprego, a Habitação, o Lazer, o Turismo e a Herança Histórico-cultural. Embora se combinem em diversas frentes de água, estas cinco componentes, a função recreativa ou de lazer é a que se encontra mais frequentemente nas acções de reconversão. Aliado ao lazer, a componente da herança histórico-cultural desempenha um papel fundamental. A incorporação de partes de edifícios dos antigos portos na arquitectura pós-moderna, foram uma das formas de “preservar” a identidade cultural. HEWISON (1987), citado por NORCLIFFE et al. (1996) comparou a vontade de, a partir dos anos 70, rebuscar herança cultural, a uma espécie de indústria que se molda a diferentes realidades e se vende como sendo parte de um passado. TUNBRIDGE e ASHWORTH (1992) enquadram a herança, os artefactos e as associações simbólicas nas formas urbanas como esfera que produz efeitos na frente de água “histórico-turística”. Ou seja, a exaltação histórico-cultural é assumida como produto turístico, parte de um destino – as frentes de água – explorado através das políticas urbanas que por sua vez, permitem desenvolver a estratégia de intervenção, sobre os usos do património herdado como função urbana.

Este foi o ponto de viragem que despertou os decisores para as questões da reconversão urbana (meramente económica numa primeira fase), dando especial ênfase à regeneração das antigas frentes de água e onde se multiplicavam estruturas abandonadas, áreas generosas e um imenso potencial para a cidade (PINDER, HOYLE e HUSSAIN, 1988). Estes autores esquematizaram três vertentes a ter em conta nas políticas urbanas das frentes de água: a) o papel da habitação; b) o impacto económico como consequência das intervenções; c) (re)integração física porto-cidade; d) reutilização das docas para novas funções.

Surgiu nas décadas de 70 e 80, um tipo de comércio orientado para o lazer: “New societal mores and relationships have reabsorbed the central waterfront into the city as a place of postmodern cultural consumption, repointing the economic cement and rebuilding the relationship perhaps as firmly as ever, but quite different shapes from those of the past” (NORCLIFFE et al., 1996:132). Os ganhos em termos de tempo entre o trabalho e a vida pessoal – aumento do tempo livre – criou uma necessidade de criar espaços urbanos públicos em que se pudesse fazer uso desse mesmo tempo (TUNBRIDGE; ASHWORHT, 1992). As primeiras intervenções nas frentes de água coincidiram com este período de banalização do tempo de descanso/recreio, assim como com a multiplicação do lazer como uma força económica, capaz de alcançar rendimentos. Os arranjos nas frentes de água combinam áreas naturais, como jardins, quedas de água e a própria frente marítima ou ribeirinha, com funções de habitação e escritórios, e um conjunto de serviços orientados para actividades específicas: desporto, observação de aves, marinas, promoção de passeios de barco, observação da fauna e flora aquática etc. A sociedade ocidental facilmente se deixou envolver por um padrão de consumo associado à economia do lazer e dos tempos livres, tendo sido criadas estruturas para o usufruto do tempo e do espaço do recreio e do descanso (SAMPAIO, 1999). “The use of heritage as a leisure resource is a major component of much waterfront revitalization.” (TUNBRIDGE; ASHWORHT, 1992:177).

A herança histórico-cultural que sustenta o passado das frentes de água remete para a identidade social como cidade portuária. A capacidade dos portos reflectirem o poderio económico da cidade que os acolhia continua presente no estabelecimento de paralelismos entre o porto e a cidade, mesmo quando este procurou novas localizações. Os territórios centrais das antigas frentes de água portuárias detêm um imenso potencial turístico, pela preservação do património construído, dos pormenores marítimos e portuários que ainda resistem e pela vertente da conservação ambiental associada à presença da água e à criação de espaços verdes aquando da intervenção. Com este movimento, surge um pouco por todo o mundo ocidental, a capitalização dos recursos históricos, como um produto turístico atractivo e rendível. Vender uma imagem do passado no caso das frentes de água urbanas, significa explorar as antigas funções portuárias que decorriam naquele espaço, remetendo os pormenores arquitectónicos e a temática do local, para a manutenção da identidade marítima da cidade. Assim, os espaços de lazer criados nas frentes de água caracterizam-se pela concentração de estruturas de apoio ao desporto e recreio e também pelas actividades culturais que promovem, sendo estas permanentes ou efémeras, as frentes de água passaram a representar a imagem da cidade, sendo palco de acontecimentos efusivos, periódicos, mas marcante. Estes espaços podem possuir um carácter público ou privado (habitação, condomínios fechados, escritórios), mas reflectem uma motivação comercial e consumista, que atribui vivência ao local.

“During the last centuries, the urban waterfront areas have undergone large transitions. As more people have found more ways to take delight in the waterfront, it has increasingly been taken away from the public uses.” (SAIRINEN, 2005:121). A cidade voltou-se novamente para a sua frente de água, reconhecendo-lhe potencialidades múltiplas (ver Quadro 2).

**Quadro 2 – Factores que conduziram às intervenções nas Frentes de Água**

<p><b>Áreas Disponíveis:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Grande disponibilidade de espaço graças à transferência dos portos para locais mais afastados do centro da cidade</li> <li>– Preço do solo acessível: estímulo a investidores privados</li> </ul>	<p><b>Solo e água despoluídos:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– As preocupações ambientalistas da década de 80 multiplicaram os seus efeitos no que toca à despoluição destas unidades</li> <li>– Os solos e águas limpos tomaram-se convidativos ao desenvolvimento urbano, recreativo e de lazer nas antigas áreas portuárias</li> </ul>
<p><b>Preservação histórica:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Movimento que surgiu nos anos 60 e 70 que visa a preservação do património histórico edificado</li> <li>– Reconhecimento do “belo” em áreas obsoletas e abandonadas das waterfronts</li> <li>– Destaque para os elementos portuários alusivos à era industrial ou com referências arquitectónicas ao mar ou ao rio</li> </ul>	<p><b>Revitalização urbana:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Trazer para as frentes de água as sedes de empresas e os centros de negócios</li> <li>– Introdução da função residencial nestas áreas</li> <li>– Desenvolvimento de centros comerciais, restauração e pontos de lazer e cultura: o mix funcional destas áreas contribuiu para o seu forte dinamismo diurno e nocturno</li> </ul>
<p><b>Participação pública e liderança:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Exigência dos cidadãos para uma melhor qualidade de vida</li> <li>– Participação pública através de comités contribuiu para legitimar e acelerar o processo de decisão face às intervenções nas frentes de água</li> </ul>	<p><b>Reaparecimento de usos náuticos:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>– Ressurgimento de funções de transporte (ferries)</li> <li>– Incentivo ao recreio através de pequenas embarcações ou escolas de náutica</li> <li>– Construção de marinas</li> </ul>

Fonte: adaptado de RAFFERTY e HOLST, 2004.

### 2.3 – O Espaço Público nas Frentes de Água: como intervir?

As frentes de água são hoje sobretudo áreas reconvertidas para utilização pública: entende-se por espaço público aquele que pode ser apropriado em diferentes tempos e a escalas variadas por um conjunto de indivíduos distintos. Um espaço público afigura-se como um espaço de passagem ou de permanência, de convívio ou de simples identificação com o local. Essa utilização depreende que seja exercida por todos os cidadãos que habitam a cidade ou que a possam visitar: “seeing public space as an interpersonal sphere of sociability, one often tends to focus on space accessible to different kinds of people or groups (...) for a place to become accessible to many different people it must, however, also be a place of varied activities.” (KÄRRHOLM, 2007:446). A perspectiva da multiplicidade de actividades defendida pelo autor, coincide com uma das características das frentes de água, ou seja, esta faixa de território deve incorporar um conjunto variado de usos e funções, que oscilam entre a habitação, o comércio, o lazer ou o desporto, permitindo ao utilizador optar por uma panóplia de actividades, bastante apelativas.

A frente de água como espaço público, foi evoluindo à medida que cresciam as preocupações com a construção de espaços públicos em contextos urbanos. As primeiras intervenções em frentes de água (anos 60 nos EUA) surgiram após um período em que o determinismo físico deixara de ser a linha mestra das intervenções em espaço público. Começaram a enfatizar-se os valores culturais, sociais como os verdadeiros pontos de partida para a continuidade de uma comunidade (ALVES, 2003).

A subjectividade inerente aos sentidos e sentimentos das pessoas caracteriza a dificuldade de analisar esta matéria, a percepção encontra a sua expressividade no domínio da acção, no sentido de usufruto de um lugar em todas as suas dimensões. “By the sense of a settlement, I mean the clarity with which it can be perceived and identified, and the ease with which its elements can be linked with other events and places in a coherent mental representation of time and space and that representation can be connected with non-spacial concepts and values” (LYNCH, 1981:131). A grande diferença entre área, espaço e lugar, é o ganho (neste sentido) da componente social da apropriação, da identidade e da reprodução de rituais e práticas sociais num espaço físico, dando-lhe consistência e significados particulares. O designado “*sence of place*”, mencionado na literatura anglo-saxónica (LYNCH, 1981; JACOBS, 1994; RACO, 2001) é algo construído pelo conjunto das vivências que se fazem ao longo da nossa vida. Segundo LYNCH (1981), depende da cultura e da educação pessoal, da experiência, do temperamento, do contexto socio-económico e da predisposição individual para observar e absorver o lugar – o sentido de um lugar vai variar de indivíduo para indivíduo.

A construção social dos lugares vive não só da apropriação do espaço, mas também de um conjunto de eventos ou actividades, promovidos ou praticados, que se materializam ou ganham expressão nesse mesmo lugar, tornando-o singular. É a existência dos espaços públicos que tornam possível esta construção. Os espaços públicos estruturam a forma urbana e dão consistência à forma social e à apropriação do espaço pelos habitantes da cidade. São os locais de encontro, de recreio, de passagem, de desporto e de ócio, e onde se materializam as demais práticas sociais que mantêm uma cidade viva. À semelhança da rua, analisada por ALVES (2003), os espaços públicos possuem várias dimensões que vão além da concretização física do espaço. Na perspectiva social de quem se apropria deles, de quem os usa e de quem os controla, os espaços públicos têm a capacidade de favorecer ou inibir determinadas actividades sociais.

O sentido de um lugar, a sua espessura social, das relações interpessoais e do sentimento que cada lugar desperta em cada um de nós, confere ao espaço físico uma dimensão imaterial. É esta dimensão que se pretende alcançar, com o rebuscar dos elementos náuticos ou com os pormenores da arquitectura industrial, transpondo-os para a actualidade das frentes de água, criando uma qualidade cénica harmoniosa que remete para a identidade das pessoas com um passado comum, e que as faz pertencer aquele lugar (TUNBRIDGE; ASHWORHT, 1992). Os atributos e a funcionalidade do mobiliário urbano que serve os espaços públicos, sejam estes espaços frentes de água, ou parques urbanos, ou auditórios ao ar livres etc., juntamente com o misto de eventos que vão acontecendo naquele espaço, fazem parte da nossa construção de lugar, cooperando para a procura daquele e não de outro (ALVES, 2003). O conjunto destas preposições transformou a forma de planear e de gerir os espaços públicos, pois são as qualidades destas componentes que tornam um espaço num lugar.

FISHER (2004) alerta para a componente do sentido do lugar e da identidade que deve estar patente nas intervenções do espaço público, principalmente quando se trata de uma reconversão de uma área-chave para o *marketing* da cidade – como são as frentes de água. Quando se intervém num espaço e este reproduz efeitos positivos ao nível das vivências, os agentes do planeamento tendem a recriar as condições desse mesmo espaço, extrapolando as boas práticas – crê-se que o sucesso de um, fará o sucesso de outros (RACO, 2001). A praça Ghirardeli em São Francisco, ou o mercado Faneuil Hall em Boston, alcançaram um sucesso marcante, tanto se tornaram locais emblemáticos para os seus moradores, como constituíam passagem obrigatória para os visitantes. A vontade de obter êxito com outras intervenções, conduziu à repetição dos moldes dos exemplos anteriores um pouco por toda a América (FISHER, 2004). No fim dos anos 60, princípios de 70, os decisores ainda não estavam muito sensibilizados para a criação de espaços onde estivesse patente um conjunto de elementos apelativos à identidade do lugar. Em termos contextuais, fazer uma praça Ghirardeli ou um Faneuil Hall Marketplace nas frentes de água de Detroit ou de Toronto, não é sinónimo de êxito, pois o *background* histórico e cultural destas quatro cidades é distinto.

WILSON'S (1996), citado por RACO (2001), chama à atenção para as orientações das agendas políticas quando se trata dos assuntos da regeneração em áreas estratégicas da cidade. O autor afirma que certos programas de regeneração são conduzidos pelas flutuações do mercado, e que esta orientação reflecte-se em última análise na utilização do espaço intervencionado. Ou seja, as intervenções em espaços públicos (que podem ou não ser frentes de água) têm assentado num modelo de sucesso ou insucesso ditado pelas condições do mercado. Os lugares assumem posições de espaços de consumo, embebidos em normas específicas que legitimam um certo leque de utilizações que produzem determinadas experiências – acessíveis a um conjunto de pessoas restrito, “As places increasingly compete in real or imagined hierarchies, politic discourses become couched in dualistic, marketised terms. Places (...) become winners or losers” (RACO, 2001:4). A competição entre lugares coloca-os num ranking que ditará o êxito da intervenção para a imagem da cidade e para o fluxo de visitantes que atrai. Desta forma, assegurar o sucesso de uma frente de água deve ser uma preocupação inicial por parte dos decisores. Para tal, existe um conjunto de procedimentos que pretendem dotar a frente de água de vários elementos atractivos, garantindo o êxito da intervenção – são eles, os dez princípios base, de acordo com a WaterfrontExpo Guiding Principles (2007):

- i. **Qualidade da água** – a administração pública e/ou local deve reunir instrumentos que permitam averiguar com frequência a qualidade da água.
- ii. **Malha urbana** – as intervenções nas frentes de água devem reflectir a sua inserção no contexto urbano, pois fazem igualmente parte da cidade e da paisagem urbana, garantindo a compatibilização de diferentes tipos de usos.
- iii. **História e Identidade** – elementos alusivos ao ambiente natural (frente de água), à cultura e à história colectiva da cidade devem fazer parte do produto final da reconversão urbana da frente de água, atribuindo significado e identidade ao local.
- iv. **Usos mistos** – as intervenções devem celebrar a existência do elemento água, oferecendo ao visitante um conjunto de serviços relacionados entre si, resultando num espaço de usos mistos: bons transportes, habitação, escritórios, restauração, cultura, animação. Em primeira linha devem localizar-se os serviços cuja dependência do elemento água é primordial, seguindo-se os restantes em níveis hierárquicos, estando mais afastados da linha de água os escritórios e a habitação.
- v. **Acesso público** – as frentes de água devem ser acessíveis do ponto de vista físico e visual, tanto para os cidadãos locais, como para os visitantes, contemplado todo o tipo de estratos etários e sociais, assim como a possibilidade de cidadãos com mobilidade reduzida.
- vi. **Planeamento** (parcerias público-privadas) – as autoridades de capital público devem garantir a qualidade paisagística, infra-estrutural e social do local a intervir. Ambos assumem o compromisso de, a longo prazo, garantir o sucesso económico, social e ecológico.
- vii. **Participação pública** – as cidades devem beneficiar com as intervenções nas frentes de água, para tal torna-se indispensável o envolvimento das comunidades no processo de decisão, integrando a participação pública no desenrolar do projecto e durante a gestão.
- viii. **Projectos a longo-prazo** – as intervenções nas frentes de água devem integrar um conjunto de passos, acompanhados pela comunidade, de modo a que a cidade acolha a reconversão. O uso de todas as dimensões do projecto é um desafio para mais de uma geração, sendo que a constante modernização do espaço tornando-o mais apelativo (em termos arquitectónicos, ao nível do *design*, das actividades oferecidas etc.) deve ser contido no orçamento público, independentemente de eventuais interesses a curto-prazo e dos ciclos económicos.
- ix. **Processo contínuo** – os agentes de planeamento têm a obrigação de conhecer profundamente o espaço da frente ribeirinha, bem como a realidade da cidade, a sua relação com o elemento água e toda a envolvente do local. É imperativo conhecer as necessidades dos cidadãos, adaptando as principais funções projectadas para a frente de água às alterações que se vão dando no contexto social e económico. Estes planos devem ser flexíveis e abertos, capazes de introduzir modificações nas mais variadas vertentes. A gestão das frentes de água deve ir ao encontro de um crescimento sustentável.
- x. **Cooperação em redes internacionais** – as redes de contactos sobre intervenções e gestão nas frentes de água devem constituir um dos pontos principais do contexto de todo o processo e além intervenção. Ao nível internacional é possível encontrar um conjunto de boas práticas que conduzem à melhoria sucessiva do local em questão, sendo por esta razão muito importante constituir uma rede de contactos, promover simpósios e debates a fim de se constituir uma base de dados de lições e experiências nos diferentes campos do saber.

A aplicação dos referidos princípios pode resultar em diferentes formas de intervenção: reabilitação, revitalização ou reconversão. De acordo com DGOTDU (2000), a reabilitação urbana é “Um processo de transformação do espaço urbano, compreendendo a execução de obras de conservação, recuperação e readaptação de edifícios e de espaços urbanos, com o objectivo de melhorar as suas condições de uso e habitabilidade, conservando porém o seu carácter fundamental” (DGOTDU, 2000:153). A aplicação do conceito de reabilitação tem intrínseco o respeito pelos traços arquitectónicos do edificado, no sentido da conservação das fachadas e coberturas dos edifícios. Complementarmente, o conceito de revitalização urbana assume-se bastante importante para balizar as intervenções que podem ocorrer na frente de água. Diz respeito ao “(...) conjunto de operações destinadas a articular as intervenções pontuais de recuperação dos edifícios existentes em áreas degradadas, com as intervenções mais gerais de apoio à reabilitação das estruturas sociais, económicas e culturais locais, visando a consequente melhoria da qualidade de vida nessas áreas ou conjuntos urbanos degradados.” (DGOTDU, 2000:153). Esta dimensão de intervenção acrescenta à reabilitação um conjunto de acções e noções muito concretas, complementando-a e atribuindo-lhe, simultaneamente, um carácter mais profundo e integrador. A revitalização tem implícita a “alteração do uso dos espaços e dos edifícios (particularmente dos seus espaços interiores)” (DGOTDU, 2000:153), sendo possível resultar também numa descaracterização do edificado e do espaço público no geral, devido à alteração funcional, social<sup>2</sup>, ou também devido à criação de ambientes artificiais (vertente turística). Através da sobreposição dos dois conceitos de reabilitação e revitalização, e incorporando uma perspectiva interventiva no sentido da alteração dos usos e das funções do espaço público e do edificado, surge o conceito de reconversão. Este conceito afigura-se como sendo uma das peças chave para a compreensão e as propostas de intervenção sobre a área de estudo. Associado, encontra-se o conceito de refuncionalização, como a constituição da palavra indica, trata-se da atribuição de outras funções, substituindo as antigas funções de um espaço, por outras.

A transformação do espaço público resulta da acção de políticas, programas ou planos que sejam projectados para o efeito, inseridos um determinado quadro teórico, uma avaliação prévia do local, estudos de intervenção, orçamento, execução etc. Por outro lado, a mudança pode acontecer sendo ou não propositada, ou seja, planeada, mas dar-se pela acção de actores ou agentes que intervêm sobre o território. Na perspectiva de criação de espaços públicos e na definição do papel dos actores neste processo, ALVES (2003) relembra a existência de outro conjunto de actores, “aqueles que dão vida ao espaço” (ALVES, 2003:262). Para além dos promotores, construtores, consultores e loteadores, para além da massa crítica que influencia a mudança, o conjunto dos actores que usufruem do espaço, que o conhecem e actuam sobre ele (sejam moradores ou comerciantes) constituem o grupo para quem se destina o espaço, desempenham um papel fulcral nas fases de decisão. Os actores territoriais não substituem o planeamento, estes constituem a massa crítica, o seu papel adquire particular relevância na sensibilização e até mesmo mobilização por parte dos decisores em avançarem com um plano, deslindando o melhor caminho a ser seguido para aquele território. No planeamento, as intervenções não são isentas de contexto, encontrando-se subjacentes a objectivos de

---

<sup>2</sup> Por vezes, as obras de revitalização implicam a deslocalização dos moradores, pela substituição da habitação.

ordem maior, ditados por planos de hierarquia superior (Plano Nacional da Política de Ordenamento do Território; Plano de Ordenamento da Orla Costeira; Planos Regionais de Ordenamento do Território; Plano Director Municipal). São previamente estabelecidos os usos, as actividades, de acordo com o que se pretende que aquele local venha a ser depois de uma intervenção – ou seja, o objectivo central. Neste contexto, a diferenciação dos usos espaciais e das funções desempenhadas projecta uma separação entre a dimensão diurna e nocturna do espaço. CASTELLS (1996:26) salienta papel decisivo que a identidade desempenha no contexto dos actores: “(...) por identidade, entendo o processo pelo qual um actor social se reconhece a si próprio e constrói significado, sobretudo, através de um dado atributo cultural ou conjunto de atributos culturais determinados, a ponto de excluir uma referência mais ampla a outras estruturas sociais.” Desta forma, a identidade do actor social é essencial para a construção de um lugar, pois transporta o cunho cultural e pessoal de cada actor, diferenciando a sua posição e/ou intervenção, hierarquizando sucessivamente valores sociais e espaciais, fazendo-os reflectir sobre determinado lugar. Os actores podem ou não contribuir para transformar o espaço, no entanto, a sua ligação com o território irá influenciar o nível de compromisso da intervenção, fenómeno mais visível quanto menor for a escala de análise.

O trabalho de KÄRRHOLM (2007) discute o papel dos actores e dos agentes na construção do espaço público, não só através do exercício do poder pelo poder, mas através da sua relação pessoal com o espaço e a partir desse ponto traçar objectivos que repercutam efeitos desejáveis sobre o mesmo. O território é constituído por camadas diferenciadas, marcadas pelos usos pré-definidos (planeados), ou pelos usos espontâneos que os actores foram construindo, isto faz a complexidade territorial de que KÄRRHOLM (2007) fala. Pode ser um espaço de conflito de interesses e de poder, por isso, quer o Estado ou os actores, definem regras e convenções de forma a regular os usos e os utilizadores, conferindo uma certa estabilidade ao lugar. Esta regulação é munida de estratégias de competição ou de cooperação entre os actores que vão sucessivamente produzindo mais camadas sobre o território, aumentando-lhe a vivência e a espessura.

#### 2.4 – A problemática da gestão territorial das frentes de água

O acto de planear não é um acto isolado, desprovido de contexto ou de seguimento, consiste na determinação de objectivos e meios para atingir um determinado fim para o qual é elaborado um Plano (SILVA, 2002). Não é possível planear de forma adequada e coerente, sem que se tenham em vista o pós-plano, como uma etapa fundamental à excussão, continuidade e sucesso do que foi agendado para determinado local – gerir um espaço após a sua intervenção é uma acção muitas vezes esquecidas quando se traçam metas para um território. O sucesso de gestão de áreas como a Expo 98 advém precisamente da criação de uma entidade que administre a área com poder para intervir sobre aquele território – “(...) a dimensão e a complexidade da operação de renovação urbana da zona oriental da cidade, face à natureza do projecto, à necessidade de cumprimento de prazos e de salvaguardar a vasta frente de rio para o uso público, obrigou à criação da Parque Expo’98, entidade pública dotada de autonomia administrativa, financeira e legal” (SOUSA, 2003:334-335). A gestão destas intervenções variam consoante a dimensão e os novos atributos da frente de água, quanto mais complexo se tornar o espaço, vão surgir modelos de gestão unitários (SOUSA, 2003; VIEGAS, 2004), de que são exemplos a *London Docklands Development Corporation*, a *Royal Commission of Toronto Waterfront* ou a *Waterfront Edinburgh Management Limited*.

O reconhecimento do planeamento urbano (e a sua propagação no contexto político ao nível europeu) como um poderoso instrumento na organização e estruturação do espaço, conferiu às novas frentes de água a possibilidade de vingarem. Os governos das cidades viram-se obrigados a criar mecanismos de intervenção e gestão que servissem as áreas marginais deixadas pela deslocalização do porto. Estes territórios estavam encravados entre a cidade e a faixa litoral – se por um lado encontravam a cidade, por outro as dificuldades de implementação de planos de expansão, encontravam a barreira da água. O desafio urbano que se colocou aos planeadores, foi precisamente a dualidade patente nestas áreas, perfeitamente inseridas na malha urbana, mas que eram delimitadas por uma barreira natural. Rapidamente perceberam que a frente de água funcionava antes como um poderoso atractivo, e não como um entrave à partida.

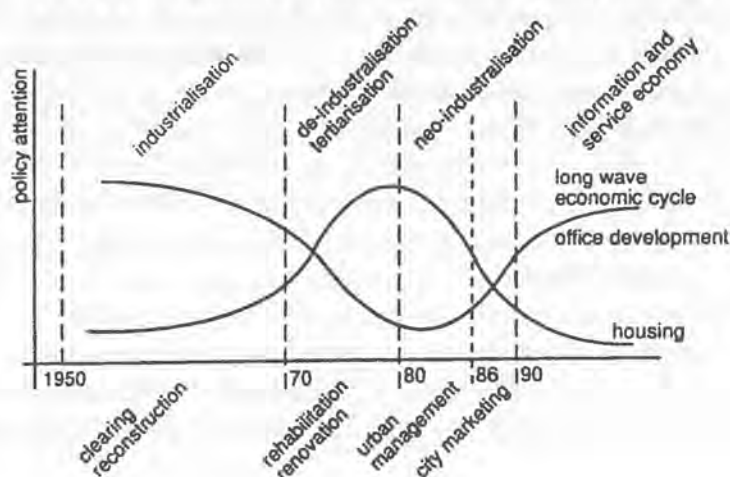
O reconhecimento da relevância para o desenvolvimento das cidades com frentes de água, levou KNAAP e PINDER (1992) a defenderem a necessidade de incorporar a planificação destas áreas na esfera das políticas públicas. Identificaram quatro fases no processo:

- i. numa primeira fase identificam-se os problemas, mas a questão da reconversão das frentes de água, não passa para o domínio político, ficando apenas ao nível da discussão científica;
- ii. na 2ª fase, os problemas passam para o domínio público, através da investigação, e do reconhecimento destes como uma questão do âmbito das políticas públicas;
- iii. na 3ª fase, o consenso político no que se refere à reconversão, permite definir um conjunto de instrumentos e políticas;
- iv. a 4ª e última fase, caracteriza-se pelo predomínio das preocupações relacionadas com a flexibilidade da gestão. As soluções passam para a escala local, padronizando-se um conjunto de características. Começam a surgir questões acerca das intervenções em termos de justiça social, custo-benefício etc..

Estes momentos não seguiram a mesma linha temporal em todos os países europeus, devido sobretudo à cultura de planeamento, e aos contextos políticos e económicos. As intervenções nas frentes de água foram-se repercutindo à medida que o problema da sua degradação foi sendo desenvolvido nas políticas públicas urbanas.

KNAAP e PINDER (1992) mostram que as fases sócio-económicas, a que se associam os diferentes tipos de intervenção nas frentes de água, tendem a diminuir. Ou seja, os tipos de intervenção têm uma forte relação com a conjuntura política, social e económica, de cada país. A década de 70 marca o declínio da construção de escritórios e o aumento da construção de habitação. Nos anos 70 verifica-se um ambiente de realocização das indústrias e até em alguns casos, a des-territorialização da produção com o aparecimento dos serviços. Esta é a altura em que os conceitos de reabilitação e renovação começam a ser aplicados às frentes de água. Durante o período da neo-industrialização, como aclaram KNAAP e PINDER (1992), os anos 80 e 90 evidenciam dois períodos: o primeiro (1980 a 1986) deu lugar ao planeamento e gestão urbana, invertendo-se a curva da habitação e dos escritórios, e o segundo (1987 a 1990) foi marcado pelo despertar para o *marketing* aplicado às cidades. Neste esquema, a atenção política atribuída à habitação e ao desempenho económico desenham ciclos inversamente proporcionais – enquanto as preocupações com a habitação atingem um pico nos anos oitenta, tendendo a decrescer daí em diante, a curva da construção de escritórios apresenta o seu expoente em meados dos anos cinquenta, sendo que vai diminuindo

Figura 4 – As frentes de água e os ciclos das políticas públicas



Fonte: KNAAP; PINDER (1992)

progressivamente até aos primeiros anos da década de oitenta. A era do *marketing* urbano contribui para um impulso positivo da curva económica, que contrasta com a habitação, nos anos noventa, que se encontra no topo inferior da lista das preocupações e orientações políticas nesta data.

Actualmente, não é só o Estado o principal interveniente na reestruturação do território das frentes e água, nem apenas os únicos gestores destes espaços. Os investidores privados, assim como projectos que resultam de capitais mistos, ou seja, parcerias público-privadas, ganham cada vez mais terreno no que se refere à modelação e gestão do espaço, essencialmente quando as intervenções pretendem criar mercados de consumo orientado. “Urban waterfront regeneration projects are not just examples of new governance styles and policy targets, but also objects of intensive local planning debates and even conflicts.” (SAIRINEN, 2005:122). A imagem e a identidade da cidade são duas componentes fortes transmitidas pelas frentes de água, que podem ser comprometidas ou valorizadas consoante as orientações a verter para o plano. A par da identificação da frente de água com a cidade, a apropriação do espaço é explicitada pelos vários grupos de associações e pelos cidadãos em geral, com um sentimento de pertença forte, importam-se sobretudo com a imagem do local, com a integração de usos e conexão com a cidade. Em simultâneo, as frentes de água caracterizam-se também pelo simbolismo natural que acarretam: a recreação de um conjunto de jardins e parques, a criação de jogos e espelhos de água, e a presença de um rio, mar etc. remete para um contacto com o ambiente que evade as pessoas da vida urbana, para o belo e o intocado associado ao natural.

A pluralidade das funções e das potencialidades das frentes de água colocam novos desafios ao planeamento – os impactos sociais, a sua incorporação nos planos, e a sua monitorização legitimam a adequabilidade das intervenções, indicando caminhos para os projectos futuros. As novas formas de planear as frentes de água devem responder a questões: como intervir num território de usos misto? Como respeitar os ecossistemas adjacentes à frente de água? Como integrar as obras de carácter urbano com o ambiente natural? Para quem é pensada a intervenção? Que pessoas irão utilizar o espaço? Quais os impactos sociais? “The impact assessment procedures and participatory planning

practices are one of the main methods, which have been developed to satisfy the general legitimacy qualifications of ‘cautions’ land use planning” (SAIRINEN, 2005:122).

SAIRINEN (2005) introduz um conceito de âmbito social, que quando aplicado, resulta na monitorização do impacto social causado pela intervenção. Esta ferramenta, próxima do conceito do Estudo de Impacto Ambiental, pretende demonstrar a utilidade na concepção de alternativas aos projectos, revelando-se essencial para o processo de decisão. Com a SIA (*social impact assessment*) é possível identificar os constrangimentos sociais da área a ser intervencionada, fornecendo à partida um conjunto de fundamentos base para os decisores, orientando a intervenção em si, para que sejam preenchidas lacunas e colmatados défices. Durante e no pós-intervenção, a monitorização da percepção social da mudança, através das noções de utilização e apropriação do espaço, por exemplo, funciona como uma ferramenta para a mitigação, adaptação e desenvolvimento de medidas compensatórias que visem a melhoria da qualidade do espaço e da vivência do local – “one of the main task of SIA is to predict how the nature of a community will change as a result of a specific project and to identify the stakeholders, the winners and the losers of the proposed activities.” (SAIRINEN, 2005:124). A abordagem metodológica pode ser bastante plural devido à subjectividade e mutualidade do próprio objecto (o individuo, a sociedade, as relações sociais, as sensações, percepções etc.), variando na forma: quantitativa ou qualitativa. Para ilustrar a utilidade da monitorização, mas sobretudo do envolvimento do planeamento na gestão, RAFFERTY (2004) relembra o exemplo de Seattle. É sabido que as intervenções nas frentes de água integram, na sua concepção material e ideológica, muito mais que uma faixa que vai do ponto A) ao ponto B), ao longo da linha de costa. A multiplicidade de usos, uma rede de transportes coesa e diversificada, e um conjunto de actividades mistas que dinamizem culturalmente o lugar são requisitos inerentes a uma boa intervenção em frentes de água, aceites consensualmente entre os agentes do planeamento. Porém, é vital não esquecer a envolvente da frente de água que se pretende reconverter ou requalificar. São as unidades de vizinhança que vão atribuir coesão a todo o projecto, devendo por isso ser incluídas num plano estratégico para as frentes de água.

Em 1998 haviam sido criados para Seattle um conjunto de planos de micro escala, que se assemelham aos Planos de Pormenor portugueses, contemplando intervenções simultâneas na frente de água, bem como para as áreas envolventes (*neighborhoods*). Estes planos caracterizaram-se pela ausência de uma linha mestra que os orientasse e englobasse numa visão conjunta para a cidade de Seattle. Atendendo a esta fragilidade, e ao mosaico diversificado de unidades de vizinhança (bairros) que cresciam em torno da frente de mar, ela própria em expansão, o “*Downtown Urban Center Neighborhood Plan*” foi refeito no ano 2000 com o objectivo de inserir nos projectos de requalificação, os bairros envolventes à frente de água, assumindo assim duas linhas principais: i) a frente de água foi eleita a fonte inspiradora em termos arquitectónicos e de design, devido ao papel crucial que desempenha na construção da identidade de Seattle; ii) o horizonte temporal traçado foram 100 anos, na medida em que os decisores se comprometeram a intervir ciclicamente na frente de água, mantendo o princípio de projecto vivo, inserido numa visão global para a cidade que fosse coerente e construtiva. O princípio mencionado é destacado por KRIEGER (2004), que diz que as intervenções nas frentes de água são um processo integrado na vida da cidade, devendo estar assegurada a sua actualização em termos de intervenções, que melhor se adequem às sucessivas mudanças que vão ocorrendo na cidade. A visão para Seattle denomina-se “The Blue Ring” e assenta na água como emblema da cidade, como espaço aberto que envolve a malha

urbana e que contribui para a identidade cultural dos seus habitantes. A baía de Elliott apresenta-se como o grande espelho de água de Seattle, em torno do qual se desenvolveram as seguintes medidas: a) melhorar a acessibilidade à baía; b) conectar os diferentes bairros entre si e ao centro da cidade; c) reforçar o papel da água como elemento-chave na criação e consolidação da imagem da cidade. Estas medidas basearam-se na análise da opinião pública, focada na ideia de transformar o elemento água na linha condutora de todo o projecto. Todo este processo contou com uma notável participação pública, “(...) the planning process to develop Connections and Places followed best practices. It was also exceptionally well documented, an important factor in conveying to the public to purpose of the plan, critical steps, opportunities for participation, and outcomes.” (RAFFERTY, 2004:31). Neste contexto, foi criado um conjunto de documentos distribuídos pelos *stakeholders* e pelo público que pretendia envolver-se no processo de aprovação e implementação do plano Blue Ring. As reuniões periódicas culminaram numa conferência com a duração de três dias, onde a população directamente afectada pelos planos (residente nos bairros em análise) e os restantes habitantes de Seattle colocaram perguntas provocatórias e dúvidas pertinentes (RAFFERTY, 2004).

O acompanhamento do processo de planeamento por ambas as partes, promotores, actores e público destinatário, é sem dúvida uma lição a reter, principalmente quando se trata de áreas com a multiplicidade de características das frentes de água. A imagem da cidade está espelhada na sua frente de água, é o seu cartão de visita, portanto, as intervenções devem ir ao encontro da promoção da qualidade do espaço, suscitando um efeito multiplicador em outras áreas da cidade (KRIEGER, 2004). O seu carácter inovador, que respira dinâmica, tem de ter presente a constante atribuição de novos usos numa escala temporal e espacial, vivendo em interacção com a cidade.

## METODOLOGIA

A formulação de questões surgiu através do contacto com as leituras estabelecidas, com o intuito de responder à pergunta de partida: Qual o papel dos actores territoriais na reconversão da Frente Ribeirinha Norte de Almada e quais os impactos na utilização do espaço público?

Através da análise da bibliografia, foi possível identificar diferentes perspectivas que ajudassem a compreender a evolução das frentes de água no contexto urbano e qual os motores para as intervenções que se tem assistido nas duas últimas décadas. Focando o caso de estudo, a frente ribeirinha Norte de Almada, interessa compreender quem são os actores, que actualmente exercem funções naquela frente de água (sejam profissionais, de lazer ou habitacionais)? Que transformações têm acontecido no frente ribeirinha Norte de Almada? Em que medida são os novos actores territoriais os responsáveis por essa mudança funcional? Quais os impactos na utilização do espaço público? Em que medida as actividades actuais privilegiam uma apropriação nocturna do espaço?

Através da **problematização** dos conteúdos das leituras, da reflexão sobre as mesmas, e da percepção da sua importância para a investigação e para o cumprimento dos objectivos propostos, chegou-se a um conjunto de **conceitos-chave**: frentes de água, reconversão, actores territoriais, espaço público, noite. Consequentemente, do cruzamento dos conceitos chave, foi possível construir o modelo analítico, partindo do objecto de estudo, ou seja as frentes de água urbanas.

O **modelo de análise** (Figura 1 dos Anexos) assentou nas transformações que ocorreram ao longo da história em diversas frente de água, o que permitiu, através de exemplos, compreender a evolução da relação entre cidades e frentes de água. As cidades nem sempre tiveram a mesma atitude perante a linha de água que as bordejam, em determinadas alturas era o porto que as ocupava por questões económicas e de estratégia (transporte, logística etc.), noutras o abandono das estruturas portuárias (que encontraram novas localizações, fora do perímetro urbano mais central), impulsionaram um movimento de repulsa e até de guetização por parte desses territórios, enclave entre a malha urbana e a linha de água. Perante o evoluir destas situações, os decisores puderam optar por assumir uma atitude passiva, condenando ao abandono e à degradação, o conjunto das estruturas portuárias que permaneceram no sítio do antigo porto, ou, contrariamente, optaram por investir na frente de água, abrindo portas para intervenções múltiplas, como a requalificação, a reconversão, a regeneração (e outras), mas que tinham um objectivo de inovação (atitude pró-activa). Distingue-se também uma posição intermédia, ou seja, o conjunto dos decisores que optam por uma atitude reactiva, dando continuidade às dinâmicas territoriais que se foram gerando.

Analisando as práticas sociais e a constituição de redes de actores, foi possível aferir que os actores desempenham um papel fundamental na construção do espaço público,

bem como têm a capacidade de exercer a sua vontade através do poder que adquiriram, devido à sua posição em determinado contexto. Consoante o nível de compromisso e de ligação com um território, maior a capacidade e também a vontade de avançar com as intervenções. A distinção entre usos e funções prende-se com a intenção de perceber, por um lado, as actividades que originam novas funções para a frente ribeirinha, mas também a importância de teorizar o conhecimento acerca das formas de apropriação do espaço (práticas e vivências), patentes nos usos da mesma frente ribeirinha.

A intenção de explorar a vertente nocturna da utilização do espaço público prende-se com o facto de esta dimensão não estar muito explorada no planeamento das cidades. Este facto levanta algumas questões pertinentes quando se pensa nos tempos e nos usos urbanos, em que as sociedades tendem a exercer as suas diversas actividades a ritmos diferentes, denotando-se, em algumas cidades como Nova Iorque, Pequim ou Berlim (ALVES, 2007), o prolongamento das actividades tradicionalmente diurnas, pela noite dentro – as designadas cidades 24/7, ou seja, cidades em contínuo vinte e quatro horas por dia, sete dias por semana (GWIAZDZINSKI, 2005). Transportando o conjunto de vantagens e preocupações relacionados com as frentes de água, a utilização nocturna destes espaços apresenta potencialidades ao nível dos usos dos tempos de lazer, possibilitando à cidade uma projecção mediática relativamente aos eventos nocturnos, que uma frente de água pode atrair. Surgem questões como a segurança, a iluminação ou adequabilidade dos equipamentos, sendo por isso, não só importante perceber as potencialidades nocturnas de um determinado território, os seus antecedentes, mas também quais as transformações que são necessárias processar para que a fruição do espaço público não tenha limites horários. Desta forma, especificamente na frente ribeirinha norte de Almada, importa discernir as capacidades e os impulsionadores territoriais (actores), em que medida estas duas componentes (capacidades do território e os actores) se reúnem na mesma esfera de interesses, e quais os resultados produzidos e/ou a produzir.

Perante os pressupostos anteriormente explicitados, a **hipótese** é a seguinte: as actividades que têm vindo a ser desenvolvidas na Frente Ribeirinha Norte de Almada resultam da intervenção dos actores territoriais, que por sua vez produzem alterações no uso do espaço público à noite. Ou seja, pretende-se identificar as novas funções da frente ribeirinha, em que medida essa refuncionalização advém da interferência dos actores, e na prática perceber o que se altera no uso do espaço público, nomeadamente, durante o período nocturno.

Os **instrumentos de análise** assentam na recolha e análise documental e na realização de entrevistas exploratórias e entrevistas aos actores directamente implicados na área de análise, permitindo perceber qual o seu papel neste território e qual o seu grau de envolvimento. A observação directa desempenha um papel fundamental para a desconstrução do modelo de análise e para a comprovação da hipótese, pois é através do trabalho de campo que será possível concretizar o levantamento funcional, indispensável ao conhecimento do estado do edificado, os usos que actualmente desempenham e a sua situação perante a estrutura da propriedade (ser público ou privado irá influenciar um projecto de intervenção, a forma de apropriação do espaço e o nível de compromisso por parte dos investidores – capital privado). A produção de cartografia associada aos dados apresentados anteriormente, irá permitir reflexões sobre as propostas.

## APRESENTAÇÃO DE RESULTADOS

### 4.1 – O Rio Tejo e o Estuário: oportunidades para os territórios ribeirinhos e para o porto de Lisboa

“Os rios navegáveis têm constituído eixos de desenvolvimento e caminhos transmissores de inovação, determinando a localização dos pólos da organização do espaço em vastos territórios” (GASPAR, 1970:153)

De acordo com GASPAR (1970), a navegação no Tejo remonta à época Romana, sendo que as referências aos portos do Tejo surgem com frequência no reinado de D. Manuel I, Rei que mandou executar as primeiras obras de navegação do rio. Os rios funcionavam como canais de comunicação e de trocas, permitiam a entrada de produtos do interior (de Portugal) no circuito do comércio internacional, graças às boas condições de navegabilidade do rio Tejo até Lisboa. Associada a estas, é importante realçar as vantagens do Estuário do Tejo que confere largura (variável entre os 2 e os 14 km) e com uma extensão de 50 km, desde Vila Franca de Xira ao Bugio, permitindo a sua utilização fluvial. Segundo DIAS e MARQUES (1999), a partir da secção Cacilhas-Cais do Sodré, a profundidade máxima atingida ronda os 46 metros, devido a um estreitamento do estuário do Tejo, formando um corredor de paredes abruptas com 2 km de largura. A foz do rio Tejo localiza-se entre a Torre do Bugio e o Forte de S. Julião, mas o movimento de maré faz-se sentir até cerca de 80 km da foz. A terceira zona do estuário, que DIAS e MARQUES (1999) mencionam, é formada por um canal de 32 metros de profundidade máxima que se estende de Lisboa a Paço de Arcos, característica que potenciou o desenvolvimento da actividade marítima mais intensiva neste troço, privilegiando igualmente uma localização para o Porto de Lisboa. A preferência pela margem direita, em detrimento da localização do porto na margem esquerda, resulta da presença de rochas detríticas do Miocénico, como as areias, argilitos e arenitos no troço do rio junto a Almada, que originam a formação de praia, pela acumulação das areias (DIAS e MARQUES, 1999). Adicionalmente, a instabilidade das suas vertentes terrestres e o estreito troço de terra na frente ribeirinha Norte de Almada, contribui igualmente para dificultar o estabelecimento do porto, tendo-se optado assim por aproveitar as características do território para armazéns, para a fabricação de produtos ligados aos navios, instalação de unidades de reparação e fábricas de conserva.

A irregularidade do estuário é acompanhada pelo desaguar em três canais ladeados por bancos de areia: Grande Canal (Barra Sul ou Barra Grande), localizado ao centro, possuindo 200 metros de largura e fundos estáveis; Canal do Norte, igualmente denominado Barra Norte, situa-se entre o Cachopo do Norte e as praias do Estoril, Carcavelos e Parede; por último o Canal do Sul (Golada), com profundidades bastante variáveis, caracteriza-se por ser navegável por pequenas embarcações, e localiza-se entre a Capa-

rica e o Cachopo Sul. A configuração em “bolsa” do estuário do Tejo faz transparecer uma ampla bacia, que resulta do alargamento do corredor que conduz o rio Tejo até à foz, formando-se a montante do Terreiro do Paço um mar interior, denominado por “Mar da Palha”. Este apresenta-se francamente influenciado pelas marés, formando-se mesmo correntes fortes aquando da vazante. O fenómeno em questão funciona como um entrave ao assoreamento do “gargalo” e da Barra (APL, 2001).

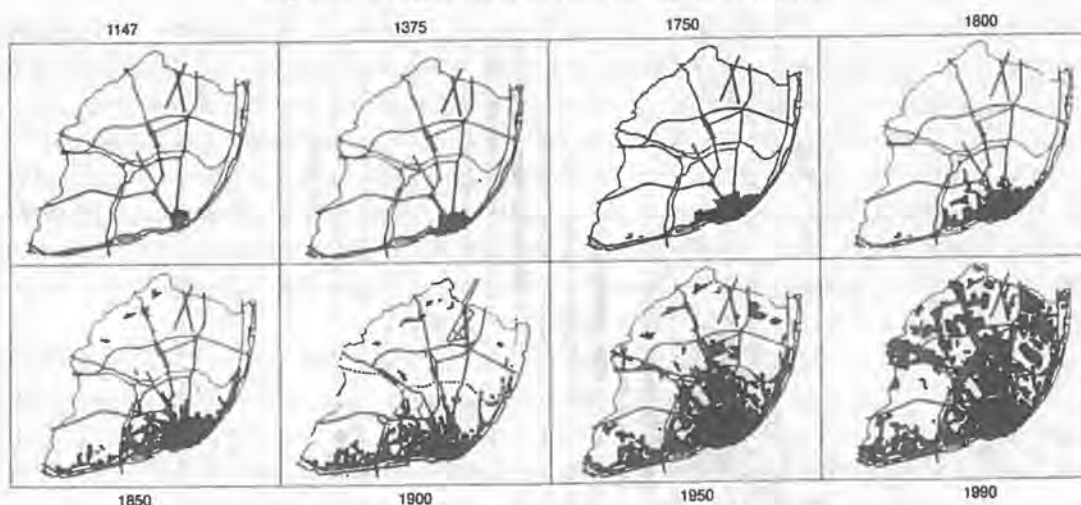
O lugar da cidade de Lisboa cresceu descendo a colina do Castelo procurando o rio, e só mais tarde se expandiu para o interior, crescendo em área e habitantes à medida que fortalecia as suas relações ribeirinhas. A cidade é “(...) como produto de uma determinada organização socioeconómica, de um modelo de desenvolvimento com o seu modo de produção e acumulação específicas.” (SALGUEIRO, 2001:31).

Na antiguidade, Lisboa era uma importante cidade portuária no contexto mediterrânico, o que favoreceu não só o crescimento da urbe, mas posicionou também Lisboa nas rotas comerciais de longo curso. Esta abertura a novas gentes cimentou também uma abertura a novos mercados, fazendo florescer a dinâmica portuária da cidade.

Com os conflitos entre Cristãos e Árabes, o Mediterrâneo viu a sua unidade territorial enfraquecida, intensificando-se as conquistas de territórios lusos, por parte dos árabes. Neste contexto, a reconquista de Lisboa aos Mouros, levada a cabo por D. Afonso I (1147) marcou uma viragem histórica para a cidade. Sob domínio português, e com os limites territoriais estabelecidos, Lisboa passou a ser o local preferencial para a fixação da corte, por volta de 1297 (SALGUEIRO, 2001). Destaca-se pela posição estratégica nas rotas marítimas que ligavam o Norte da Europa ao Mar Mediterrâneo – “(...) junto do maior rio da Península assegura um vasto *hinterland*, e as óptimas condições do estuário foram fundamentais e decisivas para fazer a grandeza de Lisboa como capital do reino e cidade essencialmente comercial e portuária” (SALGUEIRO, 2001:31). As mercadorias que entravam na cidade de Lisboa provinham sobretudo do comércio marítimo e ribeirinho.

A construção desceu a encosta do Castelo, extravasando a cidade muralhada. De crescimento espontâneo, mas ajustado faseadamente ao longo dos séculos, a cidade de Lisboa caminha em direcção ao rio, começando por esboçar uma forma alongada junto à margem do Tejo (ver Figura 10 – Crescimento urbano da cidade de Lisboa).

Figura 5 – Crescimento urbano da cidade de Lisboa



Fonte: CML, pelouro da reabilitação urbana, 1993 (adaptado), citado por SALGUEIRO (2001).

Na área Norte da cidade proliferavam os campos agrícolas, abastecedores do mercado de Lisboa, e que forneciam os produtos para serem comercializados em feiras e para serem enviados nos barcos que circulavam no rio. A própria toponímia encontrava uma forte associação com as trocas marítimas, os navegadores e com as rotas comerciais: “Podemos datar do século XIII a primeira operação urbanística planeada com a abertura da Rua Nova dos Ferros e/ou dos Mercadores. Tratava-se de uma artéria quase paralela à margem do rio, rectilínea e larga onde se instalaram os mercados mais importantes da cidade” (SALGUEIRO, 2001:34). Aqui se juntavam comerciantes provenientes de todas as partes do mundo, devido à proximidade do porto e à vocação comercial da rua, trocavam-se produtos e ideias, neste eixo longo e arejado, vestido com ilustres edifícios, merecendo destaque na malha urbana lisboeta.

Lisboa ocupava, entre os sécs. XII e XIII, um papel central no contexto comercial europeu, posicionando-se favoravelmente entre as rotas das Repúblicas Italianas e a Flandres. A margem sul do Mar Mediterrâneo estabelece fortes contactos comerciais com Portugal e com os países do Mar do Norte não dispensando a passagem por Lisboa. Os mercados difundiram-se rapidamente pela capital e por todo o país, muito à custa da proliferação das feiras. Verificou-se um forte desenvolvimento comercial, Lisboa atraía comerciantes, mercados nacionais e internacionais, capital e investimento. Todas estas vivências sociais e territoriais reflectem-se na forma da cidade, na sua relação com o porto e a área envolvente, e repercutiu-se também na distribuição da população (SALGUEIRO, 2001).

O aspecto cosmopolita que SALGUEIRO (2001) retrata, consolida-se porque, no séc. XVI, Lisboa mantinha contacto por terra e por mar com todos os continentes, tendo-se tornado, a mais importante capital marítimo-comercial do mundo. Esta cidade mundial caracterizava-se pela abertura aos estrangeiros, pela fruição de espaço da cidade em torno das trocas e das viagens marítimas.

Os sécs. XVI e XVII foram marcantes para a história do porto e da cidade de Lisboa. Com as obras de desassoreamento no rio Tejo, o porto conseguiu assumir finalmente uma posição preponderante como porto de grande escala, permitindo assim a atracagem de navios de casco profundo (APL, 2001). As actividades mercantis desempenhavam um papel central na vida da cidade de Lisboa, sendo que mesmo com o abalo do terramoto de 1755, toda a área ribeirinha da cidade foi reconstruída em prole da manutenção da tradição comercial, presente até na toponímia como a Praça do Comércio, por exemplo.

Não só na capital florescia o comércio associado às trocas marítimo-fluviais, segundo GASPAS (1970), antes do caminho-de-ferro, este tipo de transporte era o único que garantia o alargamento dos mercados, pelo seu longo alcance nas deslocações. Ainda em 1970, era possível identificar um conjunto de aglomerados que viviam das transacções económicas proporcionadas pela proximidade ao rio Tejo. Estas pequenas povoações deviam muito da sua existência à presença de um entreposto comercial, que permitia o escoamento das produções agrícolas locais, criando uma dinâmica económica com as povoações em torno do rio: esta vivacidade que se gerava em torno do rio, fomentou o aumento das áreas de influência dos lugares, conseguindo com que fossem competindo com outros pequenos portos fluviais – “O Tejo já por ser o mais extenso e o mais facilmente navegável, já por constituir artéria central da Península, adquiriu desde longa data uma importância preponderante, que manteve até ao advento do caminho-de-ferro (...)”

(GASPAR, 1970:154). Foi a camionagem que abalou por completo o transporte fluvial do Tejo, tendo-se vindo a deteriorar à medida que se densificam as redes de estradas, concentrando os pontos de armazenagem e distribuição em centros logísticos. SALGUEIRO (2001), corrobora com as transformações conseguidas com o surgimento da máquina a vapor no séc. XVIII, afirmando que este veio reconfigurar o território portuário, sentindo-se a necessidade de reestruturar o espaço atendendo à complementaridade oferecida pelo transporte ferroviário.

O porto de Lisboa foi ganhando terreno sobre o rio, culminando com as grandes obras de 1887 que deram origem a uma notável modernização: assegurar a expansão de estaleiros navais, armazéns e unidades fabris, acompanhados por diversos cais, que deram forma à linha de costa. A importância adquirida pela dinâmica portuária de Lisboa conduziu a injeções de investimento em obras de tratamento e embelezamento da frente ribeirinha, com o objectivo de transformar a imagem da cidade (SALGUEIRO, 2001).

Estava estabelecido a diferenciação entre a margem norte e a margem sul do domínio do porto de Lisboa, ficando reservada à margem sul, não só pelas características físicas desfavoráveis à recepção de navios, mas também devido a uma tradição como entreposto entre o Alentejo e Lisboa. A cidade estava assim, voltada para o rio, com uma abertura espontânea e duradoura. É possível afirmar que o cordão umbilical da cidade de Lisboa foi o Rio Tejo.

### O porto de Lisboa

O Porto de Lisboa ocupa uma área de 110 km marginais, dos quais 50 km encontram-se na margem direita, entre o Forte de S. Julião até Vila Franca de Xira, e 60 km situam-se na margem sul do Tejo (margem esquerda), da Torre do Bugio até à Ponta da Erva. A sua localização na foz do rio Tejo (APL, 2008) permite uma posição chave para o desenvolvimento e o sucesso da actividade portuária no contexto do crescimento da cidade de Lisboa.

**Figura 6 – Obras no Porto de Lisboa**



Fonte: autor e ano desconhecidos, Arquivo Fotográfico de Lisboa

No que se refere à jurisdição terrestre da competência do Porto de Lisboa, esta foi estabelecida em 1948, decretado por lei uma área de 1100 ha, integrando “(...) cais, docas, ancoradouros, terraplanos e todas as obras de abrigo ou protecção existentes ou que venham a ser construídas, quer por iniciativa da Administração Pública, quer de particulares, dentro do Domínio Público Hídrico<sup>1</sup>” (GASPAR, 2001). Citando o Art.º 7 do Decreto-Lei 226/1998, a alínea a) do segundo ponto, refere que a Zona flúvio-marítima abrange “(...) todo o estuário do Tejo, limitado a jusante pelo alinhamento das torres de São Julião e Bugio, bem como a parte fluvial do Tejo a jusante da linha definida pela foz do esteiro do Borrecho, na margem direita, e por um ponto da margem esquerda situada a 170 m a montante do cais do Cabo, segundo o traçado da estrada nacional nº 10, na travessia do Tejo, entre Vila Franca de Xira e o Cabo. A alínea b) contempla a zona terrestre, na qual se verificam algumas restrições na área de jurisdição do porto de Lisboa. São as zonas molhadas e terrestres, que estão afectas à defesa nacional (Arsenal do Alfeite, por exemplo), incluindo também as áreas afectas à excussão de serviços de domínio público (Decreto-Lei 336/1998, Art.º 7).

Na sua vertente terrestre, a área de jurisdição do porto de Lisboa estende-se ao longo das duas margens do Tejo, integrando um total de onze concelhos ribeirinhos – Oeiras, Lisboa, Loures, Vila Franca de Xira, Benavente, Alcochete, Montijo, Moita, Barreiro, Seixal e Almada, onde se localizam as mais variadas actividades associadas ao porto de Lisboa, estaleiros, pontos de acostagem, estações fluviais etc.

A gestão do porto é efectuada pela APL – Administração do Porto de Lisboa, S.A., de capitais públicos, através do DL 336/98 de 3 de Novembro, que transforma a Junta Autónoma do Porto de Lisboa, definido anteriormente pelo DL 309/87 em APL. Com o referido Decreto-Lei 336/98 foram aprovados os respectivos estatutos, adquirindo personalidade jurídica de direito público e de autonomia administrativa, financeira e patrimonial: “(...) daí que o proposto e inadiável objectivo de se conferir às administrações portuárias instrumentos adequados a uma gestão mais dinâmica e flexibilizada, suportada em mais elevados níveis de autonomia e atribuição de competências, só possa ser globalmente atingido se se avançar com a própria alteração do actual modelo estatutário para o de uma figura jurídica mais consentânea com esse mesmo objectivo, no caso, sociedade anónima de capitais exclusivamente públicos (...)” (DL n.º 336/98).

Em termos de competências, à APL S.A cabe a “(...) exploração económica e conservação e desenvolvimento do porto de Lisboa; a organização e racionalização dos serviços portuários; a supervisão e controlo das operações portuárias; o planeamento e modernização das infra-estruturas portuárias e equipamentos; a colaboração com as entidades públicas e privadas no que se refere à valorização e desenvolvimento do porto; e gestão do espaço afecto ao Domínio Público na sua zona de jurisdição.” (GASPAR, 2001).

A presença do Rio Tejo constituiu, sem dúvida uma oportunidade para o crescimento da cidade de Lisboa, para a o desenvolvimento do porto. Por outro lado, a configuração peculiar do Estuário do Tejo, favoreceu o aparecimento de núcleos urbanos em torno dos pequenos portos do Tejo. A abundância de água no Tejo permitia uma fácil irrigação de terras já férteis, cultivadas e produtivas; o peixe e os bivalves faziam parte

---

<sup>1</sup> Entende-se por Domínio Público Hídrico, a faixa marginal com uma largura de 50 m, mensurável a partir da linha máxima de preia-mar do Estuário do Tejo, incluindo os esteiros e canais que nele desembocam (D.L n.º486/71, Domínio Público Hídrico)

de algumas das riquezas do rio; as boas condições de navegação ofereciam um meio de transporte barato e eficaz, que conduzia pessoas, animais, alimentos e matérias-primas até à capital, descendo o Rio Tejo, e pelo mesmo caminho no regresso carregados de produtos da capital GASPAS (1970). O Rio Tejo e o seu estuário cimentaram a consolidação dos aglomerados que se expandiram em tornos das margens e em direcção ao interior, estabelecendo-se um corredor ribeirinho em torno do estuário do Tejo, em ambas as margens, até à capital. O porto de Lisboa localizou-se no centro ribeirinho urbano, desfrutando da posição de Lisboa no contexto económico e mercantil internacional, favorecendo e simultaneamente aproveitando o desenvolvimento urbano e o crescimento populacional. Na impossibilidade de se expandir horizontalmente e devido ao facto de Lisboa estar rodeada de áreas urbanas consolidadas (indisponibilidade de terrenos livres) por um lado, e por outro, encontrar a Este as condicionantes da Zona de Protecção Especial (Estuário do Tejo), a autoridade portuária deparou-se com a necessidade de contornar estas dificuldades, dando simultaneamente resposta ao crescimento do porto. Deste modo, foi criada uma área de jurisdição que lhe permitia crescer, instalando as suas actividades em áreas, não só com tradição em determinados segmentos de actividade, mas também onde as condições físicas terrestres e fluviais lhe permitissem alcançar óptimos de produção e de recepção de navios.

**Figura 7 – Descarga de Peixe, Porto de Lisboa, 1912.**



Fonte: BENOLIEL, Joshua (1912), Arquivo Fotográfico de Lisboa.

**Figura 8 - Doca do Trigo, Porto de Lisboa, 1949.**



Fonte: (?), Eduardo (1949), Arquivo Fotográfico de Lisboa.

## **4.2 – Frente Ribeirinha Norte de Almada, práticas antigas, funções esquecidas e usos actuais – análise dos resultados**

### **4.2.1 – Enquadramento da área de estudo**

A frente ribeirinha Norte de Almada localiza-se na margem Sul do Tejo, no distrito de Setúbal, concelho de Almada, e abrange as freguesias de Almada e Cacilhas. A área de estudo tem uma extensão de cerca de 1.600 metros. É limitada a Sul pela Arriba fósil que acompanha toda esta área, e a Norte pelo Rio Tejo.

A frente ribeirinha Norte de Almada, entre os séculos XVIII e XX, teve funções habitacionais, fabris, recreativas e culturais (FLORES, 1987). Porém, nos dias de hoje, este território está em avançado estado de degradação, sendo que simultaneamente é palco de

fenómenos de recuperação, reintrodução, manutenção e inovação. É possível subdividir a frente ribeirinha norte de Almada em quatro secções: o Ginjal, a Boca do Vento, o Olho-de-Boi e a Quinta da Arealva. O Ginjal vai desde o largo de desembarque em Cacilhas até à Boca do Vento. O Ginjal é marcado por uma estreita linha de armazéns

**Figura 9 – Localização da área de estudo: frente ribeirinha Norte de Almada**

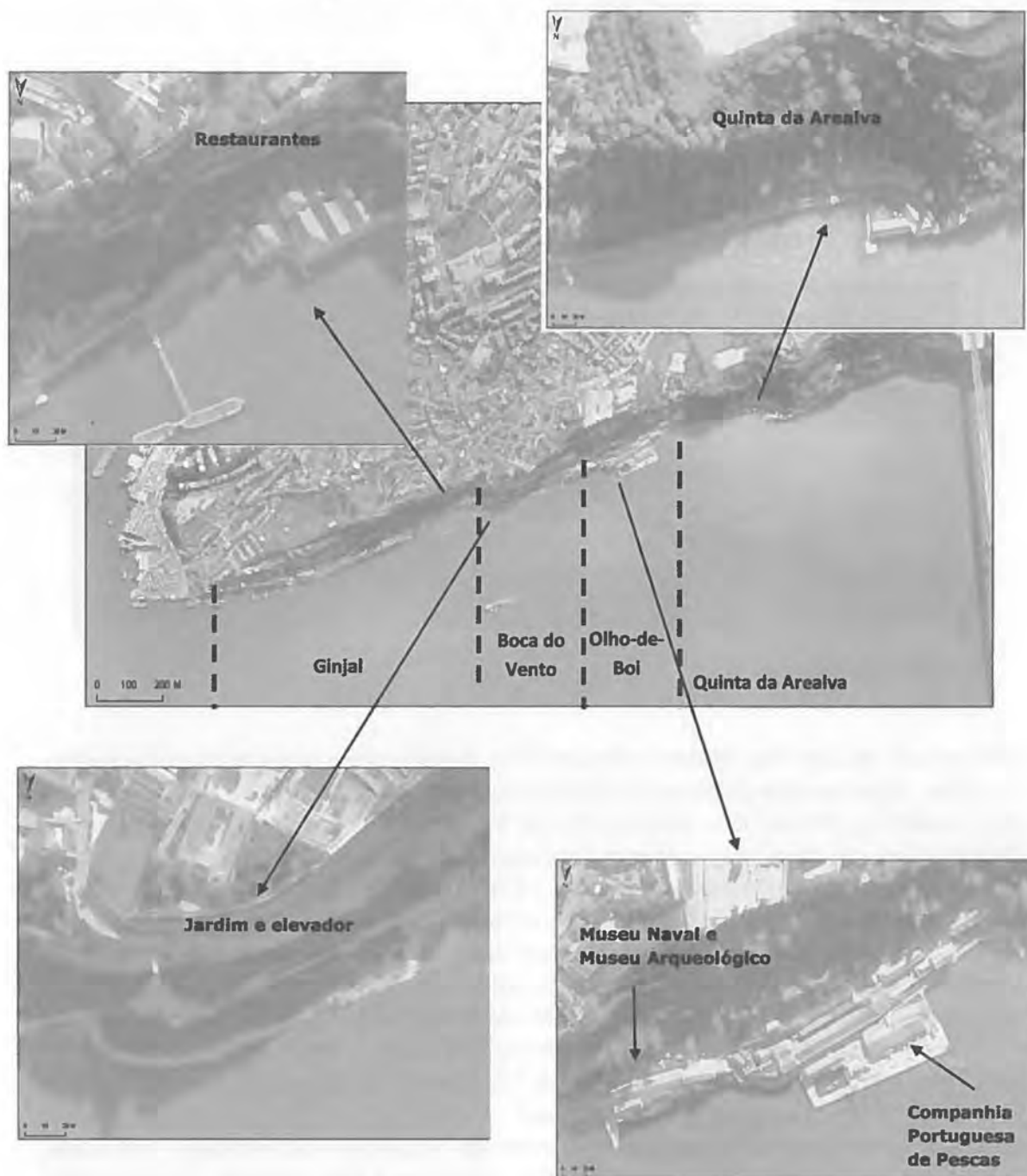


Fonte: elaboração própria

hoje, na sua maioria degradados e abandonados, porém conserva ainda no início junto a Cacilhas, algumas actividades relacionadas com o transporte fluvial. Junto à antiga Praia das Lavadeiras, existem dois restaurantes que marcam o fim desta área, e são os grandes dinamizadores da circulação diurna e nocturna desta área (servem jantares diariamente). A área da Boca do Vento localiza-se entre o Ginjal e o Olho-de-Boi. Caracteriza-se pelo arranjo ribeirinho que deu origem a um jardim e a um elevador, com o objectivo de estimular o acesso à frente de água. A extensão do jardim é de aproximadamente 6.673 metros quadrados. A Fonte da Pipa que dá início à terceira secção da frente ribeirinha norte de Almada – o Olho-de-Boi. O Olho-de-Boi é constituído por um conjunto de edifícios, na sua maioria armazéns reconvertidos, outros abandonados, edifícios de habitação, o conjunto das unidades fabris da Companhia Portuguesa de Pescas e ainda o seu Bairro Social, integralmente preservado. A designação Olho era frequentemente utilizada na língua portuguesa para denominar “exurgências naturais” (SOUSA, 1985:150) – no referido local, a palavra Olho referia-se a uma mina de água de caudal abundante. O quarto segmento deste território é a Quinta da Arealva, segundo SOUSA (1985) o topónimo Arealva surgiu apenas depois do séc. XIX, após a destruição do antigo Forte da Pipa, presente neste lugar. Arealva simboliza “areia alva” (SOUSA,

1985:78), ou seja, reporta para a existência de uma praia de areia branca. As quatro áreas são bastante distintas, embora façam parte do mesmo conjunto, com um passado comum. A singularidade que os limites naturais oferecem ao território entre Cacilhas e a Arealva forçou a adaptação e captou determinadas actividades que ali encontraram o ambiente e as condições necessárias para se desenvolverem.

Figura 10 – Frente Ribeirinha Norte de Almada



Fonte: elaboração própria

Em termos populacionais, os dados desagregados à freguesia referem-se aos Censos 2001. As tabelas que se apresentam contêm dados de densidade populacional, população residente e população por grupos etários. As freguesias de Almada e de Cacilhas, são aquelas às quais pertence a frente ribeirinha Norte de Almada. A freguesia de Almada é a mais densamente povoada (14235,33 hab/km<sup>2</sup>) e conseqüentemente, com mais quantitativos de população residente (19513).

**Quadro 3 – Densidade Populacional, Censos 2001**

Loca de residência (à data dos Censos 2001)	Densidade populacional (N.º/km <sup>2</sup> ) por Local de residência (à data dos Censos 2001)
	N.º/km <sup>2</sup>
<b>Portugal</b>	112,38
<b>Península de Setúbal</b>	451,98
<b>Concelho de Almada</b>	2289,92
<b>Freguesia de Almada</b>	14235,33
<b>Freguesia de Cacilhas</b>	6342,16

Fonte: INE, Instituto Nacional de Estatística, Censos 2001 (Última actualização destes dados: 15 de Maio de 2007)

**Quadro 4 – População residente por local de residência e grupos etários agregados, Censos 2001**

Grupo Etário	Concelho Almada	%	Freguesia Almada	%	Freguesia Cacilhas	%
0-14	22662	14	1963	10	635	9
15-24	21655	13	2128	11	693	10
25-49	58045	36	5865	30	2103	30
50-64	31518	20	4160	21	1738	25
65-79	22180	14	4389	22	1500	22
>=80	4765	3	1008	5	301	4
<b>Total</b>	<b>160825</b>	<b>100</b>	<b>19513</b>	<b>100</b>	<b>6970</b>	<b>100</b>

Fonte: adaptado de INE, Censos 2001

A escolha da desagregação dos dados por faixas etárias tem como objectivo perceber o peso da população por grandes grupos etários, pelo que foi necessário reagrupar nos seguintes grandes grupos: 0-14; 15-24; 25-49; 50-64; 65-79 e >=80 anos. Em ambas as freguesias, apesar das diferenças de valores, o grupo etário com maior peso na estrutura populacional é aquele que representa a grande fatia da população activa, ou seja, a faixa entre os 25 e os 49 anos. É de destacar, que a freguesia de Cacilhas possui 25% da população entre os 50 e os 64 anos, superior à freguesia de Almada, em que a população entre os 65 e os 79 anos tem um peso considerável na estrutura da população (22%). Ambas freguesias têm um comportamento semelhante ao concelho de Almada, destacando-se o peso da população jovem (0-14), que representam 14% do total da população do concelho.

As tabelas apresentadas caracterizam, em traços gerais, a estrutura da população do concelho de Almada e das freguesias que têm territórios ribeirinhos na frente de água

Norte de Almada, e têm o objectivo de diferenciar os tipos de público-alvo. Uma intervenção em frentes de água deve ter em conta diversos tipos de população, pois pretende-se que seja um espaço atractivo quer para jovens, idosos e restante população residente e visitante.

#### **4.2.2. – Trabalho de campo e caracterização geral**

O trabalho de campo realizado no âmbito da investigação residiu no levantamento funcional do edificado presente na área em análise, desde o cais de Cacilhas até à Quinta da Arealva. Foi realizado em vários dias, desde o mês de Dezembro de 2008 até Maio de 2009, a fim de aferir as diferenças de utilização do espaço – a observação directa e registos foram igualmente aplicados. A tabela que sustentou a análise do levantamento teve como objectivo perceber qual o estado do edificado, a estrutura da propriedade e as funções desempenhadas (entre outros aspectos), com a finalidade de construir um conjunto de cartas que identificassem e caracterizassem os edifícios e as ocupações de uma forma sistematizada, por esta mesma razão foram utilizados os sistemas de informação geográfica. De acordo com a pergunta de partida “Qual o papel dos actores territoriais na reconversão da Frente Ribeirinha Norte de Almada e quais os impactos na utilização do espaço público?”, o levantamento funcional contribuiu para perceber quais as principais funções e actividades desempenhadas actualmente pelo Ginjal, Boca do Vento, Olho-de-Boi e Arealva, comparando-as com as funções anteriormente desempenhadas – este exercício de comparação serviu-se de recolha bibliográfica e de outras fontes documentais e também através das entrevistas. Os relatos históricos patentes na bibliografia constante no Arquivo Histórico de Almada permitiu reconstruírem as actividades e os usos que a frente ribeirinha Norte de Almada tinha, desde o final do século XIX e início do século XX. O período mencionado foi seleccionado por coincidir com o arranque da industrialização portuguesa, principalmente no que diz respeito a actividades relacionadas com o mar, pesca e transformação dos seus produtos do mesmo ramo e outros, bem como actividades de construção e reparação naval. Almada teve desde sempre uma tradição fabril bastante marcada (FLORES, 1987), com unidades fabris a proliferar por várias áreas da cidade, sendo que a frente de água, desempenhou um importante papel no desenvolvimento e maturação de muitas indústrias.

O trabalho de campo contribuiu também para perceber qual a natureza das novas actividades que se estavam a desenvolver em toda a área, e identificar os actores responsáveis por estas mudanças.

#### **4.2.3. – Práticas antigas, funções esquecidas**

Cacilhas apresenta vestígios que remontam a Idade do Ferro, predominando os vestígios deixados pelas ocupações do Império Romano (FLORES, 1987). As características geográficas ofereceram a Cacilhas e a toda a frente ribeirinha Norte, um conjunto de potencialidades naturais, exploradas através de pequenos portos comerciais – a partir da margem sul eram escoados variadíssimos produtos para a capital (FLORES, 1987). Nos séculos XVII e XVIII começaram a surgir, ao longo do Ginjal, grandes armazéns especializados no azeite e no vinho. A população ocupava-se essencialmente das actividades derivadas da apanha de peixe, manutenção e construção de barcos, comercialização do peixe, montagem das redes etc. No largo de Cacilhas comercializavam-se igualmente os

excedentes agrícolas, que de barco eram encaminhados para Lisboa. Na segunda metade do séc. XIX começam a verificar-se algumas alterações na organização económica do Ginjal, associadas ao incremento da actividade industrial. Surgiram unidades corticeiras, armazenagem de vinho, vinagre e azeite, tanoarias, fábricas de conservas de peixe, a fábrica do óleo de fígado de bacalhau, estaleiros navais, oficinas e outros armazéns que pulverizavam a paisagem do Ginjal ao Olho-de-Boi, conferindo-lhe um dinamismo notável. A implantação da República trouxe novamente algumas inovações ao Ginjal: “(...) alguns armazéns (...) foram adaptados a casas de pasto e/ou restaurantes, onde as suas famosas caldeiradas, sardinhas assadas, mariscos, ostras abertas nos fogareiros junto às suas portas, fazia a delícia dos forasteiros que também utilizavam o grande divertimento local: as burricadas.” (FLORES, 1987:18). Lisboaetas e estrangeiros dirigiam-se ao Ginjal sobretudo para desfrutarem dos entretenimentos locais, à medida que o transporte fluvial entre a capital e Cacilhas tinha cada vez mais procura – até ao início do séc. XX o dinamismo laboral e de lazer estava patente na vida diurna e nocturna do Ginjal.

**Figura 11– “Retiro Universo”  
por volta de 1900.**



**Figura 12 – “Corredor do Cais do Ginjal”,  
local da taberna de D. Emília e Sr. Luís  
dos Galos, grande ponto de encontro  
do Ginjal, 1976.**



Fonte: FLORES (1987:167), fotografia 285.

Por volta dos anos cinquenta do século XX, a indústria naval multiplicava-se por toda a frente de água de Almada, favorecendo o crescimento populacional, pela grande oferta de trabalho que proporcionava. FLORES (1987:19) afirma que o sector da indústria naval, com uma grande representatividade em Cacilhas deixou profundas marcas em

termos económicos, e também sociais, são exemplos as empresas Lisnave, na Margueira, a Parry & Son e a Sociedade de Reparações de Navios que se localizavam no Ginjal e a Companhia Portuguesa de Pescas, situada no Olho-de-Boi. Já a indústria corticeira sofria o processo inverso (SILVA, 1999), assistiu-se ao desmantelamento das grandes unidades fabris de cortiça, que tanto caracterizavam a paisagem e a estrutura económica da margem Sul do Tejo, ao mesmo tempo o incremento populacional dava lugar a uma construção urbana massiva e desordenada. Este acontecimento foi impulsionado igualmente pela inauguração da Ponte 25 de Abril, em 1966 (FLORES, 1987:19).

**Figura 13 – “Estaleiro da Hugo Parry&Son”, fotografia da colecção Henrique Seixas, do Museu da Marinha, 1965.**



Fonte: FLORES (1987:170), fotografia 292.

Na tabela que se segue, estão elencados o conjunto das empresas sediadas nos diferentes segmentos territoriais da frente ribeirinha Norte de Almada, com a descrição possível das suas actividades, ano de abertura ou período de funcionamento/cessação. A última coluna da tabela refere-se à função que as mesmas unidades industriais possuem actualmente, de forma a identificar possíveis paralelismos.

**Quadro 5 – Inventariação das empresas da Frente Ribeirinha norte de Almada**

Nome	Actividade desempenhada	Ano de abertura/ano de encerramento	Localização	Situação actual
Parry & Son	Estaleiro – construção e reparação naval – frota bacalhoeira	Fundada nos finais XIX, 1860/1938	Cubal – praia imediatamente a seguir a Cacilhas	Sem função/edifício parcialmente destruído
Fábrica “Moreira” <i>Mais tarde tornou-se na Fábrica Virgílio Correia, Lda., de folha de Flandres.</i>	Conserva de Fruta	1936/?	Ginjal	Sem função/ área dos restaurantes
Fábrica “La Paloma”	Conserva de Peixe	1936/?	Ginjal	Sem função/área dos restaurantes
João Theotónio Pereira Júnior Lda.	Vinhos, vinagres, azeite e aguardentes – exportação para o Brasil, ex-colónias e Ilhas Adjacentes	1950/?	Ginjal – edifício alto de 1º andar inteiro – clube náutico Almada (?)	Sem função/?

Nome	Actividade desempenhada	Ano de abertura/ano de encerramento	Localização	Situação actual
Tanoaria de Salvador Raposo	Fabrico de barris em madeira de eucalipto ou castanho – artefactos para colheita, transporte e tratamento de vinho	Início séc. XX – 1930-1968/?	Ginjal	Sem função/?
“Pacou” – Bento José Pereira Júnior – sucessora Alda P. Pereira Gomes de Melo	Exportação de vinhos e vinagre puro de vinho para o Brasil e ex-colónias, e também Lisboa e outras cidades do país	Fundada nos finais séc. XVIII – anos 30/?	Ginjal – em frente a uma grua – armazéns r/c (depois 1ª esquina)	Sem função/?
Tanoaria Francisco da Cerca	Fabrico de barris para o armazenamento de vinho	Fundada nos finais XIX – início XX – 1976/?	Corredor do cais do Ginjal	Sem função/edifício ainda existente
Symington & C. <sup>a</sup>	Cortiça	1926/?	Ginjal	Sem função/?
Grémio Nacional dos Armadores da Pesca do Bacalhau	Armazéns de frigorífico e de isco	1930/final dos anos 70	Ginjal – em frente a pontão – porta no 1º andar com rolante para gelo	Sem função/edifício ainda existente
Sociedade de Reparações de Navios, Lda. (SRN)	Estaleiro de reparações	1930/final dos anos 70	Ginjal	Sem função/edifício ainda existente
Copenave (*SRN)	Cooperativa de industriais pesqueiros	1930/final dos anos 70	Ginjal	Sem função/edifício ainda existente
Empresa Industrial do Frio (*SRN)	Aluguer de frigoríficos	1930/final dos anos 70	Ginjal	Sem função/edifício ainda existente
Fábrica de Redes (*SRN)	Produção de redes de pesca	1930/final dos anos 70	Ginjal	Sem função/edifício ainda existente
Fábrica do Óleo de Fígado de Bacalhau (*SRN)	Produção de Óleo de Fígado de Bacalhau	1930/final dos anos 70	Ginjal	Sem função/edifício ainda existente
Companhia de Fiação e Tecidos Lisbonense	Funcionava para aquecimento e fervura do fio nas tinturarias, cardava também algodão – caldeira a vapor	1832/?	Olho-de-Boi	Sem função/edifício ainda existente
Firma Souza Lara & Com. <sup>a</sup>	Armazém do Crespo – fábrica de Lãs	1888/?	Ginjal	Sem função/?
António João Rosa	Oficina de produtos farmacêuticos	1893/?	Ginjal	Sem função/?
Companhia Portuguesa de Pescas	Empresa com uma organização vertical	1920/1978/79	Olho-de-Boi	Ocupações várias: estaleiros, habitação, serralharias, ateliê, clube naval de Almada, Museu
Sociedade vinícola do Sul	Armazenistas de vinhos (Domingues Afonso e os Paliarte)	1861/?	Quinta da Arealva	Sem função/edifício parcialmente destruído

Fonte: adaptado de FLORES (1987; 2003); SILVA (1999); SOUSA (1985); com base em relatos na entrevista do Presidente do Clube Náutico de Almada (Sr. Meira).

“A fábrica de Olho-de-Boi constitui, pois, o primeiro reflexo da «Revolução Industrial» no concelho de Almada.” (FLORES, 1987). O negócio da fiação e tecidos iniciaram naquele local em 1885, sendo que mais tarde se desdobrou entre tecidos e venda de

**Figura 14 – “Adega de Bento José Pereira Júnior, Sucessora”, anos 20-30.**



Fonte: FLORES (1987:166), fotografia 284.

carvão, o combustível que alimentava a máquina a vapor – a firma Cardiff pertenceu a Alexandre Black e localizava-se junto às docas Parry&Son, na frente de água de Almada (Ginjal), que surgiu logo depois, em 1886

As principais empresas desenvolviam actividades relacionadas com a pesca ou a construção/reparação naval, porém outra actividade bastante presente neste contexto era a armazenagem de todo o tipo de produtos, destacam-se: vinho, azeite, vinagre, peixe etc.. As tanoarias ocupavam muitos dos edificios do Ginjal, com percursos que remontam, no caso da “Pacou”, que segundo FLORES (1987), foi fundada nos finais séc. XVIII.

A maioria das empresas tinha a sua localização ao longo do Cais do Ginjal. O Olho-de-Boi dá a localização à Companhia Portuguesa de Pescas, uma empresa cujo sistema produtivo estava organizado verticalmente, o que significa que no seu espaço tinha um conjunto de diversas unidades que se dedicavam à construção, produção ou transformação dos bens necessários para funcionarem no seu conjunto: gelo, iscos, reparações, oficinas, redes de pesca, construção naval, transformação do peixe, embalagem e comercialização.

Como relata FLORES (1987) são os anos setenta do séc. XIX que marcam o arranque da produção industrial almadense, crescendo “a um bom ritmo, tornando-se o sector mais dinâmico na economia do concelho (...) a indústria naval (Ginjal) (...) dependentes do rio e de Lisboa”. Neste contexto, começou a verificar-se uma alteração socioprofissional no concelho de Almada, pela “concentração fabril e a mecanização do trabalho, em especial na indústria corticeira” (FLORES, 2003:49). Os núcleos urbanos ribeirinhos como o Ginjal e o Olho-de-Boi cresceram devido à introdução de novas indústrias, dependentes da capital pelas matérias-primas, pelo combustível e pelo posicionamento no mercado.

A decadência deste dinamismo que desde cedo esteve enraizado no Ginjal deveu-se essencialmente, como SOUSA (1985) identifica, à falência das tanoarias e armazéns de vinhos, azeites e vinagres, que exportavam em larga escala para as ex-colónias portuguesas. Com a independência dos territórios ultramarinos, assistiu-se ao progressivo declínio do movimento dos armazéns sediados no Ginjal, que assentavam a sua actividade nas exportações. Como já foi mencionado anteriormente, defendido por FLORES (1987), a cortiça e os têxteis sofreram processos de desmantelamento devido ao crescimento urbano descontrolado que a construção da ponte sobre o Tejo, veio trazer à mar-



**Figura 15 – “Carregamento de Pipas”,  
firma de José Theotónio Pereira Júnior, Lda.  
anos 50.**

Fonte: FLORES (1987:160), fotografia 271

gem Sul em geral e a Almada em particular, graças à sua proximidade a Lisboa. A travessia do Tejo e a divulgação do automóvel fizeram com que, progressivamente, o transporte fluvial perdesse alguma da sua importância e dinamismo – este facto originou o declínio de uma série de empresas que se ocupavam da manutenção e serviço ao transporte fluvial. A paralisação da pesca do bacalhau, arrastou consigo a falência de actividades como as oficinas e estaleiros de reparações, fabricação das redes, armazenagem etc., colaborando para o abandono de alguns edifícios no Ginjal.

#### **4.2.4. – Levantamento funcional: os usos actuais**

SILVA (1999:65) alerta para o facto de o Ginjal ser “(...) uma zona de tipologias arquitectónicas bem definidas em que predomina o edifício de um ou dois pisos.” Prevalence nesta arquitectura o carácter funcional dos espaços, típico do período industrial, que chega aos dias de hoje, dando a percepção de conjunto.

Em traços gerais, o levantamento funcional permitiu conhecer, além das funções/actividades que actualmente estão em prática na área de análise, um conjunto de características do edificado e do passeio ribeirinho. Com o objectivo de perceber, em termos espaciais, a evolução e a decadência das actividades que se desenvolviam em toda a área, nos séc. XIX e XX (até ao fim da década de 80), bem como a forma como as actuais actividades se distribuem na frente de água, foram construídas cartas ilustrativas do resultado do levantamento e do trabalho de campo. As categorias analisadas têm por base ALVES (2003), acerca dos elementos do espaço público, vias de acesso, constrangimentos e qualidade. Os inputs foram os seguintes:

As cartas produzidas encontram-se na escala de 1: 4000, divididas em duas unidades territoriais: a primeira abrange o Ginjal e a Boca do Vento (parte a), e a segunda o Olho-de-Boi e a Quinta da Arealva (parte b). A legenda das cartas teve por base os códigos das cores do CORINE LAND COVER (2000), sofrendo adaptações às especificidades tratadas nas cartas. No que diz respeito ao levantamento funcional, a escala de cores foi seleccionada com o objectivo de ser visualmente discriminatória, ou seja, para que seja possível associar cada cor a cada função distinta.

Quadro 6 – Síntese da construção da cartografia

<i>Inputs</i>	<i>Características</i>
Edificado	Estado do edificado
	N.º de pisos do edificado
	Cadastro
	Arqueologia Industrial
	Elementos portuários
Funções	Levantamento funcional
Acessibilidades	Passeio ribeirinho
	Tipologia da pavimentação
	Protecção da frente de água
	Acessos terrestres
	Obstrução da via
	Estacionamento
Qualidade	Iluminação
	Espécies vegetais
	Mobiliário urbano
	Ruído

Fonte: elaboração própria

### Edificado

Relativamente ao cadastro a divisão é bastante clara, com excepção do Jardim da Boca do Vento, arranjo da Fonte da Pipa, Núcleo Museológico e Companhia Portuguesa da Pescas que pertencem à administração pública, local no caso dos três primeiros, e central, no caso da última, os restantes edifícios pertencem a privados.

A ausência de funções, aliada ao edificado, na sua maioria, degradado ou em ruína, são os aspectos mais marcantes desta frente de água. O estado de conservação apresenta uma forte correlação com a ocupação do edificado, bem como com a função que actualmente desempenham. Os edifícios em bom estado são em menor número na área Ginjal e Boca do Vento, que correspondem às áreas com maior concentração de edifícios sem função (abandonados) – as funções existentes são uma pequena oficina e unidades de armazenagem.

As excepções em termos de bom estado de conservação correspondem a um conjunto de edifícios nas imediações do largo de Cacilhas e aos edifícios dos dois restaurantes junto ao jardim. Analisando a partir de Lisboa, denota-se o estado avançado de degradação que a grande parte do edificado se encontra. No Olho-de-Boi, os edifícios mais próximos da frente de água apresentam-se degradados e com problemas sérios ao nível da conservação.

Os edifícios de habitação surgem pontualmente ao longo do Cais do Ginjal: o antigo “Corredor do Ginjal” (FLORES, 1987) desempenhava, durante todo o século XX, funções residenciais, que actualmente se mantêm. No Olho-de-Boi, o antigo Bairro Social da Companhia de Pescas Portuguesa, continua a reunir um conjunto considerável de residentes, contribuindo para a manutenção do bom estado de conservação do edificado. As restantes habitações avulsas ao longo da frente de água, caracterizam-se por ocupações ilegais de edifícios abandonados.

Figura 16 – Carta de Cadastro



Fonte: elaboração própria

Figura 17 – Carta de Estado do Edificado e Levantamento Funcional: Ginjal e Boca do Vento



Fonte: elaboração própria

Figura 18 – Carta de Estado do Edificado e Levantamento Funcional: Olho-de-Boi e Arealva



Fonte: elaboração própria

As actividades mais diversificadas dividem-se em três sectores: no início do Ginjal, junto ao largo de Cacilhas, que está relacionado com a proximidade a um eixo de comunicação terrestre e outro fluvial (estação fluvial de Cacilhas) e com a maior afluência de pessoas (restaurante). Esta área distingue-se pela ocupação de alguns edifícios com funções relacionadas com o transporte de passageiros (escritórios da companhia transportadora Transtejo e oficinas de reparações do mesmo grupo e outras). Na Boca do Vento evidenciam-se os núcleos Naval e Arqueológico, constituindo no seu conjunto um Museu (assinalado a violeta); O outro sector de relevo é o Olho-de-Boi, nas antigas instalações da CPP, que pela configuração do edificado, permite a repartição segmentada de funções diversas: habitação; armazéns; espaços de arquivo do ICNB; empresa (de arquitectura); oficinas; restaurante; Clube Náutico. Neste conjunto, é possível identificar alguns dos actores mais importantes, com um papel dinâmico na frente ribeirinha, nas relações com os outros e com o sector público (não se está a falar de proprietários, mas sim de arrendatários). Note-se que, contrariamente ao primeiro segmento, este pertence ao sector público (ver carta do Cadastro).

Ao longo da frente ribeirinha saltam à vista algumas valências inerentes a este tipo de espaços. Foram cartografados elementos tais como a estação fluvial de Cacilhas, o conjunto dos pontões que se localizam neste eixo e o ponto de flúvio-táxis, único no concelho de Almada.

Com o objectivo de avaliar a riqueza de um passado afecto às indústrias relacionadas com as pescas (entre outras), com o transporte fluvial e a reparação naval, foi pertinente identificar a presença de elementos portuários e de aspectos de arqueologia industrial. Para o efeito, construíram-se as cartas das figuras 21 e 22.

**Figura 19 – Carta de Presença de Arqueologia Industrial e Elementos Portuários:  
Ginjal e Boca do Vento**



Fonte: elaboração própria

Os elementos portuários que integram a legenda resultam do trabalho de campo e da identificação dos mesmos no terreno, classificando-os como “elementos portuários”, devido à sua função estar relacionada com a actividade portuária e fluvial, mesmo em pequena escala. A aferição da presença ou não de arqueologia industrial prende-se directamente com o edifício, enquanto a existência de elementos portuários está relacionada com o que se localiza em frente do edifício, muitas vezes até associado à sua antiga função. O edifício foi utilizado como marca de referência, devido à indisponibilidade de um GPS para a marcação precisa dos pontos.

Em linhas gerais, a frente ribeirinha divide-se em dois segmentos: Ginjal – Boca do Vento, onde a presença de arqueologia industrial no edificado é intermitente, mas com alguma riqueza no que diz respeito aos elementos portuários, como por exemplo escadas e rampa de acesso ao rio e três guindastes marítimos em bom estado de conservação. Os pontos de amarração são bastante frequentes ao longo do passeio ribeirinho, estando na sua maioria parcialmente destruídos. Por essa razão, foram cartografados aqueles que ainda são capazes de cumprir a sua função. Ao conjugar esta informação com a carta da protecção do passeio ribeirinho, pode deduzir-se que provavelmente, alguns dos pontos de amarração tenham sido propositadamente removidos, de forma a colocar a protecção. (ver adiante Carta da Protecção da Frente de Água e Estacionamento). É no arranjo da Boca do Vento, que se encontra a única âncora (visível e em bom estado de preservação) de toda a frente de água, localizada no início dos núcleos museológicos da Câmara Municipal de Almada. A área do Olho-de-Boi apresenta dois conjuntos de edifícios, marcados pela presença de importantes elementos de arqueologia industrial, associados

às antigas funções da Companhia Portuguesa de Pescas e à proximidade ao Tejo. Aos edifícios situados na borda de água, acrescem os elementos portuários, dos quais se destaca um pontão para acostagem de barcos, carregamentos, descargas, reparações, etc., actividades desempenhadas pela antiga CPP. O referido pontão encontra-se bastante degradado e está sobre uma forte pressão em termos de utilização.

**Figura 20 – Carta de Presença de Arqueologia Industrial e Elementos Portuários: Olho-de-Boi e Arealva**



Fonte: elaboração própria

O número de pisos dos edifícios é variável. Pese embora o facto da maioria destes edifícios terem desempenhado, no passado, funções relacionadas com a armazenagem, construção ou reparação, os edifícios possuem primeiro andar. Normalmente, os edifícios apenas com r/c são de maiores dimensões, e localizam-se principalmente no Cais do Ginjal, no entanto, é possível destacar um conjunto de edifícios imediatamente a seguir ao jardim Boca do Vento, com características semelhantes. Os edifícios com segundo andar são reduzidos – no Ginjal correspondem a uma oficina e a um armazém (leitura da esquerda para a direita), com destaque para um antigo restaurante, actualmente sem funções, com segundo andar e terraço, sendo esta a tipologia hierarquicamente superior em número de pisos. No caso do Olho-de-Boi, os edifícios ao nível do segundo andar, detêm funções residenciais.

Figura 21 – Carta de Número de Pisos



Fonte: elaboração própria

### Acessibilidades

As acessibilidades são o principal problema da área de análise, não apenas devido às deficiências de acessos terrestres, mas sobretudo porque a organização da sociedade modificou-se, no sentido de desvalorizar o transporte fluvial, em sobrevalorização do transporte terrestre. Veja-se o exemplo da Quinta da Arealva, cuja decadência acompanhou esta mudança nos meios de transporte. No momento em que o transporte fluvial perdeu importância para o transporte terrestre (camionagem), o escoamento do vinho produzido e armazenado na Arealva em pipas de grandes dimensões, tornou-se insustentável pois a posição encaixada da Arealva, não permitia um fácil acesso ao topo da arriba. Ao longo do Cais do Ginjal, várias foram as actividades que se ressentiram com a diminuição do transporte fluvial, devido sobretudo à insuficiente conexão entre acessos terrestres e o passeio ribeirinho.

Foi cartografada a tipologia dos acessos terrestres com o objectivo de medir a acessibilidade e depois comparar com as entrevistas, ingressando também nas propostas. O corredor ribeirinho constitui o principal canal de acesso terrestre: destaca-se a área dos restaurantes, onde é possível aceder por escadas que partem de Almada Velha; no jardim situa-se o elevador da Boca do Vento; a estrada que serve o transporte motorizado localiza-se no início do Olho-de-Boi, culminando no topo da arriba, em Almada Velha.

A obstrução da via dá-se essencialmente devido ao estacionamento sem regras, predominantes em duas áreas, que coincidem com estradas de acesso terrestre e portanto, servem veículos motorizados: a) junto ao largo de Cacilhas, onde o passeio é também mais largo e portanto existe disponibilidade de espaço para estacionar, limitando a circu-

Figura 22 – Carta de Acessos Terrestres



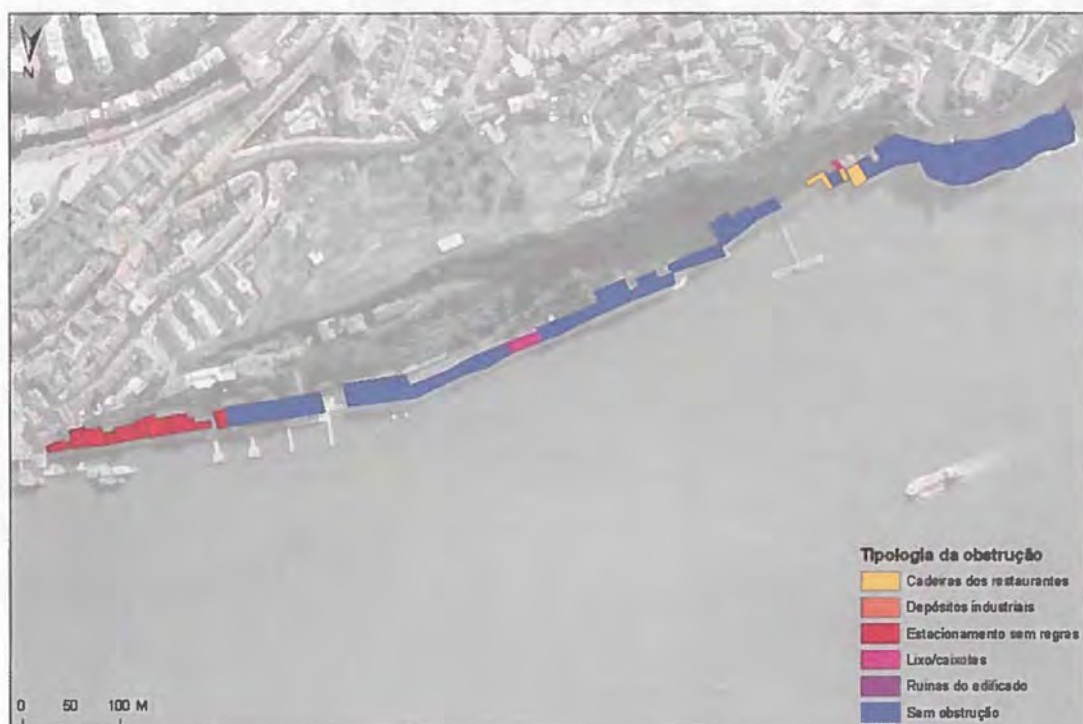
Fonte: elaboração própria

lação; b) o pontão de acostagem de barcos no Olho-de-Boi enfrenta uma grande pressão devido ao estacionamento automóvel, que impede igualmente a boa circulação. Foram assinalados outros tipos de obstrução da via, com o objectivo de identificar os locais/fontes. O lixo, caixotes do lixo desordenados e depósitos industriais, como restos de materiais das oficinas em funcionamento, dificultam a circulação nas áreas assinaladas – realça-se o facto de ser também nesta mesma área que existem algumas oficinas, serralharias, pequenas empresas de reparações e o Clube Náutico de Almada. A Quinta da Arealva constitui por si só um espaço perigoso em termos de circulação, pois o edifício em muito mau estado pode ruir a qualquer momento, neste sentido, a via está em risco de ser obstruída por ruínas do edificado.

A cartografia relacionada com o passeio ribeirinho teve como objectivo conhecer a sua composição, largura, pavimento e tipo de protecção oferecido. Neste contexto, pretende-se perceber a regularidade ou irregularidade do caminho da frente de água, a forma como o passeio é separado, ou não do rio (protecção) e também os materiais que compõem esse mesmo passeio, a sua uniformidade ou dissimetrias. A informação relativamente ao passeio ribeirinho reflecte os usos e funções desempenhados anteriormente pelo Cais do Ginjal, embora tenha passado por algumas transformações.

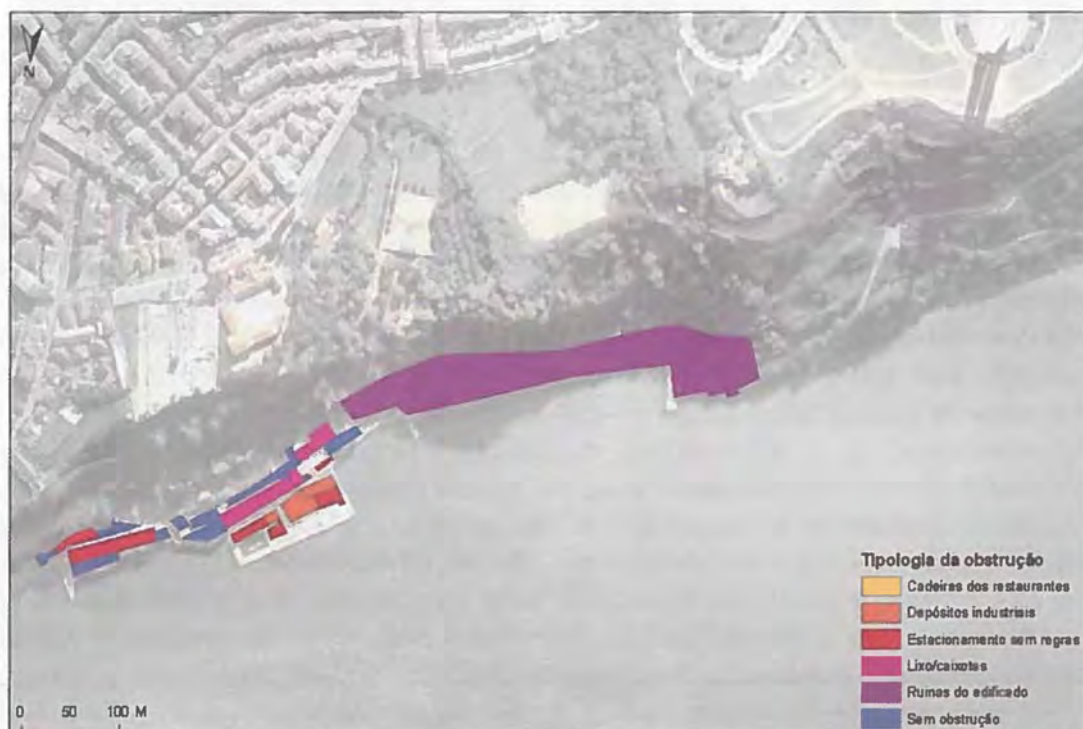
Assim sendo, verifica-se alguma irregularidade no que diz respeito à largura do passeio ribeirinho: no início do Ginjal, junto ao largo de Cacilhas, o passeio apresenta-se mais largo, na ordem dos 5-6 metros, constituído por uma pavimento de calçada larga e delimitado por um pequeno muro (1 metro de altura). É nesta área também em que as actividades são mais intensas, onde os carros conseguem circular (num só sentido) e estacionar no passeio ribeirinho – na carta Obstrução da Via, é possível verificar que coincide com uma área bastante congestionada por estacionamento sem regras.

Figura 23 – Carta de Obstrução da Via: Ginjal e Boca do Vento



Fonte: elaboração própria

Figura 24 – Carta de Obstrução da Via: Olho-de-Boi e Arealva



Fonte: elaboração própria

Ao longo do Cais do Ginjal a largura do passeio vai estreitando de forma regular até ao antigo Clube Náutico de Almada, junto à estação fluvial de táxis. Na área dos restaurantes, a largura do passeio ribeirinho aumenta, voltando a estreitar em direcção ao jardim.

**Figura 25 – Carta de Protecção da Frente de Água e Estacionamento: Ginjal e Boca do Vento**



Fonte: elaboração própria

A tipologia da protecção do passeio ribeirinho, entre o Ginjal e a Boca do Vento é bastante variada, predominando a grade, que desaparece em frente a alguns edifícios. Quando se cruza esta informação com o tipo de pavimento e com os elementos portuários, é possível verificar que a ausência de protecção ocorre em frente a edifícios em que a anterior função, dependia de um acesso imediato ao rio – a existência de escadas e rampa que descem ao Tejo, coincidem com um pavimento de lajes. A tipologia da pavimentação tem como objectivo identificar o pavimento degradado e distinguir aos vários tipos de pavimento ao longo do passeio ribeirinho, associando às antigas actividades económicas, ao actual estado de degradação e funções presentes. Neste sentido, predomina o cimento empedrado ao longo do passeio ribeirinho, o que revela um estado avançado de degradação do pavimento. A calçada larga e a calçada portuguesa, tipicamente utilizadas para a revestir o pavimento, identificam-se em áreas limitadas: junto ao largo de Cacilhas, a existência de calçada larga que oferece uma grande resistência, pode estar associada à intensidade das actividades e do fluxo de pessoas; a calçada portuguesa encontra-se colocada no arranjo do jardim da Boca do Vento, que se caracteriza por uma intervenção recente (2000). A laje constituiria o pavimento primitivo de todo o cais, mantendo-se numa área considerável a seguir aos restaurantes (em direcção a Cacilhas).

**Figura 26 – Carta de Protecção da Frente de Água e Estacionamento:  
Olho-de-Boi e Arealva**



Fonte: elaboração própria

**Figura 27 – Carta de Tipologia da Pavimentação Olho-de-Boi e Arealva**



Fonte: elaboração própria

## Qualidade

Os aspectos da qualidade do espaço público foram divididos em: iluminação, ruído, espécies vegetais e mobiliários urbano. O ruído é uma constante em toda a frente de água, varia entre forte e fraco, sendo que nunca é nulo devido a dois semblantes, a presença da estação fluvial de Cacilhas, e a proximidade da Ponte 25 de Abril. Mais uma vez destacam-se três áreas: ao edifícios junto a Cacilhas, onde o ruído é intenso devido às actividades da estação fluvial; o troço seguinte onde o ruído classifica-se como fraco; e o segmento a partir das antigas instalações do projecto Teatro “O Olho”, onde o ruído aumenta de forma exponencial, à medida que se caminha para a ponte; a área da Companhia Portuguesa de Pescas e a Quinta da Arealva, são os locais onde de volta a registar um ruído intenso, associado à passagem dos veículos na ponte 25 de Abril. A cartografia do ruído tem como objectivo auxiliar as propostas de intervenção, alertando para a presença constante de ruído, que pode constituir um entrave à localização de certo tipo de actividades. Porém, o ruído pode ser colmatado com a introdução de sons que o inibam, como por exemplo o som da água.

Figura 28 – Carta de Ruído



Fonte: Elaboração própria

A frente ribeirinha é marcada por uma clara ausência de mobiliário urbano. A Boca do Vento destaca-se pela presença de algumas peças, ainda que pouco estruturadas no espaço. A área dos restaurantes, o jardim e elevador e o núcleo museológico, são os locais onde é possível encontrar caixotes do lixo, bancos públicos e um painel publicitário. O mesmo acontece com as espécies vegetais, ou seja, a sua localização ocorre em

consonância com a existência de elementos do mobiliário urbano. No entanto, é possível distinguir a presença de espécies vegetais de dois tipos: plantada propositadamente, o que acontece no caso do jardim da Boca do Vento; crescimento espontâneo e/ou manutenção pelos actores territoriais, que representam os restantes casos.

Figura 29 – Carta de Espécies Vegetais e Mobiliário Urbano: Ginjal e Boca do Vento



Fonte: Elaboração própria

#### 4.2.5. – A Noite como uma dimensão do espaço público

A iluminação pública começou a ser utilizada por volta de 1900, como um meio para embelezar e decorar os principais monumentos, espaços públicos notáveis (NARBONI, 2003). Apesar do investimento na iluminação, a noite continuava a representar um entrave para o desenvolvimento das actividades, tendencialmente diurnas – o dia e a noite pertenciam a duas realidades distintas, que não se juntavam nem se complementavam: o dia era o palco das actividades económicas, sociais, culturais etc., enquanto a noite estava associada ao desconhecido, provocando medo, mistério, curiosidade e simultaneamente, seduzindo. Segundo GWIAZIDZINSKI (2005), a noite estava recheada de contradições: correspondia simultaneamente, ao período de recolhimento, em que se deveria estar em casa, a descansar e a dormir, respondendo às necessidades biológicas (GWIAZIDZINSKI, 2003). Os ciclos circadianos encontram-se fortemente relacionados com a transição sequencial entre o dia e a noite, sendo que é com base nestes ciclos, que o ser humano organiza a sua vida.

A crescente presença da iluminação artificial nas cidades, atribui à noite uma nova projecção no contexto urbano. As actividades económicas e as práticas sociais, deixaram de estar confinadas a um horário restrito, podendo ocorrer a diferentes horas do dia ou da noite. PAQUOT (2000) estabelece o ponto de viragem, no que respeita à percepção

da noite: a liberalização dos tempos livres, combinados com o aumento dos consumos de energia, ofereceu à noite, uma nova dimensão, assim como as transformações sociais e culturais das últimas décadas, aumentaram a importância do espaço-tempo noite (ALVES, 2004). Entre os motores da mudança, pode-se salientar o seguinte: a liberalização das práticas sociais; as mudanças demográficas; o crescimento do número de pessoas sem limitações de tempo e livres de encargos/preocupações familiares; e o surgimento de novos padrões de vida urbanos, contribuíram para a redução das diferenças entre o dia e a noite, ao mesmo tempo que diferentes ritmos de vida urbanos vão nascendo, à custa da divulgação e utilização exponencial da luz artificial. Segundo ALVES (2007), as práticas sociais relacionadas com o tempo livre, ganharam uma nova projecção no contexto social – o tempo livre emerge como um importante período de valorização pessoal. Estas transformações encontram-se relacionadas com as inovações tecnológicas na esfera da iluminação, que permitiram o prolongamento das actividades económicas, culturais e políticas pela noite dentro, ou simplesmente permitiram que as pessoas adquirissem um tempo extra para si próprias ESPINASSE *et. al* (2005). Tem-se assistido à democratização do lazer, como um grupo de actividades que decorrem durante o período nocturno, associado a experiências na noite. Desta forma, contribuiu para o desenvolvimento de novos segmentos económicos que estão activos, apenas na noite (CAUQUELIN, 1977; GWIAZIDZINSKI, 2003).

Rapidamente a luz tornou-se um instrumento que oferecia uma projecção internacional às cidades. A segurança não era apenas o único tópico na esfera da decisão, a iluminação sobressaía através das campanhas publicitárias, como por exemplo a campanha da Citroën, em 1925, em que foram colocadas na torre Eiffel, letras luminosas da marca (NARBONI, 2003). A imagem nocturna das grandes cidades rapidamente se transformou, com a utilização dos anúncios luminosos pelas grandes empresas publicitárias.

No entanto, NARBONI (2003) afirma, que foi após a Segunda Guerra Mundial, que se consolidou e afirmou o embelezamento através da luz. As inovações tecnológicas associadas com a produção e distribuição da luz, permitiram a diminuição dos preços da electricidade, tornando possível o conjunto de mudanças mencionadas. Simultaneamente, as transformações na esfera da política e no planeamento das cidades e da luz, tornou igualmente possíveis essas mudanças. Como afirma ALVES (2009), a iluminação pública começou a difundir-se como um bem essencial, mais do que uma maneira de obtenção de lucros por parte das empresas. Até aos anos sessenta, a colocação da iluminação pública era feita sem planeamento, nem sequer estava inserido numa estratégia da cidade (NARBONI, 2003). O objectivo principal era iluminar espaços públicos, ruas, avenidas ou praças, ao mesmo tempo que os monumentos mais importantes, eram também postos em evidência através da luz – pretendia-se que as pessoas conseguissem ver, e ser vistas. Estas opções funcionavam no sentido de revelar objectos, formas ou caminhos, criando a sensação de conforto, contribuindo igualmente para a compreensão da noite urbana (ALVES, 2004). Primeiramente, segundo NARBONI (2003), as intervenções na esfera da iluminação estavam limitadas à escolha das lâmpadas e do tipo de candeeiros. Como a oferta era, de certa forma, limitada, as paisagens nocturnas tendiam para a standardização, sem respeito pela diversidade, nem pelo espírito do lugar. Nos estudos primordiais de iluminação, reflectiu-se na necessidade de subdividir a iluminação urbana em hierarquias. O objectivo assentava em diferenciar e estabelecer tipologias de iluminação, de acordo com as características e o uso principal das vias de comunicação. A partir deste momento, emergem avanços importantes, que permitiram diferenciar à noite, os eixos pedonais dos eixos motorizados – a luz passou a ser então, um instrumento que poderia ser usado no planeamento urbano (ALVES, 2009)

A luz artificial afigura-se como o elemento chave dos espaços públicos (à noite), desempenhando um papel crucial no projecto urbano. Planear a luz significa estabelecer guias para o *design*, orientações da luz e assegurar a eficiência da iluminação (ALVES, 2009), originando qualidade de vida em termos de segurança, minimizando riscos ambientais e fomentando uma oportunidade de apreciar o céu nocturno. A luz pode ser um instrumento capaz de transformar e construir novas paisagens: i) através do melhoramento dos espaços, criando ambientes de maior qualidade; ii) iluminar com o objectivo de revelar monumentos notáveis do património edificado; salientar detalhes, materiais, pormenores e oferecendo uma percepção mais clara da materialidade; iii) dar vida aos espaços públicos pela criação de uma utilização nocturna dos parques e jardins (entre outros).

As áreas urbanas possuem outro problema estrutural despoletado, principalmente, no período nocturno. Quando a noite chega à cidade, a preocupação primordial, concentra-se nos quantitativos de luz – para trabalhar, para ir às compras, para dar um passeio, para ir ao ginásio e estender as actividades económicas (diurnas), até o mais tarde possível. Desta forma, a luz desempenha o papel principal quando se trata na vida nocturna, pois permite que alguns continuem “em actividade”, mas também porque representa segurança: tendencialmente crê-se que um local é tanto mais seguro, quanto mais iluminado estiver, porque o espaço-tempo da noite é igualmente conotado com comportamentos desviantes (ALVES, 2009). O medo tende a parecer, na mesma medida em que a luz diminui, por essa razão, a iluminação artificial, cria nas pessoas o sentimento de segurança e domínio do território em termos visuais. Porém, a quantidade de luz nem sempre é sinónimo da qualidade da iluminação, como explicita MIZON (2002), se tivermos um foco de luz directamente apontado para o campo visual, pode ser bastante desorientador e até impedir a visualização (encadeamento). A tipologia dos candeeiros mais difundida não preenche os requisitos da boa iluminação, pois a forma que apresentam tende a difundir a luz em várias direcções, não focando apenas o chão (por exemplo), perdendo-se energia e luz para a atmosfera – “most experiments involving the replacement of conventional public lighting with adequately-shaded lamps focussed where illumination is required, and having the additional benefit of low energy consumption, have shown that overall power consumption is reduced between 25 and 30%” (OPTC, 2007).

A utilização adequada de candeeiros e lâmpadas, cuja função seja iluminar um objecto, afigura-se bastante importante, não só em termos de desperdício energético, revelando problemas económicos e ambientais, mas também no que diz respeito à segurança. O que MIZON (2002) descreve, não implica uma redução acentuada da iluminação pública, mas antes a reorientação dos focos de luz, de forma a iluminar concisamente o objecto de iluminação, seja um monumento, um jardim, um passeio ribeirinho, evitando a difusão desta para a atmosfera (causando poluição luminosa) e transmitindo mais segurança a quem utiliza o espaço público à noite.

A aferição desta análise consistiu em trabalho de campo diurno, onde foram registados os candeeiros e lâmpadas, que foram cartografados ao longo da frente, desde Cacilhas até à Quinta da Arealva, sendo que neste último foi apenas registada a iluminação presente à entrada da quinta<sup>1</sup>. Ao analisar a área de estudo, é possível identificar

---

<sup>1</sup> Por motivos de segurança pessoal, o trabalho de campo referente à Quinta da Arealva, apenas se realizou durante o dia. Os registos da iluminação nocturna dizem respeito a observação directa à distância, a partir do cais do Ginjal e de Lisboa (miradouro do reservatório da Mãe de Água) e complementado com entrevistas.

**Figura 30 – Exemplo de candeeiros comuns: assinala o desperdício de luz (*waste*) e a iluminação útil (*useful*)**



Fonte: LEWICKI, Martin (1996-2009) – “Light Pollution: stars up, lights down”, Astronomical Society of South Australia.

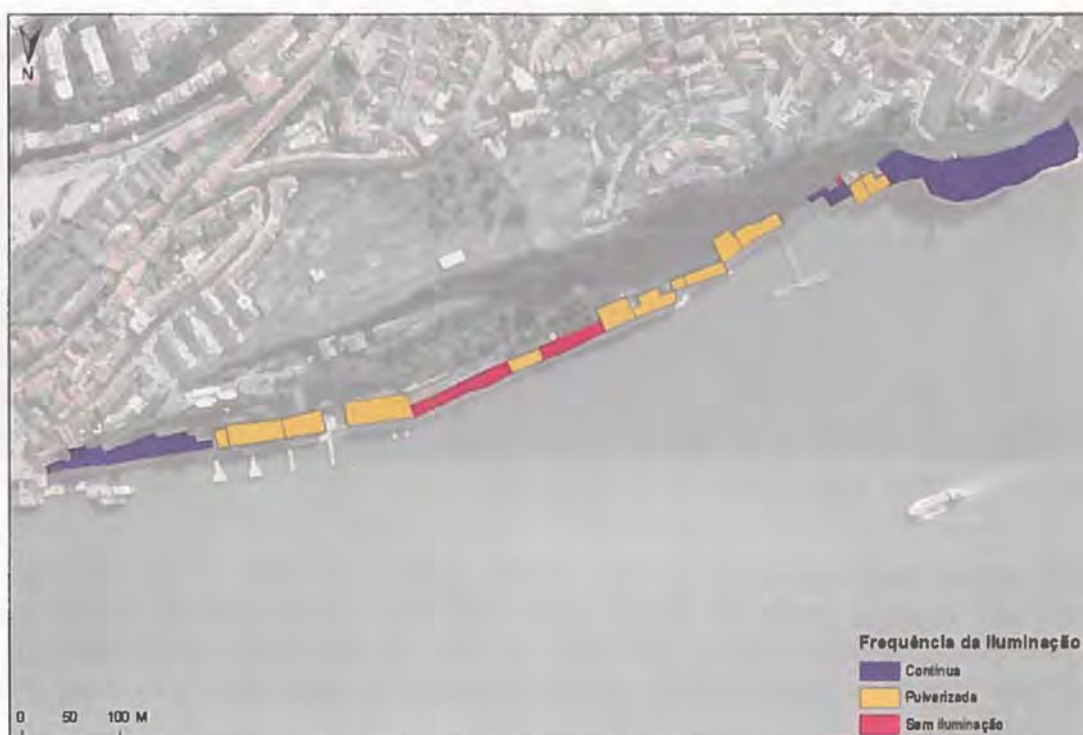
contrastes significativos, atendendo ao número de candeeiros, aos quantitativos de iluminação e à qualidade da luz. Vários segmentos da frente ribeirinha Norte de Almada se diferenciam pelo contraste de luz: a iluminação é na generalidade pontual, fragmentada, havendo interrupções estruturantes ao longo do passeio ribeirinho.

**Figura 31 – Vista nocturna da frente ribeirinha Norte de Almada (a partir de Lisboa): Cacilhas e Cais do Ginjal**



Fonte: Almeida, Diana, Maio de 2009.

Destaca-se o cais de Cacilhas, pela quantidade de pontos de iluminação, facto relacionado, mais uma vez, pela estação fluvial e pela intensidade de actividades económicas que ocorrem nos primeiros edifícios do Ginjal. À medida que se caminha para ponte, a iluminação vai ficando menos intensa, aumentando o espaçamento entre os dispositivos luminosos. Verifica-se ainda a ausência de iluminação nos percursos assinalados a vermelho. Muitos dos candeeiros existentes estão partidos, provocando a pulverização na iluminação e as interrupções em áreas extensas. Note-se que o edifício de habitação do Ginjal não dispõe de fontes de iluminação próxima. A área que vai dos restaurantes, até ao núcleo dos Museus, regista quantitativos de luz superiores à restante frente de água. Em todas as variáveis analisadas, este segmento é o que se destaca pela oferta de condições de uso do espaço público, quer de dia, quer de noite. Mais uma vez, no caso da iluminação, são as actividades económicas, na figura dos restaurantes, que

**Figura 32 – Carta de Tipologia da Iluminação Pública: Ginjal e Boca do Vento**

Fonte: elaboração própria

fomentam a iluminação contínua. A presença de elementos histórico-culturais, como a Fonte da Pipa (monumento histórico) e os Museus de Arqueologia e Naval, fazem com que esta área tenha merecido uma especial atenção em termos dos quantitativos de luz. O elevador, as escadas e a estrada, representam uma concentração de acessos terrestres, com necessidades de luz para cumprir suas funções.

**Figura 33 – Vista nocturna da Frente Ribeirinha Norte de Almada (a partir de Lisboa): Jardim da Boca do Vento**

Fonte: Almeida, Diana, Junho de 2009.

O Olho-de-Boi apresenta uma tipologia de iluminação pulverizada, o que significa que existe uma dispersão das fontes de energia, essencialmente pelos dispositivos lumi-

**Figura 34 – Vista nocturna da Frente Ribeirinha Norte de Almada (a partir de Lisboa):  
Olho-de-Boi e Arealva**



Fonte: Almeida, Diana, Junho de 2009.

nosos estarem danificados. Neste caso, as actividades económicas – apesar de serem actividades diurnas, requerem alguma iluminação, que muitas vezes se prende com questões de segurança e com a marcação do local da actividade. Adicionalmente, a habitação na parte superior da CPP, regula a existência de iluminação, que ainda assim não é contínua.



**Figura 35 – Carta de Tipologia da Iluminação Pública: Olho-de-Boi e Arealva**

Fonte: elaboração própria

#### 4.2.6 – Análise das entrevistas

Para aferir a percepção dos actores acerca do território em análise foi utilizado o método de entrevistas. Neste sentido, foi aplicado a entrevista semidirigida, que se caracteriza pela existência prévia de um guião de entrevista, ao qual o entrevistado deve pelo menos corresponder. Porém, a preferência pelas entrevistas em detrimento dos inquéritos, deveu-se sobretudo pela riqueza da interacção proporcionada e pelos elementos adicionais que se poderia retirar da entrevista, fulcrais para todo o processo de reflexão. Tal como QUIVY e CAMPENHOUDT (1998, 2ª ed.) expressam na sua obra, um dos objectivos para os quais o método de entrevista é mais indicado é quando se pretende analisar o “(...) sentido que os actores dão às suas práticas e aos acontecimentos com os quais se vêem confrontados: (...) as suas referencias normativas, as suas interpretações de situações conflituosas ou não, as leituras que fazem das próprias experiências, etc.” (QUIVY e CAMPENHOUDT, 1998:193). Os mesmos autores adiantam ainda na perspectiva dos objectivos, aos quais as entrevistas devem responder, que este método aplica-se quando se pretende analisar um problema específico, ou seja “(...)os pontos de vista presentes, (...) os sistemas de relações, o funcionamento de uma organização, etc.” (QUIVY e CAMPENHOUDT, 1998:193).

Os entrevistados foram seleccionados pela sua relação directa com a área de estudo. São na sua maioria actores territoriais, que num passado próximo e no presente “vivem” a frente ribeirinha Norte de Almada, com a excepção de um elemento exterior à frente de água, mas que pelos seus conhecimentos e experiencia com o objecto de estudo, foi vital o seu contributo: Professor Doutor João Figueira de Sousa. Os restantes actores subdividem-se em dois tipos: os actores institucionais, que compreendem a Câmara Municipal de Almada e os actores territoriais, tais como o antigo director do Teatro o Olho (João Garcia Miguel), os proprietários dos restaurantes “Atira-te ao Rio” e “Ponto Final”, o Clube Náutico de Almada (Sr. Meira, o Presidente, e o “Ti” João, morador e antigo trabalhador do Ginjal) a empresa de arquitectura (Arqt. Rui Pinto e Arqt.ª Ana Rebelo)<sup>2</sup>.

A análise das entrevistas é baseada numa tabela em que se cruzam as diferentes respostas dos entrevistados, tentando formar uma matriz sistematizada, de modo a facilitar a leitura (Quadro 1, em Anexo). O conteúdo das mesmas vai seguir a análise categorial e a análise da avaliação, apontadas por QUIVY e CAMPENHOUDT (1998) como pertencentes ao conjunto das análises temáticas. A primeira (análise categorial) consiste em averiguar a frequência com que determinados temas ou características são mencionados pelo entrevistado, agrupando-as posteriormente em classes expressivas – “baseia-se na hipótese segundo a qual uma característica é tanto mais frequentemente citada quanto mais importante é para o locutor” (QUIVY e CAMPENHOUDT, 1998:228). Já a análise da avaliação reflecte-se sobre os juízos de valor (positivos ou negativos) enunciados pelo locutor e qual a sua frequência/intensidade.

#### *Vantagens e potencialidade*

À pergunta “Quais os factores atractivos desta área (Ginjal, Olho-de-Boi, Boca do Vento)?” todos os entrevistados responderam que a paisagem privilegiada para Lisboa e a proximidade com o rio Tejo são as duas principais vantagens da área de análise e que

<sup>2</sup> Ver “Guiões das Entrevistas”, em Anexo.

funcionam, conseqüentemente como factores atractivos. A resposta do técnico Arquitecto Luís Bernardo (Chefe de Divisão de Estudos e Planeamento Urbanístico da Câmara Municipal de Almada, adiante designado CMA) salientou o potencial paisagístico, ambiental e turístico. Referiu ainda como vantagens, as melhorias feitas no jardim da Boca do Vento e, nomeadamente, a acessibilidade que foi criada com o elevador. Ao contrário dos restantes actores, o técnico do CMA não considera a acessibilidade, ou as falhas nas acessibilidades, como mencionam os outros entrevistados, como “um problema à partida”.

### *Problemas, constrangimentos e entraves*

No que toca ao edificado, à relação com o espaço e com os senhorios e/ou instituições públicas, as entrevistas demonstraram que no Ginjal a propriedade é privada, contrastando com a área do Olho-de-Boi que se encontra sob a tutela do Estado, representado na figura do ICNB. No entanto, o aluguer é o sistema de contratualização com as actividades que actualmente lá exercem funções (ver Quadro síntese em Anexo). O facto do edificado estar na sua maioria bastante degradado, tem uma grande influência nas baixas rendas pagas, mesmo numa área em que, pelas características naturais (paisagem, vistas desafogadas, proximidade exclusiva com o rio), seria de esperar que fossem mais inflacionadas. Porém, a explicação para esta tendência advém essencialmente dos aspectos menos positivos (constrangimentos) que são mencionados pela maioria dos entrevistados: os acessos, os transportes, a falta de espaço para estacionamento e as dificuldades de manutenção do edificado são os principais problemas referidos pelo João Garcia Miguel (projecto Teatro “O Olho”), Ateliê de Arquitectura (Arqt. Rui Pinto e Arqt.ª Ana Rebelo), pelo Restaurante “Atira-te ao Rio”, e ainda pelo responsável pelo Clube Náutico de Almada (adiante designado CNA).

O Sr. Meira (CNA) acrescenta problemas decorrentes da actividade náutica: “Para a nossa actividade não há condições para os carros virem até aqui a baixo com um barco no atrelado, por mais pequeno que seja. Neste espaço não passa aqui um carro de bombeiros, nem em caso de incêndio, nem em caso de salvamento. Outra das coisas que realmente nos prejudica é não haver uma estrada para os barcos, para os largar no rio. Depois não há potência suficiente para o guindaste por os barcos no rio, às vezes a energia falha e é um problema, os barcos caem ou ficam suspensos é perigoso”.

João Garcia Miguel fala de um conjunto de conquistas, como a grade de protecção entre o passeio e o rio, que começou a ser colocada quando o projecto “O Olho” foi para o Ginjal (1995). O arranjo ajardinado da Boca do Vento surgiu uns anos depois, assim como o elevador que facilitou um pouco os acessos. O mesmo, afirma que o principal problema do Ginjal e de toda a área que se estende nesta frente ribeirinha advém de “um claro desinvestimento da Câmara Municipal de Almada. Não recupera o património, não investe em manutenção, não aposta em travar a degradação total pela qual o Ginjal está a passar desde à muitos anos para cá.”

O Sr. Meira (CNA) afirma também que a Câmara Municipal de Almada tem um papel bastante passivo no que toca à dinamização do clube. O restaurante admite realizar trabalhos integrais de manutenção de dois em dois meses, a pintura da parte exterior é encarada como um ritual sem o qual a sua imagem se degradaria – o facto de os edifícios serem bastante velhos, a sua construção sem revestimentos protectores e a proximidade do rio requerem um investimento redobrado. No entanto, o senhorio não se responsabiliza por estas manutenções, o mesmo acontece com o CNA, que contratualiza com o

ICNB, o qual também não interage com o espaço da sua responsabilidade. O Restaurante “Atira-te ao Rio” salientou ainda alguns problemas resultantes da ocupação clandestina do 1º andar do edifício onde o restaurante funciona: “Não respeitam a nossa actividade não têm civismo, perturbam os clientes de propósito; estes mesmos moradores passam em triciclos motorizados de um lado para o outro só para perturbar a nossa vida e para que deixemos de ter aqui o restaurante (...)”. Ainda para estes, a limpeza da antiga Praia das Lavadeiras é um trabalho de manutenção a seu cargo, a Câmara Municipal de Almada não interfere nestas operações. O CNA aponta também alguns problemas causados pelas ocupações indevidas dos edifícios degradados. Foi igualmente reportado pelos mesmos, situações de assaltos ao clube náutico e roubos dos fios de cobre, arrancados do chão – o Sr. Meira associa estes comportamentos desviantes à decadência do edificado, à pouca iluminação e à degradação avançada da Quinta de Arealva. O facto desta área se localizar um pouco à margem da cidade, convida também à marginalização dos comportamentos sociais, como tráfico e consumo de droga e vandalismo. Porém, é também referido que a patrulha da GNR tem contribuído para a diminuição destas situações. Os problemas referidos e as situações reportadas no depoimento do Sr. Meira, são consistentes com o referido pela CMA: “(...) consigo identificar sobretudo, a degradação física do edificado, que acaba por se reflectir numa degradação social, pelas ocupações indevidas e alguns delitos.” As condições climáticas (fraca exposição solar) e a instabilidade da arriba constituem, na opinião do mesmo, um entrave nesta localização. Acrescenta ainda um dado relevante: “estas parcelas de território expectantes impediram de certa forma o ordenamento, tendo-se repercutido na própria degradação do espaço no geral.” A maior parte do território na frente ribeirinha Norte de Almada, continua a ser propriedade privada, onde a CMA pouco pode intervir.

### *Atractividade, representatividade e relação entre os actores*

Quando se pergunta o que pensa sobre, se a empresa que representa tem capacidade para atrair outras actividades, o ateliê de arquitectura e o projecto “O Olho” apresentaram respostas muito semelhantes. Ambas afirmam que não seriam capazes de atrair actividades do mesmo ramo que as que representam (actividades culturais). No caso do ateliê, confessam que é do interesse deles, que se mantenham de certa forma “únicos e exclusivos” a trabalhar no Olho-de-Boi, pois a imagem de singularidade é algo que os atrai. Por outro lado, João Garcia Miguel (Teatro “O Olho”) afirmou que não era possível atrair outras actividades porque “existiam problemas administrativos, logísticos, ausência de interesse público e de fundos de investimento.”

Contrastando com estas respostas, salienta-se o restaurante “Atira-te ao Rio” que acredita que ter capacidade para atrair outras actividades, não só ligadas à restauração, mas também outro tipo de serviços, cafés, etc. que permitissem às pessoas passar algum tempo no Ginjal – remata ainda dizendo: “(...) quer dizer, não digo fazer disto um centro comercial ao ar livre, mas coisas para as pessoas comprarem, estarem...”

O Sr. Meira crê que a atractividade de outras empresas/actividades está associado não à sua existência em si, mas sim ao conjunto das condições do lugar, como por exemplo os maus acessos, o estado de degradação avançada do edificado, do espaço público e também a falta de espaço no geral – “Nós fomos considerados actores chave para os planos do Cristo Rei e para o da Arealva, e o que eu disse foi, temos que dar às pessoas aquilo que elas procuram. A cultura não puxa as pessoas só pela cultura, veja lá ali o Museu, aquilo se não fosse as escolas, mas quem ia ali?”

Perante a questão “Acha que a sua actividade alterou /altera alguma coisa em termos de ocupação do território?”, todos afirmaram que a presença, passada (“O Olho”) e actual, alterou/a o próprio território. O restaurante “Atira-te ao Rio”, afirma que os restaurantes são os que “trazem vida ao espaço, de dias e de noite sobretudo”, porém, depreende-se que crêem que a sua actividade alterou o funcionamento da área em questão. O Sr. Meira assume-se como tendo um importante papel para travar o processo de degradação que se tem vindo a registar de anos para cá.

O Arq. Rui Pinto reconhece que a sua presença no Olho-de-Boi alterou a ocupação do território, principalmente ao nível humano. Referem-se às relações de proximidade e vizinhança que estabelecem todos os dias com os trabalhadores e moradores da antiga Companhia de Pesca Portuguesa – “Os moradores do bairro operário dizem sentir-se mais seguros com a nossa vinda para cá”. Em termos de manutenção do espaço, admitem que a sua presença naquele território é positiva. A própria natureza da sua actividade permite-lhes fortalecer as relações profissionais com outras empresas que por aqui operam: carpintaria, serralharia etc.: Há uma relação profissional, em que damos preferência à execução de materiais aqui pelas oficinas, damos neste sentido, também uma preferência económica, fomentamos as relações pessoais de proximidade, é muito bom ter estas facilidades, é algo que nos atrai também muito aqui no Olho-de-Boi”. Esta resposta cruza-se com a pergunta “Mantinha/mantém alguma relação com outras pessoas que realizem a sua actividade profissional, habitação, ou lazer nesta área?”. A resposta mostra a importância da relação profissional do ateliê com outros trabalhadores da área.

Quando João Garcia Miguel foi confrontado com esta questão, salientou que o facto do projecto “O Olho” ter existido no Ginjal, alterou por completo a imagem daquela área, até perante a Câmara Municipal de Almada, alertando a instituição para as potencialidades e atractividade do espaço. No que diz respeito à utilização do espaço, afirma que o teatro gerou uma certa consciencialização do espaço público em si, e evitou a mera comercialização do Ginjal: “O projecto «O Olho» lançou algumas opiniões acerca da área do Ginjal, mas era complicado manter”. Por isso, o projecto foi encerrado e as instalações no cais do Ginjal abandonadas. Pontualmente ainda ocorreram algumas actividades culturais, o que apesar da degradação crescente dos edifícios, mostra o interesse e valor que continuaram a ter.

Foi importante para perceber a rede de actores locais, se estes mantêm algum tipo de relação com outras pessoas que realizem a sua actividade profissional, habitação, ou lazer nesta área. A esta pergunta, o restaurante “Atira-te ao Rio” remete para um conjunto de clientes fiéis, muitos estrangeiros em grupos, que todos os anos vêm ao restaurante de propósito, os outros vêm maioritariamente de Lisboa. Em termos dos trabalhadores da área de análise, a frequência do restaurante não é diária, “(...) vêm algumas vezes, não é todos os dias, mas vêm com frequência e são daqui do Ginjal, Cacilhas e ali os arquitectos e mais alguns trabalhadores da serralharia e ferragens.” Por seu turno, João Garcia Miguel revela que não mantinha qualquer relação com os outros actores territoriais – disse que tentaram estabelecer contacto com a empresa de arquitectura para um projecto em comum e também com a antiga empresa marítima portuguesa, mas sem sucesso para ambos. Os contactos que o CNA estabelece com os actores subdividem-se em dois tipos: aqueles que advêm de relações de proximidade com as outras actividades, como as serralharias e oficinas, as quais o Sr. Meira considera como “boa vizinhança”; e as entidades com as quais possuem protocolos de colaboração para por em prática as actividades desportivas relacionada com o rio, como por exemplos a Câmara Municipal,

o grupo desportivo da Caixa Geral de Depósitos, o grupo de alunos e de antigos alunos da Universidade Nova de Lisboa (Monte da Caparica) e ainda com o grupo desportivo da EDP. Com excepção da CMA com quem tem vindo a decrescer as parcerias e os patrocínios, as restantes relações estão bastante consolidadas.

A Câmara Municipal de Almada é um dos actores institucionais com maior relevância na área de estudo, pelo que foi essencial perceber qual a relação desta com os proprietários e com os actores territoriais. A relação com os outros actores e com os proprietários dos terrenos foi descrita como uma boa relação, onde as reuniões frequentes, fazem parte da agenda de ambas as partes. Os proprietários estão interessados em investir, e os actores estão interessados em participar e em contribuir para a construção do processo de planeamento. E a CMA está interessada nestes contributos de igual forma.

Na sequência da percepção do papel dos actores, foram colocadas as seguintes questões ao Prof. João Figueira de Sousa e à Câmara Municipal de Almada: “Qual é a sua opinião sobre as ocupações (empresa e habitação) ao longo do Ginjal e no Olho-de-Boi?” E “julga que estes actores serão capazes de transformar o espaço?”

As respostas diferenciam-se, sobretudo, pelo conhecimento mais pormenorizado do território e das suas dinâmicas, por parte da CMA. O Professor João Figueira de Sousa é da opinião que as novas ocupações da frente de água detêm uma capacidade de transformar o espaço e “de chamar à atenção das entidades decisoras, como a Câmara Municipal ou o Porto de Lisboa.” Na óptica da CMA, como parte da habitação resulta de ocupação ilegal de edifícios, esta reflecte-se negativamente no território. Por outro lado, a habitação que ainda se mantém e se renova no antigo Bairro Social da Companhia Portuguesa de Pescas, é um caso distinto, cujas repercussões no território são benéficas. No entanto, salienta que, apesar de considerar bastante relevante o surgimento de pequenas actividades, à partida que não se esperava, numa área como o Olho-de-Boi, (...) a habitação não é uma solução para o Ginjal”.

Quando se questiona o papel dos actores, o mesmo refere a capacidade dos actores com poder representativo no espaço: “A sua localização nesta área dar-lhes-á a possibilidade de se tornarem parceiros de outros actores já estabelecidos no território, a sua capacidade de negociação e participação em futuros projectos para o local aumenta.” Com esta afirmação concorda também o Arq. Luís Bernardo, técnico da CMA, confirmando a importância dos actores e agentes no processo de planeamento: “Nós funcionamos em sistema de cooperação e de construção com eles, são no fundo, insubstituíveis. Eles interagem e relacionam-se com o território e é nesse sentido que os achamos fundamentais”. As preocupações e desejos dos actores são, dentro do possível, incorporadas no plano ou projecto da Câmara.

### *Espaço público – utilização do Jardim Boca do Vento*

Outra pergunta que surge na sequência da relação dos actores entre si e com o espaço, prende-se com o único arranjo público planeado na área. O objectivo foi perceber como é que o jardim funciona como espaço público, para aqueles que exercem a sua actividade profissional nas imediações. O jardim da Boca do Vento é um espaço entre o Ginjal e o Olho-de-Boi, no sopé da arriba, acessível através do elevador. Por estas razões surgiu a seguinte questão: “Utiliza/utilizava ou tem conhecimento que os seus colegas utilizem o jardim da Boca do Vento? Se sim/não quais as razões?” O Ateliê de Arquitectura respondeu que utiliza apenas de passagem, não despendendo qualquer tempo no jardim. Porém deram algumas pistas sobre a utilização de outros: aos fins-de-

-semana, quando vêm trabalhar, afirmam que é possível ver algumas crianças a brincar no espaço, no entanto, dizem que as pessoas descem de elevador e o jardim funciona como ponto de partida para o início de caminhadas ribeirinhas em direcção a Cacilhas. O Arq. Rui Pinto manifesta, a título pessoal, que o desenho do jardim é pouco interessante. Contrariamente, o Professor João Figueira de Sousa transmite que “O jardim está bem conseguido em termos arquitectónicos e de desenho do espaço. Encontra-se bem enquadrado na área envolvente e parece-me muito agradável a sua proximidade com a frente de água.” João Garcia Miguel afirma que, durante os anos que trabalhava no Ginjal, nunca utilizou, nem os seus colegas, o jardim da Boca do Vento (nem o espaço anterior antes deste ser construído). O Sr. Meira afirma: “usamos de passagem, aquilo é bonito, mas não tem condições e não há ali nada que leve as pessoas a ficarem ali, só os pescadores nas pedras ou avós com netos ficam ali um bocado, mas só no Verão, de Inverno é terrivelmente frio.”

O restaurante “Atira-te ao Rio” partilha da mesma opinião, referindo que a utilização que fazem do jardim, resume-se ao facto de ser um local de passagem. Porém, a entrevistada que representa o restaurante salienta que é muito positivo ter este espaço verde junto ao seu restaurante, e que a própria faz pequenas pausas durante o trabalho, utilizando o jardim. No fim da pergunta, diz que “é bom ter este espaço verde, está muito bonito fazia falta e isto traz as pessoas aqui a baixo, mas só por si não chega.”

Na perspectiva da CMA, o arranjo do jardim funciona como um ponto de partida para futuras intervenções. Os resultados positivos de que o Arq. Luís Bernardo fala, devem ser assumidos como um “input” de grande qualidade, que despertou a atenção e catapultou aquele espaço para a ele serem amarradas outras intervenções.

### *Acessibilidades – deslocações*

Na pergunta “como se desloca para aqui, e os seus colegas, como se deslocam?” as respostas são bastante semelhantes, quase todos se deslocam de carro apesar das dificuldades de acesso e praticamente impossibilidade de estacionamento. Com excepção dos moradores de Almada, que vêm a pé ou de elevador, os outros deslocam-se de carro e tentam deixá-lo o mais perto possível da frente de água. Quando se entrevistou o Sr. Meira (CNA), referiu que ele, os colegas e a maioria dos utilizadores desloca-se de carro, no entanto, nota que algumas pessoas vêm pela estrada a pé ou de bicicleta. É de notar que o transporte fluvial é mencionado apenas por João Garcia Miguel que afirma, que de vez em quando deslocava-se de barco. Este tópico indica que, actualmente nenhum dos entrevistados ou colegas é residente de Lisboa. O transporte rodoviário é utilizado por uma das funcionárias do restaurante, que se desloca de Cacilhas (terminal rodoviário) a pé até ao Ginjal.

### *Espaço Público – utilização do espaço à noite*

Como importa perceber qual é o funcionamento da frente de água, e quais as suas potencialidades para reverter um espaço abandonado, num espaço de plena fruição, interessa perceber como é a circulação nocturna. Regra geral, os entrevistados transmitem que a utilização do espaço à noite é praticamente nula, destacando-se a área dos restaurantes até ao elevador, que regista alguma frequência associada com os jantares aí servidos, no entanto, apenas até uma certa hora. Como são os restaurantes que estão

abertos até mais tarde, revelou a entrevistada, que as pessoas tendem a ir embora depois do jantar, permanecendo nas proximidades dos restaurantes até mais tarde, no Verão. As outras passeiam até onde há luz, e não passam muito da área do jardim. João Garcia Miguel afirma sem hesitar que a circulação nocturna do Ginjal e Olho-de-Boi é “fantasmagórica”. Os Arquitectos Rui Pinto e Ana Rebelo revelam não ter uma opinião muito fundamentada sobre a circulação nocturna do espaço, pois não passam muito tempo neste espaço quando anoitece: no entanto, parece-lhes que “os restaurantes dão muita vida, principalmente no verão porque as pessoas depois de jantar dão um passeio e assim há circulação. Caso contrário há um grande vazio, não há circulação, não existem actividades nem nada que traga as pessoas aqui, tirando os residentes que se deslocam para casa”. Sem fugir ao padrão das respostas dos outros entrevistados, o CNA acrescenta que o abandono e a ausência de luz, provocam a quase ausência de circulação à noite “(...) se não fossem os pescadores a vir para aqui acho que ninguém descia de noite, porque eles estarem ao longo do caminho dá a sensação que o caminho não está vazio.”

No seguimento desta questão, associada também às potencialidades de utilização do espaço à noite, João Garcia Miguel respondeu: “a cidade precisa desta área para se encontrar com a sua história com o seu passado, fruir o espaço com água, cimentar esta relação. O Ginjal é uma área com grandes interesses especulativos: empreendimentos turísticos, marinas etc. o que acabava por desvirtuar todo o conceito da área em si, se isso fosse para a frente criava-se uma barreira. O Ginjal pertence às pessoas, aos Almadaenses, aos Lisboaenses e a todos os portugueses, não a pequenos grupos com interesses capitalistas que querem privatizar o espaço de uma forma encoberta.”

A CMA admite não existir vivência nocturna do espaço para além da que é proporcionada, até uma certa hora, pelos restaurantes. Disse que a falta de iluminação é o principal problema, porém é um aspecto que está a ser muito considerado pela CMA, pela urgência de dinamizar esta área.

Do conjunto destas respostas é possível salientar que a área em análise possui défices de iluminação, e que esta situação, na visão dos entrevistados, contribui para a fraca afluência nocturna. A degradação do espaço público e a variação diária das ocupações (actividades que encerram a noite), constituem outros dois factores que limitam a circulação à noite, que com a interrupção da iluminação artificial, provocam insegurança. Em 2002, a CMA instalou novos dispositivos de iluminação, que foram rapidamente vandalizadas, por grupos com problemas sociais que viram na iluminação, uma barreira às suas práticas. Para os próprios pescadores, o excesso de luz é prejudicial à sua actividade.

### *Reconversão da frente de água*

Ao questionar os entrevistados sobre a possibilidade de uma reconversão ribeirinha e qual era a sua opinião sobre o potencial de utilização da área, em relação a actividades durante a noite, as respostas divergem um pouco. O Professor João Figueira de Sousa esclarece que a reconversão teria de assentar na “alteração funcional do espaço, ou seja, extinguir todas (ou determinadas) actividades que actualmente persistem naquele espaço, e dar-lhe outras actividades distintas”. Na opinião do Professor, seria mais apropriado ter em conta uma revitalização, pois é um conceito que abrange os conceitos de reconversão e requalificação – “não se deve esquecer da representação imagética que têm as frentes de água urbanas”. A CMA refere que, para potencializar a utilização nocturna é necessário pensar na iluminação em primeiro lugar, “a iluminação tem várias

questões muito importantes, como a segurança e o conforto. O Ginjal possui um certo charme, um certo revivalismo de outros tempos” – no seguimento desta afirmação, revela que os cuidados com a luz irão balançar entre a segurança e conforto no espaço público, e a iluminação “no sentido artístico”. Para este actor institucional, uma reconversão ribeirinha passa, primeiramente, pela identificação dos usos motores e combinar um conjunto desses usos e actividades. No entanto, o Arq. Luís Bernardo acredita que a habitação não é uma opção viável para o Ginjal ou para o Olho-de-Boi.

O Arq. Rui Pinto responde com um apelo: “no geral toda esta área do Olho-de-Boi, Boca do Vento e Ginjal precisavam de uma grande intervenção, mas uma intervenção a sério que trouxesse para aqui pessoas”. São da opinião que uma intervenção deveria contemplar um misto de actividades e de funções – “habitação mas não de luxo, habitação para jovens por exemplo, a preços mais competitivos porque no geral é difícil aos jovens adquirirem ou mesmo alugarem casa; sediar algumas empresas de vários tipos, mas não grandes empresas, a escala tem de ser respeitada, esta área tem uma escala reduzida e portanto não interessa uma projecção que a descaracterize; combinar espaços culturais, artísticos, restaurante/bar, café – dar vida de dia e de noite, acho que as actividades culturais e um bom conjunto de ideias”. A resposta remeteu ainda para reflectirem sobre a possibilidade interessante de adicionar a este território, um conjunto de equipamentos de carácter científico associado ao património industrial, associado ao rio e à arriba, a sua interpretação faunística e de vegetação. O restaurante “Atira-te ao Rio”, quando confrontado com a questão “reconhece potencialidades na Frente Ribeirinha Norte de Almada para sofrer um processo de reconversão ribeirinha planeada?” vai mais além e fala do projecto “Quinta do Almaraz” que está em vias de ser concretizado, transmitindo o seguinte: “o principal, na minha opinião é servir as pessoas e não deixar destruir a memória do Ginjal, não perder esta identidade que está nos edificios e nas memórias das pessoas”. A entrevistada remete para o que o Ginjal representava no passado, para os almadenses e portanto essa memória deve ser algo a preservar e a recriar sob a forma de habitação, colocação de empresas, cultura – estabeleceu o paralelismo com o facto de Almada ser conhecida pelos teatros. Em termos de intervenção em si, é da opinião que os caminhos a seguir passam pela manutenção e a recuperação. A resposta do Sr. Meira vai ao encontro da anterior, sendo que afirma que “os projectos têm de ser rentáveis”. Revelou que, aquando as reuniões de consulta aos actores-chave, recomenda para a área do Ginjal-Olho-de-Boi um conjunto de serviços (discotecas, restaurantes, bares, *cabarets*) que funcionem quer de dia, quer de noite “isso é que trazia as pessoas”. O Sr. Meira acrescenta uma questão que contrasta com a visão de outros actores: para o presidente do CNA, o legado cultural e histórico de Almada não tem capacidade para atrair visitantes, “o fundo social não pode estar constantemente a financiar a cultura, porque Almada não tem consistência suficiente para atrair visitantes. Sim temos uma história das indústrias, tradição naval etc. mas isso esgota-se”. Não é contra a preservação das tradições e do passado, mas diz também, baseado na sua experiência como trabalhador de muitos anos na Sociedade Reparadora de Navios (Ginjal) e na Companhia Portuguesa de Pescas (Olho-de-Boi), que o passado não pode constantemente ser “revivido”. A continuação da sua resposta abriu janela para algumas propostas ao nível municipal: “querem fazer uma escola, uma escola aqui, é a mesma coisa, não dá vida, é um uso muito restrito.” Desta forma, transmitiu que a habitação ao longo do Ginjal, não seria uma boa solução, devido sobretudo a questões de eficiência energética, a vertente de que se fala está voltada a Norte, com fortes problemas de incidência dos raios solares.

### *Actividade: iniciação e horário de permanência*

A pergunta “Desde que ano têm ou tiveram a vossa actividade nesta área? Como se processou? Compra, aluguer, herança, outro?” foi realizada apenas aos actores territoriais, com o objectivo de perceber, por um lado, qual o seu nível de compromisso com aquela área, as razões pelas quais ali estão e também se o edifício que ocupam é dos próprios ou não, dando algumas pistas sobre a propriedade. A empresa de arquitectura aluga o ateliê no Olho-de-Boi desde o ano de 2003 e faz parte de um sonho de infância, em que ambos (Arq. Rui Pinto e Arq.<sup>a</sup> Ana Rebelo) desejavam vir para esta área. O projecto “O Olho”, do qual João Garcia Miguel foi responsável funcionou, numa primeira fase, na área da Lisnave (1993) numa antiga garagem. De 1995 a 2003 mudaram-se para o Cais do Ginjal pois o antigo proprietário precisou do espaço que alugara. No caso do restaurante “Atira-te ao Rio”, este existe desde 1992, mas com outra gerência que passou o restaurante para a actual proprietária, funcionando nos moldes como se conhece hoje, desde 1993/1994. O edifício pertence a um proprietário, o qual não conhecem, apenas depositam a renda não existindo qualquer relação com o mesmo. No que toca à manutenção e outros cuidados com o edifício, são portanto, da responsabilidade financeira do restaurante. No seguimento, foi questionado aos actores, qual era (qual foi no caso De “O Olho”) o horário de permanência no local de trabalho, a fim de aferir a sua relação com aquele território à noite. Sem surpresas, o restaurante regista uma grande afluência associada aos jantares, o que força, ainda que sazonalmente e tendo em conta as diferenças semanais, a um prolongamento da actividade, sensivelmente até à uma hora da madrugada. O ateliê, pela natureza das suas funções e também pela possibilidade de trabalho a partir de casa (através da internet), não costuma prolongar a sua actividade além das 21h. No conjunto destas respostas, o projecto do Teatro “O Olho” possuía outro formato, como adiantou João Garcia Miguel, funcionava 24h sobre 24h, ou seja, não era um teatro convencional, consistia num “espaço onde um grupo de pessoas podia habitar temporariamente e trabalhar em simultâneo (...). Os espectáculos que ocorriam à noite duravam no máximo as 00h ou à 1h.”

Pela natureza das suas actividades que se relacionam com o usufruto do rio e do espaço adjacente, o CNA tende a manter-se de portas abertas até ao pôr-do-sol, portanto, relativamente ao horário de permanência este varia sazonalmente.

### *Perspectivas futuras*

Por último, colocou-se a questão acerca de possíveis (re)investimentos por parte dos actores na área em análise: o Ateliê e João Garcia Miguel acertam que não tencionam investir mais. No caso do “Atira-te ao Rio”, a entrevistada remete para a vontade da proprietária de investir no Ginjal, seguindo a área da restauração: “se for para a frente aqui este projecto para o Ginjal, eles devem dar preferência aos que já cá estão, e por isso talvez seja aí que surja o novo projecto que será também na área da restauração – pensamos agora e abrir um café para ficar diferente.”

As propostas da CMA para o espaço Ginjal-Olho-de-Boi assentam na candidatura ao programa Polis XXI, do QREN – “(...) este projecto abraça intervenções nas frentes ribeirinhas, como motor para a requalificação urbana (...) temos em vista reaproveitar as estruturas industriais, orientar as intervenções para a reestruturação e para a requalificação, beneficiar o passeio marginal, alargando-o em direcção ao rio e atrair o segmento

das indústrias criativas e também das actividades culturais. Pretende-se manter a fachada dos edifícios, como a cara do Ginjal, e por trás, até à arriba, encontra-se um espaço considerável, onde se pretende fazer surgir a dinâmica da frente ribeirinha, assente nas tais indústrias criativas e outras actividades complementares, cafés, restaurantes, galerias...Numa primeira fase, temos a intenção de introduzir pólos de animação cultural, temos estado em contacto com grupos de teatro para esse efeito. Preocupa-nos igualmente as questões da iluminação, este é um ponto em que vamos introduzir mudanças significativas no sentido da melhoria do espaço público e oferecer mais segurança aos utilizadores.”

No que se refere à Quinta da Arealva, o Arq. Luís Bernardo adianta que há intenção de introduzir oferta hoteleira na Arealva, sendo que nesta quinta irá passar também um dos projectos que a CMA tem em vista, ou seja, a construção de um teleférico ribeirinho. A recuperação dos táxi-barco junto ao Ginjal e a remoção das baias que separam o passeio e o rio são outros dois projectos inseridos no âmbito do POLIS XXI para Almada (QREN).

#### **4.3 – Análise dos condicionantes legais e dos instrumentos de ordenamento em vigor**

##### **4.3.1 – Domínio Público Hídrico (Decreto-Lei n.º 468 de 5 de Novembro de 1971)**

Domínio Público Hídrico corresponde ao conjunto das águas públicas, sejam naturais ou artificiais que são submetidas a um regime especial de protecção, devido ao seu carácter de utilidade pública. As águas públicas são assim alvo de uma disciplina jurídica, que as assinala como sendo bens “inalienáveis, impenhoráveis e imprescritíveis”. Este compreende o domínio marítimo, o domínio fluvial, o domínio lacustre e outros domínios, tais como canais e valas navegáveis; valas abertas e respectivos leitos de margens; pântanos formados naturalmente; águas pluviais; águas subterrâneas e águas de poços e reservatórios construídos à custa dos concelhos e das freguesias; águas de fontes públicas.

O Estado é titular dos bens que compõem o domínio público hídrico, detendo plenos poderes, designados na legislação como bens dominiais. Os bens do domínio público hídrico estão juridicamente afectos ao uso comum, caracterizando-se pelo uso livre e gratuito, em conformidade com a sua função principal, na generalidade dos casos. O Estado pode autorizar a particulares o uso privativo de determinadas parcelas do domínio público hídrico, mediante a atribuição de uma licença ou concessão, consoante a natureza do uso em questão.

No ano de 1971, pelo Diário da República N.º 260/71 SÉRIE I, o regime jurídico dos terrenos do domínio público hídrico foi revisto e actualizado. O mesmo inclui os leitos e as margens das águas do mar, correntes de água, lagos e lagoas, de modo a facilitar o seu aproveitamento para os diversos usos de que são economicamente susceptíveis.

O Decreto-Lei n.º 53/74 de 15 de Fevereiro, altera o artigo 20.º do Decreto-Lei n.º 468/71, relativo ao regime jurídico dos terrenos submetidos ao domínio público hídrico. Sucederam-se as alterações introduzidas pelo Decreto-Lei n.º 513-P/79 de 26 de Dezembro de 1979, que dizem respeito à utilização dos leitos e margens dos cursos de água, lagos e lagoas, incluindo as zonas inundáveis pelas cheias. Medidas de protecção às

zonas ameaçadas pelas cheias, foram introduzidas pelo Decreto-Lei n.º 89/87 de 26 de Fevereiro, Saiu em Diário da República, n.º 219, série I-A de 15 de Novembro de 2005, o Decreto-Lei n.º 54/2005 que estabelece a titularidade dos recursos hídricos, revogando-se os Capítulos I e II do DL N.º 468/71.

Outra particularidade que diz respeito ao domínio público hídrico é o facto de ser necessário regular os terrenos que estão afectos ao objecto hídrico e que, por diversas razões, poderão vir a ser alvo de desafectação (Decreto 48784/68, de 21 de Dezembro de 1968). Em 1983, o Decreto-Lei n.º 450/83 "(...) autoriza que os bens imóveis do domínio público do Estado afectos às administrações portuárias possam ser transferidos, a título gratuito ou oneroso ou por permuta, para outros serviços do Estado ou para autarquias locais". Este DL introduziu algumas mudanças no funcionamento das administrações portuárias: o Art. 6.º revela que o processo de transferência de bens do domínio público hídrico não abrange doações a favor de pessoas singulares ou colectivas de direito privado. O Art. 7.º diz respeito à inclusão nas receitas ordinárias das autoridades portuárias, os produtos da transferência ou da alienação dos bens referidos nos artigos anteriores.

Outras alterações introduzidas, referem que os terrenos contíguos ao domínio público hídrico passaram a constituir objecto de gestão do órgão administrativo mais próximo do território e dos cidadãos – no Art. 4.º estão os pressupostos sobre os bens imóveis desafectados do domínio público do Estado, que poderão ser constituídos de direito de superfície (nos termos dos artigos 1524.º e seguintes do Código Civil).

Analisando brevemente os termos dos artigos que definem o direito geral de superfície, o artigo 1525º do Código Civil define-o como sendo a "(...) faculdade de construir ou manter, perpétua ou temporariamente, uma obra em terreno alheio, ou de nele fazer ou manter plantações.". O direito de superfície é entendido como um direito autónomo, relativamente próximo do direito de propriedade, que pode ser temporário ou perpétuo. O Art. 1528º transmite que o direito de superfície pode ser constituído por "contrato, testamento ou usucapião, e pode resultar da alienação de obra ou árvores já existentes, separadamente da propriedade do solo."

#### **4.3.2 – Lei da Água (Decreto-Lei N.º. 58 de 29 de Dezembro de 2005)**

A Lei da Água é um instrumento vital a ter em conta quando se analisa uma área desta natureza. A transposição para a lei nacional da Directiva 2000/60/CE do Parlamento Europeu estabelece o âmbito institucional que guia a gestão sustentável das águas. A presente Lei N.º. 58/2005 de 29 de Dezembro define a gestão das águas superficiais, águas interiores, de transição e costeiras e águas subterrâneas. Os seus objectivos são: a) evitar a degradação, proteger e melhorar o estado dos ecossistemas aquáticos e dos ecossistemas terrestres e de zonas húmidas; b) promover o uso sustentável da água a longo prazo, protegendo os recursos hídricos disponíveis; c) redução gradual, cessação ou eliminação das descargas e emissões; d) assegurar a redução da poluição das águas subterrâneas; e) mitigar os efeitos das inundações e das secas; f) assegurar o fornecimento de água superficial e subterrânea em quantidade e qualidade suficientemente boa de acordo com as necessidades; g) proteger as águas marinhas, incluindo as territoriais; h) assegurar o cumprimento dos objectivos dos acordos internacionais.

O presente Decreto-Lei diz respeito às águas, respectivos leitos e margens, bem como as zonas adjacentes, zonas de infiltração máxima e zonas protegidas. É igualmente no Art. 3º que fica estabelecida a região hidrográfica, como sendo a unidade principal de planeamento e gestão das águas, tendo por base a bacia hidrográfica.

O 4º Art. diz respeito às definições da Lei da Água, as quais se mencionam apenas as que se referem ao objecto e área de estudo: (...) b) “águas de transição” as águas superficiais na proximidade das fozes dos rios, parcialmente salgadas em resultado da proximidade de águas costeiras mas que são também significativamente influenciadas por cursos de água doce; (...) g) «Águas superficiais» as águas interiores, com excepção das águas subterrâneas, águas de transição, águas costeiras, incluindo-se nesta categoria, no que se refere ao estado químico, as águas territoriais; (...) gg) «Largura da margem» a margem das águas do mar, bem como das águas navegáveis ou flutuáveis sujeitas actualmente à jurisdição das autoridades marítimas ou portuárias, com a largura de 50 m; margem das restantes águas navegáveis ou flutuáveis com a largura de 30 m; margem das águas não navegáveis nem flutuáveis, nomeadamente torrentes, barrancos e córregos de caudal descontínuo, com a largura de 10 m; quando tiver a natureza de praia em extensão superior à estabelecida anteriormente, a margem estende-se até onde o terreno apresentar tal natureza; a largura da margem conta-se a partir da linha limite do leito; se, porém, esta linha atingir arribas alcantiladas, a largura da margem é contada a partir da crista do alcantil (Decreto-Lei 58/2005).

Dado a natureza da jurisdição que o Porto de Lisboa, como explicito no Decreto-Lei 336/1998, é importante mencionar o Art. 13º do Decreto-Lei 58/2005 que se refere às administrações portuárias: o primeiro ponto menciona o licenciamento e a fiscalização da utilização dos recursos hídricos nas áreas do domínio público hídrico afectas às administrações portuárias, são definidos por portarias conjuntas dos Ministros das Obras Públicas, Transportes e Comunicações e do Ambiente, do Ordenamento do Território e do Desenvolvimento Regional. O mesmo acontece com os títulos de utilização dos recursos hídricos, obrigações e condicionamentos de acordo com o regime dos empreendimentos de fins múltiplos previstos no artigo 76º do mesmo decreto.

### 4.3.3 – Plano Director Municipal de Almada

O Plano Director Municipal (PDM) de Almada foi ratificado pela Resolução do Conselho de Ministros n.º 5/97, de 5 de Dezembro de 1996 (*Diário da República*, 1.ª Série-B em de 14 de Janeiro de 1997). Na sequência da aprovação do Plano Director Municipal, a Câmara Municipal de Almada iniciou o respectivo processo de ratificação.

O Regulamento do Plano Director Municipal de Almada, tem descrito os princípios de ordenamento no Capítulo II, de onde se destaca a Unidade Operativa de Almada Nascente (Secção I). O uso do solo disposto no Art. 10º, informa que a unidade operativa prevê usos residenciais, do sector terciário, e equipamentos de apoio e de hierarquia regional. O primeiro ponto do Art. 11º (espaços urbanos) refere que “A edificação nestes espaços deve contribuir para melhorar a qualidade do ambiente urbano construído e valorizar o carácter de área central da zona. Deve atribuir-se particular atenção ao tratamento dos espaços exteriores e evitar-se implantações de edifícios que impliquem a construção de várias caves ou muros de suporte elevados.”. Os edifícios existentes na frente ribeirinha do Ginjal, devem ser alvo de recuperação e fomentar a fruição do rio, como disposto no segundo ponto do Art. 11º. Os espaços industriais estão dispostos no Art. 13º: “Dada a proximidade destes espaços com áreas residenciais, particular atenção deve ser dada à integração ambiental das indústrias existentes ou a instalar, nomeadamente através da plantação de cortinas verdes de protecção e da introdução de dispositivos de combate à poluição do ambiente.”. Ao contrário dos estaleiros da LISNAVE, em que se prevê um estudo específico que permita minimizar os prejuízos ambientais, o cais

do Ginjal e o Olho-de-Boi não são mencionados. O Art. 14º (espaços culturais e naturais) abrange os espaços sobre a arriba, para os quais se prevê um estudo paisagístico que incorpore percursos pedonais, e um plano de arborização e consolidação da arriba.

As autorizações relativamente à frente ribeirinha estão dispostas na secção IV, no Art. 111.º: “Não é permitida a ampliação das instalações das unidades industriais que se localizam na frente ribeirinha do Tejo, à excepção daquelas que decorram da necessidade de observância de normas de segurança, da melhoria das suas condições de funcionamento ou quando daí decorram benefícios claros em termos de redução dos impactes ambientais negativos actualmente existentes.” As excepções devem ser acompanhadas de um estudo de impacte ambiental e um projecto de integração paisagística do conjunto das instalações.

O PDM de Almada está desactualizado, destacando-se a falta de instrumentos que regulem a frente ribeirinha Norte de Almada. Actualmente encontra-se em revisão desde de Dezembro de 2008. A revisão foi iniciada na sequência do Relatório de Avaliação da Execução do Plano Director Municipal, onde foram identificados os principais factores de evolução do município. No início de 2009, decorreu o primeiro período de consulta pública sobre a Revisão do Plano Director Municipal.

#### **4.3.4 – Plano Pormenor Quinta do Almaraz**

O edital nº 309/2009 adianta no Anexo nº 1 os termos de referência para a elaboração do Plano de Pormenor do Almaraz.

A Quinta do Almaraz pertence à freguesia de Cacilhas e apresenta uma área de aproximadamente 54 640,00 m<sup>2</sup>. Localiza-se no topo da arriba de Almada, entre o Castelo e o Ginjal. Ocupa uma posição de certa forma marginal no contexto da cidade de Almada, por não se encontrar inserida na malha urbana por um lado, e por outro estar numa área limítrofe, sem ligação com o pé da arriba (frente ribeirinha – Ginjal). O local da quinta foi classificado como sítio de Interesse Público em 2003, devido ao seu rico e diversificado espólio arqueológico, a necessitar de protecção. Neste sentido, a Câmara Municipal de Almada promoveu a elaboração do Estudo de Enquadramento Estratégico do Almaraz/Ginjal, aprovado em Março de 2008. A área em causa encontra-se, segundo o anexo I do edital 309/2009, “no interior de um tecido urbano consolidado onde existe um vazio com uma dimensão suficiente para se contrapor em termos de escala ao tecido envolvente” (Diário da República, 2ª série – Nº. 60 – 26 de Março de 2009: 11585). No enquadramento territorial, a Quinta do Almaraz é identificada como uma área de forte erosão, pondo em causa a Estação Arqueológica – objecto que será alvo de intervenções mencionadas no plano de pormenor, através de medidas de salvaguarda que incentivem um “conjunto de melhores práticas de estudo do imenso espólio arqueológico (...) e que permita também valorizar e acrescentar valor cultural/científico para esta zona a longo prazo” (Diário da República, 2ª série – Nº. 60 – 26 de Março de 2009:11584). Um dos objectivos do plano é criar na quinta, um modelo de “laboratórios vivos”, apelando para a sensibilidade de quem visita sobretudo.

A unidade operativa do Plano de Pormenor da Quinta do Almaraz está inserida na UNOP 1 que corresponde a Almada Nascente (área para a qual está prevista uma grande intervenção ao nível da requalificação ribeirinha) e conta ainda com o arranque do Plano de Pormenor de Cacilhas e com a aprovação do Plano de Urbanização da Frente Ribeirinha da Cidade de Almada, inserindo-se assim num conjunto de intervenções decisivas

para estes espaços limítrofes. No que se refere ao Ginjal, as perspectivas apontam para três eixos decisivos “cultural, lazer e turismo” que no fundo resumem pretensões de exploração de certa forma intensiva da área. Foi aprovado pela Câmara Municipal de Almada, e presente no mesmo edital, o que se propõe para o Ginjal é a “revitalização duma extensa área de antigos usos industriais-portuários actualmente abandonados e muito degradados, situada ao longo do rio e de características ímpares” (Diário da República, 2ª série – N.º. 60 – 26 de Março de 2009:11584).

A cultura e as actividades criativas são definidas pelo Edital 309/2009, como os usos mais adequados. Os objectivos do Plano de Pormenor da Quinta do Almaraz dizem principalmente respeito à área da quinta em si, e focam menos o cais do Ginjal. Destacam-se, com base no Edital 309/2009, os objectivos que estão directamente relacionados com a frente ribeirinha Norte de Almada:

- criação de um silo automóvel a nascente da quinta que permita satisfazer as necessidades de estacionamento e diminuir o trânsito de Almada Velha;
- criar ligações pedonais entre a Quinta do Almaraz e o Ginjal;
- deslocar o Museu Arqueológico para a Quinta do Almaraz;
- promover habitação para jovens, integrada numa política social de habitação;
- fomentar a criação de comércio local;
- criar equipamentos e serviços de apoio à população;
- salvaguardar a utilização da área junto à crista da arriba, garantindo o espaço naturalizado e a estabilidade do terreno.

Não se verificam preocupações com reabilitação, preservação ou requalificação do conjunto dos edifícios e elementos de arqueologia industrial que se encontram ao longo de toda a frente ribeirinha, nem com os usos que esta área deveria ou poderia ter. Note-se ainda a falta de objectivos que vão ao encontro da utilização nocturna do espaço, pois se não tiver sido contemplada, o Ginjal vai manter as características que possui hoje, onde as dinâmicas nocturnas se cingem à frequência dos restaurantes, declinando-se após a hora de jantar.

#### **4.3.5 – Projecto de Enquadramento Estratégico do Santuário do Cristo-Rei**

O conhecimento das componentes do referido projecto resultou de uma entrevista com o Professor Doutor José Manuel Simões, que pela empresa CEDRU<sup>3</sup> é o coordenador do projecto. O objectivo da entrevista residiu na compreensão do âmbito e dos objectivos gerais do projecto, e na identificação de possíveis áreas de contacto do projecto com a frente ribeirinha Norte de Almada.

O que se pretende valorizar com o Projecto do Cristo-Rei é o conjunto do monumento do Cristo-Rei e toda a envolvente urbana, paisagisticamente desqualificada, promovendo a articulação entre o santuário, a cidade de Almada e ao Rio Tejo. A área alvo do plano compreende os terrenos adjacentes à Ponte 25 de Abril, até ao arranjo ajardinado do elevador panorâmico da Boca do Vento, totalizando uma área de 45.80 ha. Do guião da entrevista (em anexo) extraíram-se as quatro linhas de orientação estratégica que norteiam o plano de valorização: qualificar e sacralizar o sítio do Cristo-Rei;

---

<sup>3</sup> Centro de Estudos e Desenvolvimento Regional e Urbano.

valorizar paisagística e ambientalmente as arribas; incrementar a articulação entre a malha urbana e o Cristo-Rei; requalificar e valorizar a frente ribeirinha e promover a sua articulação com o Cristo-Rei e a Cidade. Tal como referiu o Professor José Manuel Simões, a área de estudo proposta integra ainda diversas unidades monofuncionais, das quais:

- a plataforma do monumento/santuário do Cristo-Rei;
- Quinta do Seminário de S. Paulo;
- parte do antigo aglomerado de Pragal Velho;
- complexo desportivo do Almada Atlético Clube;
- Quinta da Arealva;
- antigas instalações da Companhia Portuguesa de Pescas;
- parte das arribas entre a Ponte 25 de Abril e o Elevador da Boca do Vento;
- uma parte da franja urbana (a nordeste do complexo desportivo);
- toda a arriba a nascente da Ponte.

Como o projecto está numa fase de diagnóstico, o interlocutor adiantou, que as intervenções na franja territorial da frente ribeirinha Norte de Almada, incorporariam simultaneamente requalificação e reconstrução. Merecem especial destaque:

- Companhia Portuguesa de Pescas – Olho-de-Boi: representa um conjunto de edifícios com um valor patrimonial acrescido e apresenta um potencial de desenvolvimento urbano/turístico, que faça a ligação da frente de água com o Santuário;
- Quinta da Arealva: contem a presença de alguns elementos patrimoniais arquitectónicos importantes. O seu espólio da arquitectura industrial deverá ser alvo de medidas de preservação, reutilização e integração dos elementos patrimoniais com elementos modernos, no sentido de edificar um empreendimento turístico/residencial. Este empreendimento deverá articular-se com a requalificação do Santuário, numa perspectiva essencialmente funcional – prestando serviços complementares ao conjunto do Cristo-Rei. A Quinta da Arealva deverá incorporar um espaço para estacionamento, fazendo igualmente a ponte entre os acessos fluviais e os acessos terrestres. Está também prevista a criação de condições para a utilização pública do caminho pedonal que liga, pela encosta, a Arealva ao Santuário.

“Estão presentes nestes dois conjuntos de edificação ribeirinha, elementos físicos, funcionais e de atracção ao investimento, capazes de criar importantes sinergias. Estas sinergias devem ser articuladas (...). Poderão isoladamente progredir, mas terão maiores possibilidades de o fazer, com sucesso, de forma integrada, gerando mais efeitos benéficos sobre a sua envolvente e sobre a cidade de Almada, como um todo.” (Professor José Manuel Simões).

#### 4.3.6 – Plano Estratégico do Porto de Lisboa

A análise do Plano Estratégico do Porto de Lisboa (PEPL, 2006), demonstra que embora a frente ribeirinha do concelho de Almada esteja sobre a jurisdição do Porto de Lisboa, as infra-estruturas e equipamentos implantados no segmento Cacilhas-Arealva são muito pouco relevantes. Na entrevista com o Professor João Figueira de Sousa, que já foi membro da direcção do Porto de Lisboa, adiantou, na pergunta sobre o possível

interesse do Porto de Lisboa em manter as instalações que possui, expandi-las ou encerrá-las, que o mesmo não possui nenhuma instalação na área referida – “os estaleiros de reparação naval são privados, portanto, se for decidido intervir nesta área há que ter em conta as actividades em funcionamento actualmente, pensar em conjunto com os empresários (e o Porto de Lisboa) uma nova localização”.

No seguimento da análise do PEPL, destaca-se a referência ao segmento do jardim da Boca do Vento e a Arealva (inclusive), para o qual o plano admite a vocação marítima/turística. Assume ainda que o cais do Olho-de-Boi pode vir a contemplar o estacionamento de embarcações de maiores dimensões, desempenhando um papel preponderante, como infra-estrutura complementar de apoio ao Porto de Lisboa. A sua localização privilegiada face a Lisboa e a profundidade das águas, fazem desta estrutura uma aposta em vista, enquadrada pelo Plano Estratégico.

## PROPOSTAS

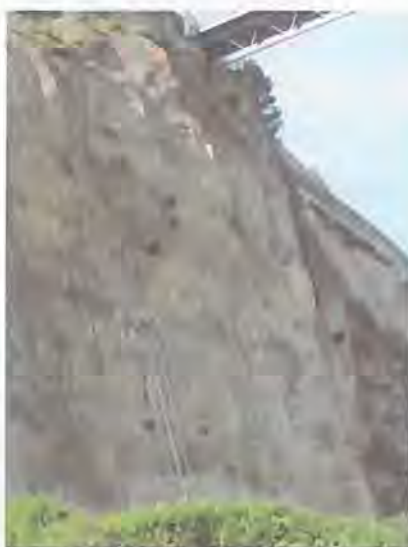
As propostas decorrem de dois percursos: um conjunto de pressupostos conceptuais e teóricos, que resultaram do estado da arte e do reconhecimento de exemplos internacionais; e o outro do conjunto das experiências adquiridas no trabalho de campo, através das entrevistas aos actores territoriais e do levantamento funcional. A combinação destas abordagens remete para as intenções do que se pretende que seja a Frente Ribeirinha Norte de Almada. Para tal os objectivos gerais das propostas são: a) capacitar os actores; b) tornar esta Frente de Água um espaço público da cidade de Almada e da A.M.L; c) requalificar e reabilitar o edificado; d) manter a identidade através da preservação da herança histórico-cultural; e) conectar a Frente de Água com a malha urbana de Almada; f) dinamizar a Frente de Água com actividades diurnas e nocturnas; h) assegurar a continuidade dos projectos e da gestão das intervenções.

Os resultados das entrevistas realizadas sugerem dois tipos de actores – os actores institucionais e os actores territoriais. Neste dois grupos destacam-se as intenções para a frente de água, possíveis de levar a cabo pela administração local, como é o caso da Câmara Municipal de Almada, e os desejos, vontades e ambições protagonizados pelos indivíduos que utilizam e fruem o espaço, seja através de actividades económicas, seja na perspectiva pessoal como cidadãos e conhecedores da frente de água, estes são referidos como actores territoriais.

**Identificação do problema:** consolidação da arriba

**Proposta de intervenção:** A opção mais urgente insere-se na esfera ambiental e de segurança do próprio passeio ribeirinho. A consolidação da arriba é a obra que tem de ser levada a cabo antes de qualquer intervenção na frente de água. O jardim da Boca do Vento foi a primeira área da arriba a sofrer um processo de colmatação dos arenitos, a fim de evitar os sucessivos desmantelamentos da vertente sobre o passeio ribeirinho e sobre a estrada de acesso ao Olho-de-Boi. Em termos visuais, a cor do material de consolidação é semelhante à arriba, de modo a não causar grandes impactos negativos na paisagem. No entanto, a renaturalização da arriba com espécies florísticas e de vegetação adequadas, contribuiriam para a consolidação natural dos materiais.

Embora esteja em marcha um conjunto de intervenções na frente de água, levadas a cabo pela administração local, estas encontram-se numa fase embrionária: por um lado o Plano Pormenor da Quinta do Almaraz e o Projecto do Cristo Rei, com implicações directas sobre a frente ribeirinha, e por outro lado, as intervenções pontuais e até mesmo imateriais, que irão ser levadas a cabo pela Câmara Municipal de Almada, ao abrigo do Programa POLIS XXI.

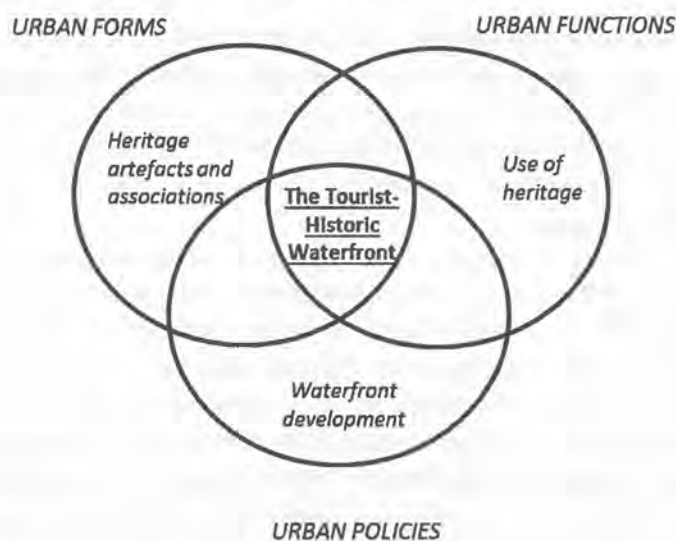
**Figura 36 – Consolidação da arriba, Boca do Vento**

Fonte: Almeida, Diana, Março de 2009

Neste contexto, algumas das opções descritas pelos planos mencionados, não se compadecem com uma frente de água com as características daquela que se analisa. A frente ribeirinha Norte de Almada apresenta, como a grande maioria das frentes de água urbanas, uma vocação turística, assente na herança histórica e cultural. Como TUNBRIDGE e ASHWORTH (1992) sintetizam no esquema (figura 40), a forma urbana de Almada, conferiu à frente de água, pelos usos, vocações e ocupações, o que os autores denominam como «herança, artefactos e associações» – esta herança, está patente ao longo de toda a frente de água, desde o Ginjal à Arealva, pela reunião de um conjunto de edifícios, objectos, equipamentos e infra-estruturas que contam uma parte da história industrial da cidade de Almada, resistindo ao abandono, reestruturando e inovando funções, e cativando pela pretensa cultural que estes representam. Os usos que se fazem dessa herança (TUNBRIDGE e ASHWORTH, 1992, figura 36), estão intimamente relacionados com as funções urbanas, ou seja, as funções que a cidade delegou para a frente de água em questão – neste caso, os usos descrevem-se como mistos, embora exista uma carência estrutural em todo o território, não há relação nem continuidade entre os usos, as actividades e os utentes. A localização geográfica que se reflecte ao nível das acessibilidades, limita a construção dos usos e a sua continuidade com a malha urbana de Almada. Como o terceiro vértice da figura, os autores inseriram o desenvolvimento da frente de água, como fruto da política urbana, na sua perspectiva da capacidade empreendedora, decisora e construtora, é a vontade política que põe em marcha o processo da intervenção. O cruzamento dos círculos traduz a vocação do território: uma frente de água histórico-turística.

As características geográficas da frente ribeirinha Norte de Almada, são a chave para o processo interventivo. A sua faixa de território estreita, enclave entre a arriba e o rio, dois elementos naturais e instáveis, constituem o ponto de partida para as intervenções. As orientações anuídas pela Câmara Municipal de Almada vão ao encontro da cultural, do lazer, do turismo e das actividades criativas, como os eixos motrizes para dinamizar aquele território. Com base no contexto histórico da frente de água, a opção tomada parece-nos

Figura 37 – Contexto histórico-turístico das Frentes de Água



Fonte: TUNBRIDGE e ASHWORTH (1992)

uma escolha acertada – a riqueza industrial da cidade de Almada, passa pela leitura deste território e do seu espólio ornamental, arquitectónico e funcional.

O reconhecimento do belo em áreas obsoletas e abandonadas, bem como as ressalva de referencias arquitectónicas relacionadas com funções portuárias pôs em marcha muitas das intervenções em frentes de água: Kop van Zuid, em Roterdão, Holanda, é um exemplo essencial quando se refere a intervenções de reconversão, associadas à preservação da forma e da identidade (FREJ, 2004). O pós Segunda Guerra Mundial, fez com que Kop van Zuid perdesse muita da sua importância e funções marítimas, tornando-se consequentemente, uma área pouco atractiva para viver ou trabalhar passando a ocupar um espaço marginal perante a cidade de Roterdão. O processo de revitalização de Kop van Zui contou com a participação do sector público, que funcionou como impulsor da nova imagem desta cidade portuária, trazendo transportes, habitação, empresas, comércio, serviços e entretenimento para esta área obsoleta. O falhanço, em 1968 de atribuir uma única função à área portuária<sup>1</sup>, foi rejeitado pelos moradores dos bairros vizinhos, que sublinhavam uma vocação residencial, orientada para a habitação social (1978). No entanto, por volta de 1985, as autoridades locais, desenharem as opções de futuro para Roterdão. Estas passavam pela criação de políticas capazes de, não só ligar Kop van Zuid ao centro da cidade, mas também envolver um “mix” de pessoas, emprego/empresas, turistas e residentes de classes mais altas. De notar, que a ideia de integrar habitação direccionada para as pessoas de rendimentos mais baixos, não foi abandonada – o grande plano para Kop van Zuid arrancou assim em 1990, iniciando a construção de uma ponte de ligação ao centro da cidade e das habitações sociais. Os elementos e os edificios portuários foram sendo alvo de obras de preservação, atribuindo-lhes posteriormente, usos modernos. O mesmo aconteceu com as diversas estruturas relacionadas com a actividade do porto, às quais foi atribuído um papel fundamental na preservação histórica e para a manutenção do carácter tradicional.

<sup>1</sup> Esta função prendia-se com a transformação desta imensa área (202 hectares), num distrito ligada prostituição (FREJ, 2004), como existe, por exemplo em Amesterdão – «red-light zone».

**Identificação do problema:** habitação

**Actores que identificaram o problema:** Câmara Municipal de Almada; Clube Náutico de Almada e João Garcia Miguel – a habitação não é uma opção para o Ginjal, nem para o Olho-de-Boi, argumentando com a fraca exposição solar. O Arq. Ruí Pinto acredita que a habitação é vital para esta área, defendendo a integração de habitação direccionada para jovens (para os quais a dificuldade de adquirir casa é acrescida), em sistema de aluguer, como um incentivo à habitação.

**Proposta de intervenção:** o exemplo da forma como a habitação foi tratada em Kop van Zuid, deve ser tida em conta. Relembrando os princípios das intervenções nas frentes de água (WaterfrontExpo Guiding Principles, 2007), o quarto princípio remete para potenciar os usos mistos, como sendo a habitação, escritórios, restauração, cultura, animação. KRIEGER (2004) enuncia também dez princípios, quando aborda “The Transformation of the Urban Waterfront”, destacando-se o sétimo princípio onde acrescenta: “Underused or obsolete urban waterfronts come alive when they become desirable places to live, not just to visit” (KRIEGER, 2004:36). A habitação assume o papel de manter a frente de água viva, permanentemente, e não apenas apelativa a visitas turísticas ou recreativas. A cidade de Vancouver, Canadá, iniciou em 1980, uma campanha “living first”, em que colocava a habitação como o principal ponto de partida para a vida das cidades.

Para ultrapassar esta fraqueza do território (exposição a Norte), os projectos de arquitectura teriam aqui um papel fundamental, ao desenhar habitações energeticamente eficientes. A habitação no Ginjal é de resto, uma função desempenhada ao longo dos tempos, e mesmo na fase de abandono em que se encontram, algumas das áreas mantêm-se habitadas.

Desta forma, as opções relacionadas com a habitação, devem abraçar não um modelo único, ou seja, não se deve, na frente de água Norte de Almada, optar pela gentrificação da habitação, nem apenas reservar aquele espaço para habitação social. É sabido que a especulação imobiliária atribui o maior peso do custo da habitação, ao terreno em si e à localização, nomeadamente à qualidade do ambiente envolvente da habitação. Neste caso, como foi mencionado, de resto, por todos os actores, a frente ribeirinha possui qualidades paisagísticas únicas, com vistas privilegiadas sobre Lisboa e sobre o Tejo. A proximidade ao rio, conjugada com o património paisagístico, é factor que contribuem à partida, para a subida do preço da habitação. Por outro lado, a arriba e a sua provável instabilidade, os acessos restritos e as adversidades inerentes ao clima e à localização a norte da frente de água, podem contribuir para balançar o valor pedido pela habitação. Atendendo também às próprias características socioprofissionais e culturais dos almadenses, os processos de gentrificação ou de nobilitação de um determinado espaço, à luz da segregação pela habitação, não fazem parte nem do historial do concelho, nem, de certo da linha condutora da acção política do município de Almada.

O terceiro princípio exposto pela WaterfrontExpo Guiding Principles (2007), menciona a importância de manter os elementos da História e da Cultura na reconversão da frente de água, atribuindo significado e identidade ao local, associando à imagem da cidade. Aliado a este e de acordo com exemplos de intervenções chave, tais como a reestruturação da frente ribeirinha de Milwaukee, no estado de Wisconsin, Estados

Unidos da América, incorporou a reconversão de edifícios abandonados e das estruturas de armazenamento de carvão (BERENS, 2004); Circular Quay, em Sydney, Austrália, em que a segunda dimensão do plano assenta na manutenção e melhoramento/ inovação de infra-estruturas relacionadas com a actividade portuária, que se mantiveram no decorrer da intervenção. A autoridade portuária de Sydney ficou responsável pela protecção e valorização do património natural e cultural da frente de água, pela gestão e desenvolvimento, pela conservação do património herdado, pela renovação urbana e turismo (DROEGE, 2004).

**Actores que identificaram a vocação:** os actores territoriais reconhecem na frente de água potencialidades turísticas, relacionadas com a revitalização destas áreas de antigos usos industriais.

Adicionalmente, a crescente vontade de eternizar determinados acontecimentos, identidades urbanas, e características do património histórico-cultural que tem vindo a ocorrer desde os anos setenta, principalmente nos Estados Unidos ou nas grandes cidades europeias pós-modernas (NORCLIFFE et. al, 1996), conduziu à valorização social de elementos da arquitectura industrial. A área do Ruhr, na Alemanha, é um bom exemplo de arqueologia industrial, que foi preservada como parte de uma identidade pública e individual (e da cidade), passando a incorporar um conjunto de iniciativas relacionadas com o segmento das indústrias criativas. Apesar da dimensão da frente de água ser bastante reduzida quando comparada com o rio Tejo, o caso do Ruhr, apresenta um desenvolvimento que faz sentido trazer para a frente ribeirinha de Almada, pois trata-se de uma antiga área industrial abandonada, com especial relevância para a cidade. No Ruhr, a opção baseou-se na valorização do património industrial, atraindo serviços culturais, fomentando a apropriação e o sentimento de pertença. Vários especialistas em dinâmicas espaciais das redes de inovação e conhecimento, acreditam que existe uma forte relação entre áreas que desempenharam, no passado, uma função produtiva no espectro das indústrias transformadoras, e novas áreas de mercado, pelo estímulo à criatividade – economias de aglomeração.

**Proposta de intervenção:** actividades criativas - que junta o papel das companhias de teatros (tradição almadense), no processo de animação da frente de água e posterior relocalização na mesma. É de notar que o projecto “O Olho” incorporava uma visão onde se combinavam sinergias – apesar de João Garcia Miguel mencionar várias vezes os problemas administrativos e burocráticos do projecto, a estratégia de organização do espaço e a própria vida que “O Olho” trouxe ao Ginjal, demonstra que este pode ser um caminho onde se pode apostar. No entanto, é essencial que o investimento público faça avançar estes projectos, para que os privados sintam segurança no investimento.

Em Bilbao, País Basco, Espanha, assistiu-se a sucessivas intervenções na frente ribeirinha, que resultaram do desmantelamento de indústrias que aí estavam localizadas: “(...) rundown industrial areas, with a small residential community plus areas of architectural heritage and natural environmental significance. The site is of strategic sig-

nificance and recognised as a major area for future growth and development." (BROWN, 2007). As propostas apontaram para usos residencial, comercial e outros serviços. O rio Nervión foi identificado como a linha condutora de toda a intervenção, já que se queria combinar a engenharia, a arquitectura, os transportes, o planeamento urbano e a identidade. Os princípios aplicados para atingir tais objectivos foram os seguintes: diminuir os vazios urbanos da frente de água; diferenciar Zorrozaurre das restantes áreas da cidade; construir uma nova paisagem, integrando os trabalhos de engenharia e de arquitectura; investir em transportes; integrar a frente de água na malha urbana através de ligações ao centro da cidade e às universidades e estimular o surgimento de novas actividades económicas, capazes de combinar a função residencial com a função laboral. Desta forma, estabeleceram três áreas distintas na frente de água, todas com vocações diferenciadas, mas complementares entre si, promovendo uma unidade de conjunto muito dinâmica, única e coesa (BROWN, 2007).

**Actores que identificaram o problema:** Câmara Municipal de Almada - derrubar o edifício existente na frente de água, mantendo apenas a fachada como "cenário" e desta forma evitar os problemas de ruína, e introduzir actividades entre a frente de água e a arriba.

**Proposta de intervenção:** de acordo com os exemplos e com os princípios de intervenção nas frentes de água mencionados, esta opção de manutenção de um género de cenário em toda a borda de água vai contra a preservação das características arquitectónicas referentes a um período histórico concreto e a particularidades do edificado, relacionadas com as funções desempenhadas anteriormente. Esta opção introduz também mudanças na esfera da identidade e sentido de pertença com o local.

A opção de aposta na cultura, no lazer e no turismo é assumida pela Câmara Municipal e pelos restantes actores, contestada pelo Sr. Meira (CNA), que evoca os serviços na categoria da restauração e os divertimentos tipicamente nocturnos, como o caminho a seguir para que se dê vida à frente de água. A vertente cultural está em muito associada à vertente da preservação histórica e do património edificado, que quando combinados podem dar origem a uma área de grande qualidade ambiental, paisagística e arquitectónica, de que é exemplo Charleston Waterfront Park, na Califórnia (E.U.A.). Esta antiga área portuária situa-se entre o rio Cooper e o centro histórico da cidade, ocupando um local charneira como frente de água. A reestruturação do porto conduziu a um processo acentuado de degradação dos armazéns, oficinas e também alguma da área residencial (FREJ, 2004). Em 1970 o sector público iniciou um processo de negociações com a autoridade portuária, incentivando o investimento de privados, o que permitiu, no final dos anos oitenta, as obras de carácter estrutural, de consolidação dos solos e tratamento das águas. A preservação de elementos ornamentais e alusivos à herança portuária fora mantida e requalificada, ao contrário de muitas outras intervenções em frentes de água (americanas), orientadas para acontecimentos pontuais associados a festivais. Charleston Waterfront Park, destacou-se pela sua estrutura verde, pelo fácil acesso<sup>2</sup>, pela qualidade

<sup>2</sup> Acesso Público (quinto princípio das intervenções em frentes de água) – Waterfront Guiding Principles (2007).

ambiental, artística, assumindo-se como um espaço público por excelência. A retirar ainda desta experiência, é o facto do processo de intervenção na frente de água ter sido pensado a longo prazo, acompanhando a evolução da cidade<sup>3</sup>. A continuidade das intervenções na frente de água, estimularam os bairros envolventes a requalificarem as suas habitações e também o espaço público (FREJ, 2004).

O espaço público assume, em particular na frente de água de Almada, um papel chave na sua dinamização. Embora desqualificado, existe espaço público na frente ribeirinha, à espera que se lhe atribua sentido. O jardim da Boca do Vento é o único espaço qualificado e que reúne os aspectos mais marcantes de um espaço público: possui elementos atractivos, como um arranjo florístico e um desenho do movimento interessantes; possui mobiliário urbano adequado à sua função; tem espaço de estar e de interacção (ALVES, 2003); possui uma componente lúdica adaptada pelos pescadores que se posicionam nas rochas; está posicionado numa área com bons acessos (quando comparado com a restante frente de água). Mas, será o jardim da Boca do Vento um espaço público? Será o passeio ribeirinho de Cacilhas até ao Olho-de-Boi, um espaço público? Os espaços público são muito mais do que áreas onde as pessoas podem ir e estar livremente, são áreas onde a dimensão física do espaço, se cruza com uma dimensão conceptual “*sense of place*”, de que fala LYNCH (1981), e que atribui ao espaço uma dimensão de lugar, possível de ser apropriado, vivido e experienciado. Na frente de água de Almada, o abandono das actividades e dos espaços, não resultou de uma relocação portuária, como em algumas frentes de mar, mas resultou antes da transição sector secundário para o sector terciário. Aliado à quebra do comércio com os territórios do Ultramar, proporcionado também pelas inovações na armazenagem e no transporte do vinho, as mudanças introduzidas na construção de navios e reparações e pela decadência da actividade piscatória e de todo o conjunto de indústrias e actividades associadas, a frente de água norte de Almada, viu perder, por volta dos anos oitenta do séc. XX, o seu dinamismo e a sua vivacidade, perdendo-se também, boa parte da função residencial e recreativa que estava alicerçada nas actividades económicas da frente de água. Neste contexto, seria fulcral para a frente de água, criar-se vários espaços públicos de qualidade, ligados pelo cordão fluvial, onde se estabelecessem um conjunto de actividades que trouxessem as pessoas à frente de água.

■ **Identificação do problema:** relocalizar o núcleo museológico, situado actualmente entre a Boca do Vento e o Olho-de-Boi, na área da Quinta do Almaraz, associando estes museus – Naval e Arqueológico, a um conceito de “laboratórios vivos” (Câmara Municipal de Almada - Plano Pormenor Quinta do Almaraz).

<sup>3</sup> Projectos a longo prazo (oitavo principio das intervenções em frentes de água); Processo contínuo (nono principio das intervenções em frentes de água) – Waterfront Guiding Principles (2007)

**Proposta de intervenção:** a realocação dos museus retirava à frente de água as primeiras componentes da cultura e história almadense – o arranjo do jardim e a qualidade da área dos museus, é na óptica da Câmara Municipal de Almada, um ponto de partida para chamar à atenção daquele território. Logo, o afastamento destes museus diminuiria a capacidade atractiva potencial da frente de água para outros segmentos de mercado e para outras actividades relacionadas. No entanto, é de salientar que o Museu de Arqueologia ficaria mais amplo e com uma maior riqueza para os seus visitantes, se fosse posicionado junto das descobertas arqueológicas da Quinta do Almaraz, deixando assim livre, um espaço na frente de água, passível de ser ocupado por um museu que reconstruísse a vivência do Ginjal e da Companhia Portuguesa de Pescas.

A criação de uma rede constituída por núcleos de museus separados fisicamente, que quando articulados, pode estimular a procura dos visitantes, trazendo vida ao espaço público.

Trazer pessoas para a frente de água significa investir também na sua inclusão na malha urbana de Almada: a posição e as características geográficas conferem alguma marginalidade a esta frente de água, muito ajudada pelas debilidades do território face às acessibilidades. Embora tenha tido um desenvolvimento no sentido da decadência, enquanto a cidade de Almada, toma um rumo crescente em termos de desenvolvimento do urbanismo e do planeamento, a frente de água Norte deve incorporar as mesmas linhas condutoras desse desenvolvimento, avançando ao mesmo ritmo da cidade, e contribuindo para um desenvolvimento equilibrado de todo o território. O segundo princípio de intervenção em frentes de água, relembra a importância dos projectos ribeirinhos garantirem a compatibilização de usos entre a frente de água e a cidade, pois ambas fazem parte de uma mesma paisagem urbana. Neste caso, uma das formas de inserir a frente de água na malha urbana de Almada, é através das acessibilidades. Embora a frente de água funcione como um limite natural, esta não deve ser planeada como se fosse um segmento linear entre o rio e a cidade. Mesmo em cidades como Amesterdão, na Holanda ou São Francisco, nos E.U.A em que a geografia física impôs as suas limitações, “(...) the broader the zone of overlap between land and water, the more successfully a city will capture the benefits of its water assets” (KRIEGER, 2002:33). Quer isto dizer que, a fim de evitar o planeamento apenas da borda de água (linear), é essencial que se criem um conjunto de acessos perpendiculares à frente de água.

**Identificação do problema:** acessibilidades

**Actores que identificaram o problema:** Câmara Municipal de Almada - as propostas vão ao encontro da melhoria das acessibilidades da frente de água, combinadas com projectos de embelezamento associados ao turismo e às actividades recreativas – renascimento do tráfego de táxis fluviais; construção de um teleférico ao longo da margem ribeirinha; alargamento do passeio ribeirinho.

**Proposta de Intervenção:** garantir o acesso público (quinto princípio das intervenções em frentes de água, Waterfront Guiding Principles, 2007) tanto ao nível físico, como visual, tendo em conta as necessidades especiais de alguns grupos sociais, é um dos pontos essenciais quando se pretende tornar uma frente de água, num espaço público vivo. Mas assegurar as acessibilidades, não significa trazer os automóveis para o espaço da frente de água, pois perder-se-ia toda a sua componente de construção social, de local de convívio, se fosse atravessado por vias motorizadas.

Estimular o tráfego fluvial, através dos táxi-barco é uma opção bastante viável, pois além de ser um meio de transporte menos poluidor, está enquadrado com o meio aquático, favorecendo a relação das pessoas com o elemento água/rio. Bruges, na Bélgica, e Amesterdão, na Holanda, são exemplos de cidades com sistemas de barcos-táxi que percorrem os canais, para fins turísticos, mas também como forma de transporte urbano; o mesmo acontece nos grandes canais venezianos.

A instalação de um teleférico está mais associado a funções lúdicas e recreativas, do que como um meio de transporte. Por esta razão, a escala da frente ribeirinha norte de Almada, parece não ser a mais adequada para este tipo de investimento, que corre o risco de se vir a tornar um encargo a médio prazo. O teleférico construído no âmbito da Exposição Mundial de 1998 em Lisboa, ficou para a prosperidade, registando uma grande utilização na altura da exposição. Actualmente, as taxas de utilização são bastante reduzidas.

O alargamento do passeio ribeirinho faria sentido: 1) se a largura do passeio actual fosse tão reduzida que impedisse a circulação de pessoas nos dois sentidos, ou que não se passa, pois varia entre os 2 e os 6 metros; 2) se fosse necessário incrementar o acesso ao rio, como em Boston, com a criação de passadiços sobre o rio, que também não é o caso, já que é da opção da C.M.A. remover as baías que delimitam o passeio ribeirinho. O importante é fortalecer a rede de transportes, através do aumento da frequência dos transportes (barcos, metro e autocarro) – o espaço público da frente de água, deve ser interdito a veículos motorizados.

A dimensão social dos espaços públicos, neste caso das frentes de água enquanto espaço de manifestações sociais, culturais, económicas, com usos mistos e integrados e com uma vocação essencialmente turístico-recreativa, constitui uma “tarefa complexa” (ALVES, 2003:239) na preservação dos espaços. A efemeridade das presenças, das relações e dos fluxos, típica da sociedade do séc. XXI, reproduz no espaço público a fragilidade da incerteza: “a multiplicação destes novos fenómenos, em especial os de cariz social, associados às formas de comunicação, não podem ser ignorados por aqueles que projectam e gerem o espaço público urbano.” (ALVES, 2003:239).

**Actores que identificaram a vocação:** Câmara Municipal de Almada (Projecto do Cristo Rei) – a Quinta da Arealva e a Companhia Portuguesa de Pescas (Olho-de-Boi) apresentam um potencial de desenvolvimento turístico, no âmbito do projecto do Santuário do Cristo Rei. A Quinta da Arealva teria um acesso pedonal ao Cristo Rei, estabelecendo-se assim uma ligação com a frente de água, e possíveis ligações fluviais, bem como teria uma área destinada a estacionamento automóvel, associada a um empreendimento turístico.

**Proposta de Intervenção:** a utilização das áreas referidas para a construção de empreendimentos turísticos, parece-nos uma opção desviante da vocação territorial da frente de água, quebrando laços identitários e imagéticos importantes, que estão associados a estas duas áreas emblemáticas e recheadas de património ao nível do edificado, ao nível da arqueologia industrial, bem como no que se refere ao património histórico-cultural.

A opção de Suisun City, cidade média da Califórnia (E.U.A) resultou pelo abandono total de uma herança relacionada com a extracção de petróleo junto ao canal (FADER, 2004). Apenas uma mudança estrutural, que implicava a destruição dos edifícios, se compadecia com o avançar para a existência de um empreendimento turístico, com espaço para hotelaria. A vontade local de potenciar esta oportunidade, conduziu a esforços para uma mudança radical da base económica da cidade, alicerçando-a no turismo, gozando da proximidade de uma grande cidade (São Francisco), para atrair turismo de negócios (FADER, 2004).

Como dinamizar a frente de água com actividades que não conduzissem à desertificação que se assiste, por exemplo na Baixa Pombalina de Lisboa à noite? A habitação sem dúvida que contribuiria para aumentar a dinâmica territorial, no entanto, se as pessoas não tiverem algo que as faça sair de casa, ou que atraia pessoas de fora para a frente de água, o resultado final seria idêntico ao da Baixa lisboeta. Neste contexto, formato recentes de actividades económicas, culturais e artísticas, como sendo a *LX factory* ([www.lxfactory.com](http://www.lxfactory.com)) ou a Fábrica Braço Prata ([www.bracodeprata.com](http://www.bracodeprata.com)), parecem transmitir uma oferta suficientemente diversificada, que as mantém em actividade durante o dia e durante a noite, possível pelo funcionamento de espaços diferentes em simultâneo. Este formato inclui restauração, biblioteca, livraria, espaço para espectáculos, grupos de trabalho, espaço para exposições, workshops, espaços de danças várias, bar, entre outros espaços ao ar livre. Neste dois conceitos, o aproveitamento de estruturas industriais abandonadas e/ou inutilizadas está na base das dinâmicas criadas: a disponibilidade de espaços diferenciados e a combinação de usos mistos que se prolongam durante a noite, parecem ser a chave do sucesso. Os múltiplos armazéns e a abundante disponibilidade de espaço, fazem do Ginjal e do Olho-de-Boi, ou até mesmo da Arealva, potenciais áreas para incorporar um conceito deste tipo, que encontre uma utilização diurna e nocturna do espaço, que combine a cultura, as artes e o espectáculo e que atraia diversos tipos de público, como acontece fundamentalmente, com a Fábrica do Braço de Prata.

A iluminação e a utilização nocturna do espaço público são dois conceitos que andam a par, pois a ausência ou as deficiências nos quantitativos ou na qualidade da iluminação, pode levar à falência de um espaço público, essencialmente por razões de segurança. A análise da cartografia produzida demonstrou que existem problemas com a pouca frequência e a interrupção da iluminação, principalmente ao longo do Ginjal. Os restaurantes são as únicas actividades que se mantêm em funcionamento para além do horário habitual, convivendo com o entrave que a pouca iluminação reproduz nas pessoas: medo e insegurança fazem com que a Rua do Ginjal, leve poucas pessoas à noite para a estação fluvial de Cacilhas.

**Proposta de Intervenção:** a ritualização de determinados eventos que aconteçam à noite, pode funcionar como um pólo atractivo - as frentes de água têm a capacidade de projectar a imagem da cidade através de acontecimentos pontuais, temáticos e efémeros, de que é exemplo Valência, Espanha, que acolheu em 2007 a America's Cup, evento que funcionou como a chave para a regeneração da frente de água (SMITH, 2008).

No entanto, não se está a falar intervenções baseadas em eventos em grande escala, que posicionem a frente ribeirinha de Almada no contexto internacional. SMITH transmite que, quando as frentes de água incorporam também uma função residencial, os eventos de média ou pequena escala são melhor aceites, beneficiando de uma abordagem mais estratégica, do que magnífica: "Events must considered local people, history and culture" (SMITH, 2008:4)

O exemplo do Ruhr, na Alemanha, volta a fazer sentido quando se fala em intervenções de luz com o objectivo de valorizar o espaço público: "O resultado final foi a transformação das velhas estruturas industriais, responsáveis pelo mau nome da região, em obras de arte, fontes de uma nova imagem e de novos simbolismos, capazes de novas utilizações e destinadas a públicos variados." (ALVES, 2004:12). O instrumento fundamental para a criação desta dinâmica foi a luz. Yann Kersalé, designer de luz, criou vários conceitos relacionados com a arte da iluminação, aplicando a monumentos emblemáticos, como a Torre Eiffel, colocou focos de luz no interior, revelando a textura dos materiais e criando uma nova imagem para um *icon* da cidade. Em 1987, o mesmo *designer* promoveu uma obra no relógio do Observatório Astronómico, como dá conta ALVES (2004:7), em que as luzes "vibravam e palpitavam ao ritmo do relógio". A iluminação e a arte através da luz, apresenta um potencial de renovação da paisagem urbana nocturna, pois têm a capacidade de revelar objectos, de colocar em evidência pormenores, formas, materiais e de estimular a criatividade (ALVES, 2004).

Figura 38 – Guindaste marítimo no Ginjal



Fonte: Almeida, Diana, Fevereiro de 2009.

**Proposta de Intervenção:** fazer jogos de luz na frente de água Norte de Almada, através da valorização das estruturas portuárias e dos guindastes que caracterizam de forma singular, esta paisagem ribeirinha, funcionava simultaneamente como uma forma de requalificação territorial, ao mesmo tempo o simbolismo e a identidade associada aquelas estruturas industriais eram eternizadas através da luz.

“A obra de Yann Kersalé *Nuit des Docks* (Saint Nazaire, França) constitui um marco na história da utilização da luz (...). Através de uma intervenção de luz um espaço até aí ignorado pelos habitantes, o porto e a antiga base de submarinos, passou a ser um lugar para ver e ser mostrado aos visitantes, reconciliando as pessoas com o seu território” (KÉRSALÉ, 2003, citado por ALVES, 2004).

Associar à frente de água a eventos como Luzboa (bienal de Luz em Lisboa, 2004; 2006), a *Nuit Blanche* de Paris ou a *Fête des Lumières*<sup>4</sup> de Lyon, produziria efeitos económicos acrescidos, associados à criação de arte, cultura e animação dos espaços públicos à noite, gerando-se dinâmicas em torno da iluminação, associada à tal ritualização de eventos específicos. A projecção de Almada e da frente de água no contexto metropolitano, traria um conjunto de investimentos, consolidando a opção/vocação artística e cultural patente no território em questão. Estas dinâmicas, criariam outras dinâmicas de requalificação e valorização do espaço público da frente de água, atribuindo notoriedade a uma área degradada, como é hoje o Ginjal e o Olho-de-Boi. A proximidade à capital, a existência de transportes e o charme atribuído pelo património edificado, seriam pontos a favor de intervenções de luz. Redescobrimo-se o espaço da frente de água, diminuindo a insegurança associada ao passeio ribeirinho actualmente, promovendo a imagem urbana e captando a riqueza visual, imagética e identitária, os projectos de animação e arte através da luz constituem uma boa aposta para trazer as pessoas para a frente de água, na mesma medida que dinamiza o espaço público à noite e promove a valorização da arqueologia industrial.

Quando se pensa em intervir sobre a frente de água, é fulcral perceber a escala a que essa se encontra – se é uma frente de água regional, de uma capital, de uma cidade média, ou se até a própria porção territorial comporta grandes intervenções. Na frente ribeirinha de Almada, encontra-se realmente a uma escala, de certa forma, micro, não só pela dimensão do território, mas sobretudo pelo encaixe que a arriba proporciona. À partida, e respeitando o rio, não se pensaria em avançar com as estruturas ribeirinhas, de forma a conquistar terreno ao rio; por outro lado, a impossibilidade de desviar, destruir ou contornar a arriba, conduz a outro problema estrutural – a real disponibilidade de espaço para intervir deve ser tida como o ponto de partida. Transformar a frente de água norte de Almada, num grande espaço público, com um misto funcional que incorporasse diversas áreas económicas, turísticas, recreativas e residenciais/serviços de apoio etc., seria pensar além das capacidades do território em si, e também da capacidade atractiva

<sup>4</sup> Estes eventos inserem-se no contexto de projectos de *marketing* territorial, com o objectivo de projectar a cidade nas redes regionais, nacionais ou internacionais de eventos, gerando mais valias económicas para a cidade, através do turismo/visitação.

que este tipo de intervenção teria para uma cidade como Almada. Os interesses dos principais actores e daqueles que irão, futuramente, gozar o espaço público, devem ser os primeiros a ser salvaguardados. É claro que seria interessante, e não de todo impossível, posicionar esta frente de água no contexto metropolitano, mas não se pode esperar, que esta tenha a capacidade que tem, por exemplo o Parque das Nações, para onde afluem pessoas de toda a área metropolitana de Lisboa. A escala é pequena, e portanto deve-se respeitar a capacidade da frente de água, e o poder atractivo que as actividades promovidas ou os serviços oferecidos têm capacidade de ter.



## CONCLUSÃO

O levantamento funcional permitiu conhecer cinco realidades que coexistem em simultâneo na frente de água, e nas quais as dinâmicas económicas e de utilização do território são distintas e bem diferenciadas espacialmente: a área mais próxima de Cacilhas apresenta uma vivacidade associada às actividades económicas derivadas do transporte fluvial, e ainda a existência de oficinas e armazéns. Nesta área os quantitativos de luz são satisfatórios para a circulação nocturna, embora não seja uma prática recorrente; até à praia das Lavadeiras, onde se situam os restaurantes, o cais do Ginjal possui um vasto conjunto de edifícios abandonados e degradados, interrompidos por dois nichos de habitação; a partir da curva do antigo clube náutico de Almada, o espaço transfigura-se, quer de dia, quer de noite. Os cuidados com o edificado e com a qualidade do espaço público são notáveis; as instalações da ex Companhia Portuguesa de Pescas funcionam quase que como uma ilha à parte do cordão ribeirinho. Isto deve-se sobretudo a quatro factores: à unidade de conjunto proporcionada pela herança das anteriores actividades, à existência de um considerável número de residentes que cuidam do espaço, à diversidade das actividades económicas e fundamentalmente, à oferta de acessos terrestres diversificados, como a estrada que serve o transporte motorizado, que pode ser percorrida pedonalmente, e o elevador.

A Lei da Água e o Domínio Público Hídrico, não constituem instrumentos legais impeditivos a uma intervenção de reconversão da frente de água de Almada, pois esta teria por base a atribuição de novas funções, novas actividades económicas e recreativas, bem como seria levada a cabo através da requalificação do edificado e na valorização cultural através da dinamização do espaço público – portanto, as interferências profundas com o elemento água, salvaguardadas pelo Decreto-Lei n.º 58/2005, não seriam alvo de intervenção; o Domínio Público Hídrico (Decreto-Lei n.º 486/71) não seria igualmente afectado, já que a intervenção não iria suportar alterações da configuração da frente de água.

A pergunta de partida da presente dissertação questionava qual o papel dos actores territoriais na reconversão da Frente Ribeirinha Norte de Almada e quais os impactos na utilização do espaço público. As leituras bibliográficas e o trabalho de campo conduziram ao levantamento de uma hipótese: *as actividades que têm vindo a ser desenvolvidas na Frente Ribeirinha Norte de Almada resultam da intervenção dos actores territoriais, que por sua vez produzem alterações no uso do espaço público, com ênfase no espaço-tempo da noite.*

A utilização das metodologias propostas, como sendo a revisão do estado da arte, as entrevistas aos actores territoriais, o levantamento funcional, o trabalho de campo e a

formulação de propostas com base nos resultados anteriores, permite afirmar que os actores da frente ribeirinha Norte de Almada têm um papel preponderante na construção do espaço público, tanto diurno, como nocturno, sendo também eles, elementos-chave no processo de reconversão da frente de água.

Os actores territoriais entrevistados coincidem com representantes, ou trabalhadores das actividades económicas que se encontram ao longo da frente de água, com excepção do Clube Náutico, da Câmara Municipal e do João Garcia Miguel, responsável pelo projecto findado “O Olho”.

No que diz respeito à hipótese colocada, esta só se verifica no espaço-tempo do dia, onde a grande maioria dos actores, exerce a sua actividade económica e estabelece uma relação mais directa com o território e constrói relações com os outros actores, sejam pessoais ou profissionais. Os restaurantes constituem o grupo de actores, onde a presença no espaço e no tempo é mais alargada, penetrando pela noite, e portanto, adquiriram uma percepção da vivência nocturna que difere dos outros actores. No entanto, a sua existência não é inovadora, um deles localiza-se no lugar de uma antiga taberna, ainda do tempo dos Armadores da Pesca do Bacalhau (1930, segundo Sr. João, morador do Ginjal e ex-trabalhador da Companhia de Pescas Portuguesa), a forma como se apresenta e explora as potencialidades do local é que é nova.

As mudanças na base económica do Ginjal e do Olho-de-Boi encontra-se numa fase embrionária, ao contrário do que foi levantado na hipótese. A existência de uma empresa de arquitectura, que prima em estabelecer contactos profissionais com as outras actividades que lhes possam prestar serviços é um caso único, mas que tem a ver com a atractividade relacionada com a identidade, com o legado histórico-cultural, e também com a qualidade cénica e enquadramento paisagístico. O cadastro, o avançado estado de degradação do edificado, a fraca exposição solar e os constrangimentos das acessibilidades constituem os principais entraves ao investimento por parte de particulares.

Ainda assim, é a Câmara Municipal o principal actor, com efectivos poderes decisivos, pese embora tenha em conta processos de consulta pública a alguns actores-chave do Ginjal e Olho-de-Boi. Esta situação é, de certa forma, uma regra geral no sistema de planeamento nacional, em que, por um lado, a participação pública está pouco enraizada na cultura das pessoas, e por outro, algumas instituições não valorizam suficientemente os processos participativos.

Este trabalho carece de duas participações fundamentais: uma entrevista ao Porto de Lisboa, como instituição da tutela do território da frente de água, e uma entrevista ao Instituto da Conservação da Natureza e da Biodiversidade, entidade que gere a área da antiga Companhia de Pescas Portuguesa. Sem os contributos de ambas as entidades públicas, pode-se concluir que a frente ribeirinha Norte de Almada não constitui um alvo de investimentos públicos em primeira linha, o que faz com que este espaço esteja, desde a década de 80, “em espera” para uma intervenção, deteriorando o edificado, o espaço público e o ambiente social.

Com base nesta aprendizagem e para que se concretizem as propostas para a área ribeirinha Norte de Almada, é essencial assegurar a continuidade das futuras intervenções na frente de água, bem como capacitar os actores de instrumentos de gestão, dando-lhes efectivas capacidades de actuação.

As frentes de água evoluíram e foram-se transformando à medida das tendências da cidade. Uma devido ao desmantelamento do antigo porto, que deixou grandes áreas livres na linha de água e no centro da cidade, outras intervenções surgiram baseadas em eventos de carácter efémero, que se acabaram por eternizar, outras ainda vão-se construindo à medida de que a cidade pulsa em direcção à frente de água. Do apreendido, é de reter o seguinte: a) **mix funcional** é um modelo a seguir, quando o objectivo da intervenção é dinamizar a frente de água em todas as suas dimensões, inserindo-a no contexto urbano; b) **participação pública** é fundamental não só para a construção das frentes de água, como também para todo o processo de planeamento – o envolvimento das comunidades nas fases de proposta de projecto, no processo de decisão e durante a gestão, são essenciais para o desenvolvimento de uma cidade e para a construção urbana; c) **processo contínuo** – os planos para as frentes de água devem reunir as seguintes características: serem projectos a longo prazo, abertos e flexíveis. A construção da frente de água urbana implica a constante actualização das necessidades das pessoas, incluindo a capacidade de adaptar as funções projectadas, às mudanças sociais e económicas.

O processo de gestão, no entender de ALVES (2003:241), é encarado como o “(...) processo de controlo do uso do espaço resultante e de manutenção e aferição da sua forma à mudança das necessidades a satisfazer, cabe-lhe um papel de cariz prospectivo (...), cíclico e também criativo (...)”. Neste processo é necessário satisfazer as necessidades dos utilizadores do espaço, conhecer o seu perfil e perceber o que procuram/esperam desse mesmo espaço. A gestão não pode apenas estar associada ao garante da segurança, higiene ou da iluminação de um espaço público. No caso das frentes de água, a sua multiplicidade de usos e funções, multiplica os cuidados na óptica da manutenção e constante recriação do lugar, estimulando nas pessoas a identificação e a pertença. Nas frentes de água, a ligação com o mar ou com o rio permite uma variedade de actividades lúdicas e desportivas, bem como vários espectáculos de animação relacionados com a água, por exemplo concursos de regatas, fogo-de-artifício, demonstração de habilidades aquáticas e muitas outras, em que estão envolvidos um considerável número de agentes, públicos e privados, com os quais é necessário coordenar para melhor gerir a frente de água. A imagem da cidade representa-se, entre outras coisas, pelo bom desempenho da sua frente de água, por isso é necessário manter este espaço “na moda”, com eventos criativos e espectáculos surpreendentes, que atraiam o locais e visitantes, cuja presença se irá reflectir no consumo dos bens e serviços igualmente disponíveis no conjunto da frente de água (Urban Land Institute, 2004).

No entanto, é de notar que, à escala do Ginjal, a frente de água deve assumir um papel dinamizador de si própria e da cidade de Almada. Deve ser pensada e desenvolvida com base nas necessidades, nas vontades, nas aspirações e desejos dos actores territoriais e de todos os almadenses em geral, pois são eles que vão, em primeira análise, fruir o território, experienciar o espaço e é graças ao povo de Almada, que a riqueza patrimonial e cultural está encerrada naquela frente de rio.



## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ALVES, Fernando Brandão (2003) – “Avaliação da Qualidade do Espaço Público Urbano. Proposta Metodológica”, Fundação Calouste Gulbenkian, Fundação Para a Ciência e Tecnologia, MCES.
- ALVES, T.; CAEIRO, M.; FERNANDES, S.; POTTIER, M. (2004) – “Boca do Vento –exercício de requalificação urbana através da luz”, *in* Luzboa, a arte da luz em Lisboa. Extramuros, Almada, pp:236-237.
- ALVES, Teresa (2004) – “Fazer Geografia através da Luz” *in* Luzboa, a arte da luz em Lisboa. Extramuros, Almada.
- ALVES, Teresa (2007), “A noite, a cidade e a geografia das actividades económicas”, *Geophilia. O sentir e os sentidos da Geografia. Homenagem a Jorge Gaspar*, ed. Centro de Estudos Geográficos, Lisboa, pp.498-500.
- ALVES, Teresa (2009), *Geografia da Noite*. Centro de Estudos Geográficos, Universidade de Lisboa.
- APL – Administração do Porto de Lisboa, S.A. (2001) – “Estudo de Impacte socio-económico”, coord. Jorge Gaspar, Lisboa.
- BENSON, Beth (2004) – “Case Study: Harbourfront – Toronto”, *in* *Remaking the Urban Waterfront*, ed. Urban Land Institute, pp.218-229.
- BENZ, A.; FÜRST, D. (2002) – “Policy Learning in Regional Networks”, *European Urban and Regional Studies*, no. 9, Sage Publications, pp.21-35
- BERENS, Gayle (2004) – “Milwaukee Riverfront Redevelopment”, *in* *Remaking the Urban Waterfront*, ed. Urban Land Institute, pp.38-39.
- BROWN, Tony (2007) – “Zorrozaurre, Bilbao”, *in* *Waterfront Review*, issue 4, 2007
- Câmara Municipal de Almada (1997) – “Plano Director Municipal de Almada”, Resolução do Conselho de Ministros n.º 5/97, de 5 de Dezembro de 1996, publicada no Diário da República, 1ª Série-B, de 14 de Janeiro de 1997.
- Câmara Municipal de Almada (2008) – “Relatório de Avaliação da Execução do Plano Director Municipal e de Identificação dos Principais Factores de Evolução do Município”, Direcção Municipal de Planeamento e Administração do Território.
- CAUQUELIN, Anne (1977) – “La ville la nuit”, Paris: PUF.
- Código Civil, 1524.º a 1528.º – Direito de Superfície
- DAAMEN, Tom (2007) – “Sustainable Development of the European Port-City Interface”, *International Conference Sustainable Urban Areas*, Rotterdam.
- Decreto-Lei n.º 468 de 5 de Novembro de 1971, Domínio Público Hídrico
- Decreto-Lei n.º 450/83, permuta ou transferência dos bens imóveis do domínio público hídrico
- Decreto-Lei n.º 309 de 7 de Agosto de 1987, Estatuto Orgânico da Administração do Porto de Lisboa
- Decreto-Lei n.º 336 de 3 de Novembro 1998, Administração do Porto de Lisboa
- Decreto-Lei n.º 334 de 24 de Dezembro de 2001, Plano Nacional de Concessões
- Decreto-Lei n.º 46 de 2 de Março de 2002, Livro Branco «Política Marítimo-Portuária rumo ao século XXI»
- Decreto-Lei n.º 58 de 29 de Dezembro de 2005, Lei da Água
- Decreto-Lei n.º 54 de 15 de Novembro de 2005, Revoga os capítulos I e II do Decreto-Lei n.º 468/71
- DEJANIRAH, Couto (2003) – “História de Lisboa”, ed. Gótica, Lisboa.

- DENZIN, Norman; LINCOLN, Yvonna (1998) – “The Landscape of Qualitative Research”, Theories and Issues”, SAGE Publications.
- DGOTDU (2000) – “Vocabulário do Ordenamento do Território”, Coleção Informação nº 5, Lisboa.
- DIAS, António; MARQUES José (1999) – “Estuários-Esturário do Tejo, o seu valor e um pouco da sua história”, Reserva Natural do Estuário do Tejo, Alcochete.
- Diário da República, 2ª série – N.º 60 – 26 de Março de 2009:11584
- DROEGE, Peter (2004) – “Case Study: Circular Quay”, in *Remaking the Urban Waterfront*, ed. Urban Land Institute, pp.208-217.
- EDITAL nº 309/2009, Diário da República, 2.ª série – N.º 60 – 26 de Março de 2009, Termos de referência para a elaboração do Plano de Pormenor do Almaraz;
- ESPINASSE, C.; GWIAZDZINSKI, Luc et HEURGON, E. (2005) – “La nuit en question(s)”, ed. de l’Aube, ESSAI.
- FACHARD, Laurent (2003) – “Scénographie au service de la ville”, Ateliê Fazer Céus. Museu do Fado e da Guitarra, Lisboa.
- FADER, Steve (2004) – “Case Study: Suisun City Waterfront”, in *Remaking the Urban Waterfronts*, ed. Urban Land Institute, pp.200-207
- FLORES, Alexandre M. (1987) – “Almada antiga e moderna”, Roteiro Iconográfico, Vol. II, Junta de Freguesia de Cacilhas, Almada.
- FLORES, Alexandre M. (2003) – “Almada na história da indústria corticeira e do movimento operário (1860-1930), da Regeneração ao Estado Novo”, Câmara Municipal de Almada.
- FREJ, Anne (2004) – “Case Study: Charleston Waterfront Park”, in *Remaking the Urban Waterfronts*, ed. Urban Land Institute, pp.142-147.
- FREJ, Anne (2004a) – “Case Study: Kop van Zuid”, in *Remaking the Urban Waterfronts*, ed. Urban Land Institute, pp.194-199.
- GALTUNG, Johan (1968) – “A Structural Theory of Integration”, *Journal of Peace Research*, n.5, Sage Publications, pp.375-395.
- GASPAR, J., (1942) – “Os portos fluviais do Tejo”, in *Finisterra: revista portuguesa de geografia – Lisboa*, Vol.5, nº19, 1970, pp.153-204.
- GONÇALVES, J. (2006) – “Os Espaços Públicos na Reconfiguração Física e Social da Cidade”, Coleção Tese, Universidade Lusíada Editora.
- GOSPODINI, Aspa (2001) – “Urban Waterfront Redevelopment in Greek Cities: a framework for redesigning space”, *Cities*, Vol. 18, no. 5, Elsevier Science, pp.285-295.
- GWIAZDZINSKI, Luc (2003) – “La ville 24 heures sur 24”, ed. l’Aube, Collection Monde en Cours.
- GWIAZDZINSKI, Luc (2005) – “La Nuit, dernière frontière de la ville”, ed. de l’Aube, ESSAI.
- HENRY, Magali (2006) – “Villes portuaires en mutation – Les nouvelles relations ville-port à Marseille dans le cadre du programme de renouvellement urbain Euroméditerranée”, Tese de Mestrado, Université de Lausanne, Faculté des Lettres, Institut de géographie
- HINDESS, Barry (1990) – “Analyzing Actors’ Choices”, *International Political Science Review*, Vol. 11, n.1, pp.87
- HOYLE; PINDER, (1992) – “Cities and the Sea: change and development in contemporary Europe”, *European Ports in Transition*, University of Southampton, ed. Belhaven Press, London, pp.1-19.
- INE (2001) – XIV Recenseamento Geral da População, Censos 2001.
- INE (2001) – IV Recenseamento Geral da Habitação, Censos 2001.
- JACOBS, Keith (2004) – “Process within the Chatham Maritime Project Waterfront Redevelopment: a Critical Discourse Analysis of the Policy-making”, *Urban Studies*, Vol. 41, n.4, pp.817-832, SAGE Publications
- KÄRRHOLM, Mattias (2007) – “The Materiality of Territorial Production: a Conceptual Discussion of Territoriality, Materiality, and the everyday life of Public Space”, *Space and Culture* Vol.10, n.4, Sage Publications, pp.437-453

- KENT, F.; MADDEN, K. (1998) – “Creating Great Urban Parks”, from Great Parks/Great Cities: Seattle, in Urban Parks Institute regional workshop.
- KNAAP; PINDER (1992) – “Revitalising the European Waterfront: policy evolution and planning issues”, European Ports in Transition, University of Southampton, ed. Belhaven Press, London.
- KRIEGER, Alex (2004) – “The transformation of the urban waterfront”, in Remaking the Urban Waterfronts, ed. Urban Land Institute, pp.22-45.
- LEWICKI, Martin (1996-2009) – “Light Pollution: stars up, lights down”, Astronomical Society of South Australia.
- LYNCH K. (1981) – “Good City Form”, cap.8, ed. Massachusetts Institute of Technology Press, pp.131-150.
- MIZON, Bob (2002) – “Light pollution: responses and remedies”, London, ed. Springer.
- MOREIRA, M<sup>a</sup>. da Graça (2002) – “Processos de Requalificação Urbana, uma análise comparativa entre Liverpool, Almada e Barreiro”, Dissertação para obtenção de grau de Doutor em Planeamento Regional e Urbano, Universidade Técnica de Lisboa, Instituto Superior Técnico.
- NARBONI, Roger (2003) – “Brève histoire de l'urbanisme lumière”, in Penser la ville par la lumière. Project Urbain, ed. de la Villette, Paris.
- NORCLIFFE, G.; BASSETT, K.; HOARE, T. (1996) – “The emergence of postmodernism on the urban waterfront – Geographical perspectives on changing relationships”, Journal of Transport Geography, Vol.4, n.2, Elsevier Science, pp.123-134.
- OLIVEIRA, Fernanda; CARVALHO, Jorge (2008) – “Perequação – Taxas e Cedências – Administração Urbanística em Portugal”, 3.<sup>a</sup> Reimpressão da Edição de Fevereiro/2003, ed. Almedina, Lisboa
- PAQUOT, Thierry (2000) – “Le sentiment de la nuit urbaine aux XIX et XX siècles” in Les Annales de la Recherche Urbaine, n.87, PUCA.
- PEDPL (2007) – Plano Estratégico do Porto de Lisboa, Fase 4 – Finalização do Plano Estratégico de Desenvolvimento do Porto de Lisboa, Relatório Síntese
- Project for Public Spaces (2000) – “How To Turn a Place Around”, A Handbook for Creating Successful Public Spaces, ed. Project for Public Spaces.
- QUIVY, Raymond; CAMPENHOUDT, LucVan (1998) – Manual de Investigação em Ciências Sociais, colecção Trajectos, 2<sup>a</sup> Edição, Gradiva, Lisboa
- RACO, Mike (2001) – “Assessing the discourses and practices of urban regeneration in a growing region”, Geoforum, Vol.34 issue 1: 37-55.
- RAFFERTY, L; HOLST, L. (2004) – “An Introduction to Urban Waterfront Development, in Remaking the Urban Waterfronts, ed. Urban Land Institute.
- Resolução do Conselho de Ministros n.º 82/98
- SAIRINEN, R.; KUMPULAINEN S. (2005) – “Assessing social impacts in urban waterfront regeneration”, in Environmental Impact Assessment Review, n.26, ed. Elsevier, pp.120-135.
- SALGUEIRO, Teresa B. (2001) – “Lisboa, Periferia e Centralidade, ed. Celta, Oeiras.
- SAMPAIO, António (1999) – “A Reconversão Urbana das Frentes de Água”, Dissertação para obtenção de grau de Mestre em Planeamento Regional e Urbano, Universidade Técnica de Lisboa, Faculdade de Arquitectura.
- SASSEN, Saskia (2004) – “Local Actors in Global Politics”, Current Sociology, Vol. 52, n.4, pp.649-670 SAGE Publications
- SILVA, Carlos Nunes, (2002) – Planeamento Estratégico. Cadernos Municipais – Revista de Acção Regional e Local, XVI (80)
- SILVA, Francisco (1999) – “Almada e o Tejo itinerários”, Centro de Arqueologia de Almada, Almada.
- SMITH, Andrew (2008) – “Something is happening on the waterfront”, in Waterfront Review, issue 6, 2008

- SOUSA, João F. (2003) – “Enclaves territoriais no ordenamento das orlas costeiras – o caso dos espaços portuários”, Portos, Transportes Marítimos e Território, Lisboa.
- SOUSA, R. H. Pereira (1985) – “Almada, toponímia e história das freguesias urbanas”, Câmara Municipal de Almada, Almada.
- VIEGAS, Sílvia (2004) – “Expo ‘98 – Fazer cidade através de um tema”, Dissertação para obtenção de grau de Mestre em Cultura Arquitectónica Contemporânea e Construção da Sociedade Moderna, Universidade Técnica de Lisboa, Faculdade de Arquitectura.
- TUNBRIDGE; ASHWORTH, (1992) – “Leisure resource development in cityport revitalisation: the tourist-historic dimension”, European Ports in Transition, University of Southampton, ed. Belhaven Press, London.

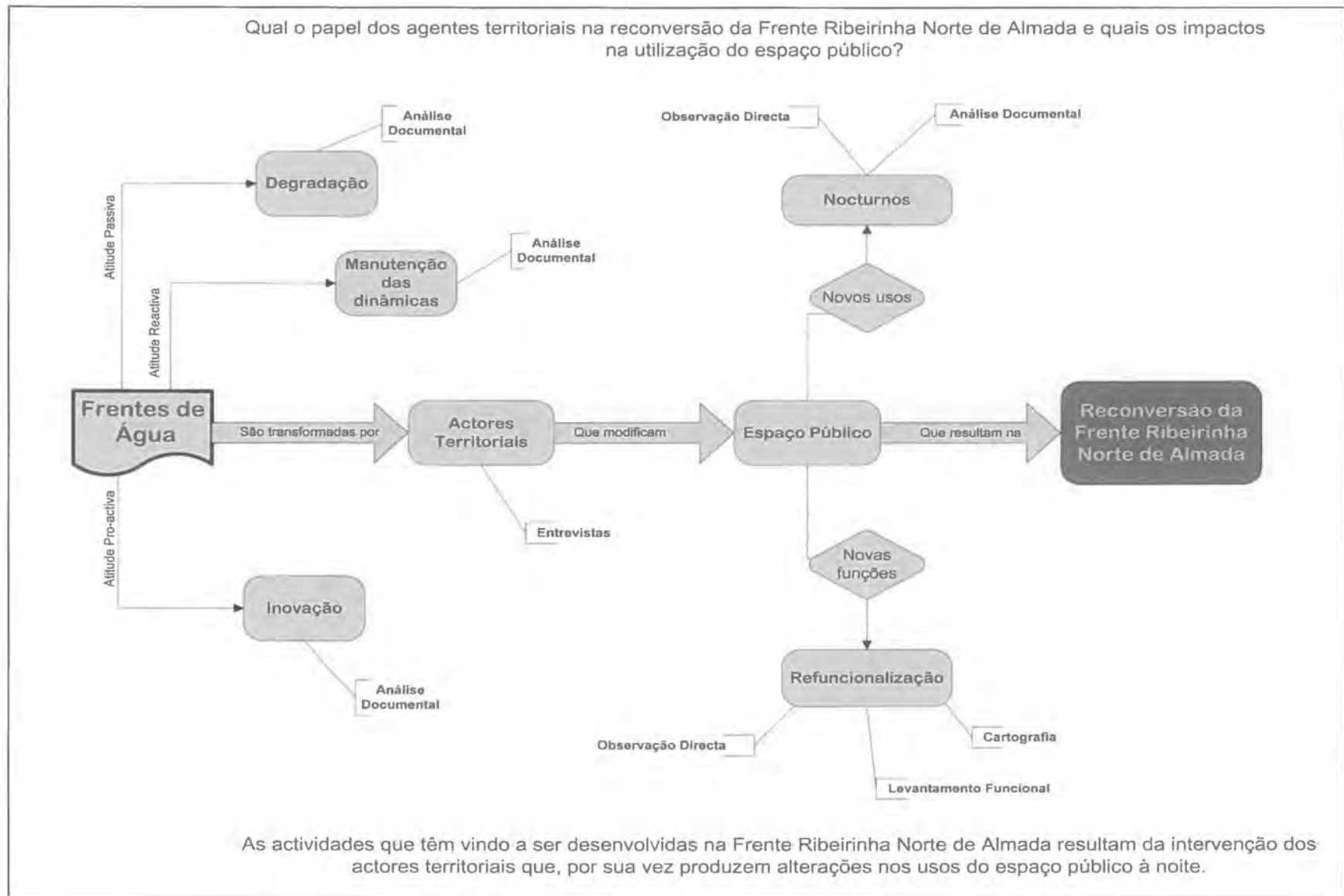
**Sites consultados:**

- Project for Public Spaces (PPS), [http://www.pps.org/info/placemakingtools/casesforplaces/gr\\_place\\_feat](http://www.pps.org/info/placemakingtools/casesforplaces/gr_place_feat), Setembro de 2008
- Waterfront Expo, <http://www.waterfrontexpo.com/expo/2007lisbon/principles.shtml>, Outubro de 2008
- Porto de Lisboa, [http://www.portodelisboa.pt/portal/page/portal/PORTAL\\_PORTO\\_LISBOA/AUTORIDADE\\_PORTUARIA/GOVERNO\\_SOCIEDADE/PLANO ESTRATEGICO/Relat%F3rio%20S%EDntese.pdf](http://www.portodelisboa.pt/portal/page/portal/PORTAL_PORTO_LISBOA/AUTORIDADE_PORTUARIA/GOVERNO_SOCIEDADE/PLANO ESTRATEGICO/Relat%F3rio%20S%EDntese.pdf), Outubro de 2008 a Março de 2009
- Câmara Municipal de Almada, [www.m-almada.pt](http://www.m-almada.pt), Dezembro de 2008 a Junho de 2009
- Arquivo Fotográfico de Lisboa, [www.arquivomunicipal.cm-lisboa.pt](http://www.arquivomunicipal.cm-lisboa.pt), Fevereiro de 2009
- Fábrica do Braço de Prata, [www.bracodeprata.com/](http://www.bracodeprata.com/), Maio de 2009.
- Lx Factory, [www.lxfactory.com](http://www.lxfactory.com), Maio de 2009.

## ANEXOS



Figura 1 – Modelo de Análise





## GUIÕES DAS ENTREVISTAS

### PROFESSOR JOÃO FIGUEIRA DE SOUSA

1. Quais os factores que tornam atractivas as frentes de água em detrimento de outras áreas?
2. Existe uma tendência desde há umas décadas para as cidades com frente de água se voltarem novamente para estas. Que motivos é que acha que estão por detrás destas tendências?
3. Qual é a sua opinião sobre as novas ocupações (empresas de arquitectos; equipamentos culturais, como teatro, museus e surgimento de reabilitação da habitação) numa área como a Frente Ribeirinha Norte de Almada? Julga que serão capazes de a transformar?
4. Reconhece atributos / qualidades de espaço público no sítio da Boca do Vento?
5. Que pontos fortes e pontos fracos consegue referir na área mencionada?
6. Acha que o porto de Lisboa tem interesse em manter as instalações que possui actualmente nesta área, ou expandi-las ou encerrá-las?
7. Reconhece potencialidades na Frente Ribeirinha Norte de Almada para sofrer um processo de reconversão ribeirinha planeada?
8. Qual a sua opinião acerca da utilização nocturna do espaço, orientado para a arte da luz, cultura?

### ATELIER DE ARQUITECTURA (OLHO-DE-BOI) – Arquitecto Rui Pinto e Arquitecta Ana Rebelo

1. Desde quando a vossa empresa tem sede no Olho-de-Boi?
2. Como se processou? Compra, aluguer, herança, outro?
3. Qual é a vossa relação com o Porto de Lisboa? Foi necessário algum tipo de permissão? Há restrições à vossa actividade?
4. Porque escolheram esta área? Factores atractivos?
5. Acha que o facto de terem instalado a vossa empresa alterou alguma coisa em termos de ocupação do território?
6. Que constrangimentos consegue mencionar pela localização no Olho-de-Boi?
7. Acha que a vossa empresa tem capacidade para atrair outras empresas? Mantém alguma relação com outras pessoas que realizem a sua actividade profissional, habitação, ou lazer nesta área?
8. Consideram fazer algum tipo de obra na parte exterior do edificio? (se permitido)
9. Utiliza, ou tem conhecimento que os seus colegas utilizem o jardim da Boca do Vento? Se sim/não quais as razões?
10. Como se deslocam para aqui?
11. Horários de permanência no ateliê?
12. Impressão sobre a circulação nocturna na área?
13. Opinião sobre o potencial de utilização da área em actividades durante a noite?

## CÂMARA MUNICIPAL DE ALMADA – Arquitecto Luís Bernardo

1. Quais as grandes vantagens/potencialidades e quais os grandes entraves da área mencionada?
2. Dos terrenos que vão de Cacilhas à Arealva, quais são terrenos públicos?
3. Qual a relação da CMA com os proprietários?
4. O que prevê o PDM para a frente ribeirinha norte de Almada?
5. Existem projectos para a frente ribeirinha directamente? Se sim quais?
6. Como surgiu a ideia de localizar nesta área alguns equipamentos culturais, como sendo os museus que possui junto do Olho-de-Boi?
7. Reconhece atributos / qualidades de espaço público no sítio da Boca do Vento?
8. Qual é a sua opinião sobre as ocupações (empresa e habitação) ao longo do Ginjal e no Olho-de-Boi?
9. Julga que estes actores serão capazes de transformar o espaço?
10. Qual a sua opinião da vivência nocturna deste espaço?
11. Reconhece potencialidades nesta frente ribeirinha para sofrer um processo de reconversão? Em que consistiam essas intervenções?
12. O que acha de tornar esta área num espaço de referencia cultural nocturna? Palco de intervenções internacionais de luz?

## PROJECTO “O OLHO” – João Garcia Miguel

1. De quando a quando esteve o Teatro em funcionamento?
2. Porque surgiu a ideia de abrir um teatro no Olho-de-boi? Porque escolheram esta área?
3. Como funcionava o teatro? Horários, picos de afluência?
4. Acha que durante o funcionamento do teatro, este alterou alguma coisa em termos de ocupação do território?
5. Quais os problemas do Olho-de-boi em termos de localização?
6. Quais as vantagens?
7. Como se deslocava para o Olho-de-boi?
8. Porque terminou esse projecto?
9. Acha que se o teatro continuasse em funcionamento teria capacidade para atrair outras instituições?
10. Considera voltar a investir nesta área?
11. Costumava utilizar (ou tem conhecimento que os seus colegas utilizava) o jardim do sítio da Boca do Vento? Se sim/não quais as razões?
12. Reconhece potencialidades no Cais do Ginjal para sofrer um processo de reconversão ribeirinha?
13. Como descreve a vivência nocturna desta área?
14. O que acha de tornar o Cais do Ginjal num espaço de referencia cultural nocturna? Palco de intervenções de luz?
15. Estabeleciam alguma relação com as outras empresas ou actividades a funcionar no Ginjal?

## RESTAURANTE – Atira-te ao Rio

1. Desde quando tem o seu restaurante aberto no Ginjal?
2. Que razões levaram a abrir negócio neste local?
3. Quais as vantagens e os problemas desta localização?
4. Quais são os picos de afluência do restaurante, em termos diários (dia/noite), semanais e sazonais?
5. Que tipo de clientes regista? Os trabalhadores desta área (Ginjal, Cacilhas, Olho-de-Boi) procuram o seu restaurante?
6. Como se desloca para o restaurante? E os seus colegas?
7. Utiliza ou tem conhecimento que os seus colegas utilizem o jardim da Boca do Vento? Se sim, utilizam só de passagem ou permanecem no espaço público?
8. Acha que o vosso restaurante veio alterar de alguma forma, a ocupação deste território? Se sim, porquê?
9. Acha que o vosso restaurante tem capacidade para atrair outras actividades? (restauração, cafés, museus, lojas etc.) Se sim, quais?
10. Atendendo à existência de um projecto por parte da Câmara Municipal que prevê intervir no Ginjal, como seria, na sua opinião e experiência, o melhor rumo para que essa intervenção fosse bem sucedida?
11. Considera investir mais nesta área? Se sim, em que sector e em que local concreto?
12. Qual é a sua impressão sobre a circulação nocturna desta área?

## CLUBE NÁUTICO DE ALMADA – Sr. Meira (Presidente do Clube Náutico); “Ti” João.

1. Desde quando existe o Clube Náutico de Almada? E desde quando está no Olho-de-Boi?
2. Que razões levaram a mudar de instalações?
3. Quais as vantagens e os problemas desta área?
4. Qual é a vossa relação com a CMA e com as outras actividades/ocupações deste território?
5. Quais são as actividades do CNA e quais os picos de afluência?
6. Funciona com actividades à noite?
7. Quem procura as actividades do CNA?
8. Como se desloca para aqui? E os seus colegas?
9. Utiliza ou tem conhecimento que os seus colegas utilizem o jardim da Boca do Vento? Se sim, utilizam só de passagem ou permanecem no espaço público?
10. Acha que a vossa localização aqui no Olho-de-Boi, veio alterar de alguma forma, a ocupação deste território? Se sim, porquê?
11. Acha que o facto de estarem aqui, contribui para atrair outras actividades? (restauração, cafés, museus, lojas etc.) Se sim, quais?
12. Atendendo à existência de um projecto por parte da Câmara Municipal que prevê intervir no Cristo-Rei e que abrange a Companhia de Pescas Portuguesa, como seria, na sua opinião e experiência, o melhor rumo para que essa intervenção fosse bem sucedida?
13. Qual é a sua impressão sobre a circulação nocturna desta área?

**PROFESSOR JOSÉ MANUEL SIMÕES**

1. Qual é o âmbito do Projecto Cristo-Rei? Os territórios da frente ribeirinha Norte de Almada são abrangidos pelo projecto?
2. Em que fase se encontra o projecto?
3. Quais são os objectivos gerais do projecto do Cristo-Rei?
4. Que unidades territoriais serão alvo de intervenção?
5. Que tipo de intervenções estão previstas para a frente de água?
6. Qual a importância deste projecto para a frente ribeirinha Norte de Almada e para o concelho de Almada?

Quadro 1 – Resultado das entrevistas

Questões / Entrevistados	1 – Quais os factores atractivos desta área (Ginjal, Olho-de-Boi, Boca do Vento)	2 – Que constrangimentos consegue mencionar na área Ginjal, Olho-de-Boi, Boca do Vento?	3 – Acha que a vossa empresa tem capacidade para atrair outras actividades?	4 – Acha que a sua actividade alterou /altera alguma coisa em termos de ocupação do território?	5 – Mantinha/mantém alguma relação com outras pessoas que realizem a sua actividade profissional, habitação, ou lazer nesta área?
Prof.JFS	As acessibilidades reduzidas desta área podem ser referidas como um ponto fraco, no entanto, como se espera que o espaço não fique demasiado denso em termos de utilização, os problemas de acessibilidade podem funcionar como uma forma de preservar o local. Ou seja, é necessário, como é de se esperar, que sejam criadas condições para que as pessoas se dirijam ao Cais do Ginjal, portanto o que é recomendado é a construção de uma unidade de estacionamento automóvel a montante da frente de água para não a congestionar. As acessibilidades devem ser doseadas, digamos. Como nesta área específica, temos o problema da vertente por um lado, e a estreita língua de terra, o que nos dá uma excepcional proximidade à água, seria pertinente apostar em transportes não convencionais, como o transporte marítimo. A criação de marinas ou pontões favorecia a afluência por parte dos proprietários de pequenas embarcações, permitindo uma entrada via fluvial – contemplar a acessibilidade por mar era uma forma de resolver simultaneamente os problemas de acessibilidade terrestre, mas sobretudo dar lugar a um segmento de procura específico.				
Empresa Arq.	Para além da vontade que sempre manifestamos, porque somos da margem sul e sempre tivemos uma forte relação com esta área e com o rio, a escolha desta área deveu-se sobretudo à marginalidade. Esta marginalidade que o Olho-de-Boi nos oferece é, para nos positiva, pois permite ficarmos encravados entre a cidade, que está por de trás da encosta, e o rio. Os valores paisagísticos do Olho-de-Boi, o contacto possível com a calma, com o recolhimento, com o rio em si são fundamentais para nós. Para a nossa	Os acessos são o principal problema, até são mencionados pró clientes nossos, e acreditamos que este seja um entrave grande aos investidores. Porém, na nossa opinião, embora consigamos reconhecer que os acessos não são grande coisa, essa mesma razão é uma das quais nos permite ter esta calma e esta privacidade. A ausência de bons acessos acaba por ser um dos aspectos que confere a Ginjal, Boca do Vento e Olho-de-Boi, a singularidade que têm. Desenravar com acessos iria trazer problemas estruturais que não devem ter lugar	Empresas de arquitectura cremos que não. Também, com franqueza que não nos interessa, pois pretendemos manter esta imagem de marca. Apesar de alguns colegas de profissão tencionarem mudar-se para aqui por todas as razões que mencionamos, o processo de aluguer e de disponibilidade de espaço, de obras etc., é um pouco complicado, então arrasta-se. A nível artístico achamos que temos capacidade de atrair outros segmentos de mercado, uns que necessitem do nosso trabalho, outros até mais por relação pessoal do que profissional.	Alterou sobretudo a nível humano, fomentaram-se relações de proximidade e de vizinhança – os moradores do bairro operário dizem sentir-se mais seguros com a nossa vinda para cá. Em termos de manutenção do espaço foi também uma mudança positiva, e também devido à natureza do nosso trabalho, estabelecemos uma relação pessoal e profissional com outras empresas que por aqui operam: carpintaria, serralharia etc. Há uma relação profissional, em que damos preferência à execução de materiais aqui pelas oficinas, damos neste sentido, também uma preferência económica, fomentamos as relações	Mantemos uma relação de trabalho com a serralharia e é algo bastante importante – eles fazem trabalhos e peças que nós lhes encomendamos e que depois incorporamos nos nossos projectos, há um género de parceria. E com a localização destes, vêm outras actividades complementares úteis e dinâmicas.

Questões / Entrevistados	1 – Quais os factores atractivos desta área (Ginjal, Olho-de-Boi, Boca do Vento)	2 – Que constrangimentos consegue mencionar na área Ginjal, Olho-de-Boi, Boca do Vento?	3 – Acha que a vossa empresa tem capacidade para atrair outras actividades?	4 – Acha que a sua actividade alterou /altera alguma coisa em termos de ocupação do território?	5 – Mantinha/mantém alguma relação com outras pessoas que realizem a sua actividade profissional, habitação, ou lazer nesta área?
	filosofia, não nos interessava construir uma centralidade com a nossa empresa, nem estar no centro da cidade – nos trabalhos com pequenos projectos, de escala pequena. O nosso trabalho é essencialmente dirigido para a reabilitação.	aqui. O facto de a vertente estar voltada a norte trás também o problema do frio e do vento – é realmente desagradável de Dezembro até Fevereiro, o frio é muito incomodo e mesmo que haja sol, os raios não chegam ao sopé da vertente.		pessoais de proximidade, é muito bom ter estas facilidades, é algo que nos atrai também muito aqui no Olho-de-Boi.	
<b>João Garcia Miguel</b>	A escolha do Ginjal foi fácil. É um espaço geograficamente interessante e importante; a proximidade com a água e a vista privilegiada para Lisboa foram questões decisivas. Esta foi também uma boa oportunidade de negócio, o edifício estava devoluto e em muito más condições – o acordo era nós cuidarmos do espaço, evitando a ruína e fazer a manutenção. Pareceu-me que tinha toda a lógica aquela localização, era necessário estabelecer uma ligação com o rio, ligar as duas cidades de Almada e Lisboa. Em termos logísticos também nos foi vantajoso.	Os problemas são imensos, e assim a partida as vantagens são quase nenhuma. Claro que tem uma localização excepcional, uma qualidade paisagística fabulosa, e tem características particulares que fazem do Ginjal o que ele é, o que representou e ainda faz lembrar a sua vida no passado. Acontece que há um claro desinvestimento da CMA neste local. Não recupera o património, não investe em manutenção, não aposta em travar a degradação total pela qual o Ginjal está a passar desde à muitos anos para cá. A CMA deixou de ter interesse quando o Olho saiu de lá, porque nós promovíamos essa relação, essa articulação com a câmara, também precisávamos de ajudas para manter o projecto e sobretudo para manter o edifício em pé. O elevador surgiu nessa altura, mas também não teve o sucesso esperado, o jardim também pouco impacto tem,	Não tinha porque existiam problemas administrativos, logísticos, ausência de interesse público e de fundos de investimento. Do ponto de vista estrutural não era possível dar continuidade a este projecto. Em termos pessoas e artísticos não estava nada de acordo com aquilo que me tinha proposto. O território em si era muito absorvente, implicava muitas obrigações, não no na gestão do próprio projecto, mas a relação com o espaço, colidia com o interesse artístico. Era uma tarefa esgotante, desgastou-se pela falência de um conjunto de coisas que tentamos implementar e que não resultaram por vários motivos: falta de verbas, falta de interesse de terceiros (nomeadamente a CMA) naquele local; dificuldade de manutenção; difícil acesso; frio imenso no inverno para as poucas condições do edifício; deterioração galopante de toda a área, edificado, passeios, muros, vertente, acessos etc.	Sim alterou-se completamente. A visibilidade do Ginjal ganhou outra projecção; melhorou também a relação da CMA com esta área; conseguimos lançar a imagem do Ginjal na CMA, que tomou consciência do espaço e das suas potencialidades – na perspectiva da utilização do espaço, alertamos consciências para a não banalização do edificado e do espaço público, bem como evitar e a mera comercialização. A cidade precisa desta área para se encontrar com a sua história com o seu passado, fruir o espaço com água, cimentar esta relação. O Ginjal é uma área com grandes interesses especulativos: empreendimentos turísticos, marinas etc o que acabava por desvirtuar todo o conceito da área em si, se isso fosse para a frente criava-se uma barreira. O Ginjal pertence às pessoas, aos Almadenses, aos Lisboetas e a todos os portugueses, não a pequenos grupos com interesses capitalistas que queres privatizar o espaço de uma forma encoberta.	Nenhuma. A empresa de arquitectura, não sei se é a mesma mas estavam lá nos últimos anos do Olho. Tentamos contactá-los uma vez para articularmos um projecto mas sem sucesso. Também tentamos uma abordagem com a antiga empresa marítima portuguesa mas igualmente sem respostas.

Questões / Entrevistados	1 – Quais os factores atractivos desta área (Ginjal, Olho-de-Boi, Boca do Vento)	2 – Que constrangimentos consegue mencionar na área Ginjal, Olho-de-Boi, Boca do Vento?	3 – Acha que a vossa empresa tem capacidade para atrair outras actividades?	4 – Acha que a sua actividade alterou/altera alguma coisa em termos de ocupação do território?	5 – Mantinha/mantém alguma relação com outras pessoas que realizem a sua actividade profissional, habitação, ou lazer nesta área?
		as pessoas não vão ao Ginjal porque não tem para onde ir nem o que fazer. O corrimão que separa o passeio do rio também foi posto quando lá estávamos.		O projecto do Olho lançou algumas opiniões acerca da área do Ginjal, mas era complicado manter.	
<b>Câmara Municipal de Almada</b>	Em termos de vantagens pode-se dizer que existe um imenso potencial paisagístico, também ambiental e turístico. O arranjo do elevador, o jardim e o próprio miradouro que este constitui são uma vantagem para aquela área. As acessibilidades estão a ser resolvidas, o primeiro indício foi o elevador, julgo que não constitui um problema à partida.	No que diz respeito aos problemas e entraves consigo identificar sobretudo, a degradação física do edifício, que acaba por se reflectir numa degradação social, pelas ocupações indevidas e alguns delitos. Depois as condições climáticas não ajudam muito, é possível identificar uma fraca exposição solar pelo facto de estar voltado a Norte e também a instabilidade da própria arriba constitui um problema a curto/médio prazo. Estas parcelas de território expectantes impediram de certa forma o ordenamento, tendo-se repercutido na própria degradação do espaço no geral.			
<b>Restaurante Atira-te ao Rio</b>	Existem vantagens muito boas, com as quais nos deslumbramos todos os dias. A paisagem é sem dúvida a grande vantagem desta localização, é muito calmo aqui, ver Lisboa, respirar este ar, estar perto de um sítio verde, ver o rio, é belíssimo. A vivência deste espaço e os clientes habituais de muitos anos são recompensas muito	Em termos de problemas, são bastantes devo confessar: temos que fazer uma manutenção muito severa, de dois e dois meses pintamos tudo, por dentro e por fora porque já são casas velhas e junto ao rio degradam-se mais; os moradores, ciganos, que temos no 1º andar são o nosso maior problema porque não respeitam a nossa actividade não têm civismo, perturbam os	Eu acho que tem capacidade para atrair outras actividades, ligadas também a restauração, cafés, serviços que tragam as pessoas aqui para estarem algum tempo. Quer dizer, não digo fazer disto um centro comercial ao ar livre, mas coisas para as pessoas comprarem, estarem...	Sim, é a única coisa, juntamente aqui com o Ponto Final, que trás vida ao espaço, de dia e de noite sobretudo.	Os estrangeiros vêm muito aqui, e existem alguns grupos que vêm todos os anos propositadamente e até reservam o restaurante só para eles. São até mais as pessoas de Lisboa, em negócios por exemplo, que vêm cá almoçar, ou mesmo jantar, as pessoas de Almada são as que vêm menos. Em termos dos trabalhadores daqui da zona, esses vêm algumas vezes, não é todos os dias, mas vêm com frequência e são daqui do Ginjal, Cacilhas e ali os arquitectos e mais alguns trabalhadores da serralharia ferragens.

Questões / Entrevistados	1 – Quais os factores atractivos desta área (Ginjal, Olho-de-Boi, Boca do Vento)	2 – Que constrangimentos consegue mencionar na área Ginjal, Olho-de-Boi, Boca do Vento?	3 – Acha que a vossa empresa tem capacidade para atrair outras actividades?	4 – Acha que a sua actividade alterou /altera alguma coisa em termos de ocupação do território?	5 – Mantinha/mantém alguma relação com outras pessoas que realizem a sua actividade profissional, habitação, ou lazer nesta área?
	boas.	<p>clientes de propósito; estes mesmos moradores passam em triciclos motorizados de um lado para o outro. Já para perturbar a nossa vida e para que deixemos de ter aqui o restaurante é muito incomodo; a manutenção do espaço público, como a praia, os passeios e o pequeno quintal que está elevado em relação ao passeio somos nós que tratamos, limpamos e fazemos a manutenção muito cuidada; a câmara tem dificuldade em aceder até aqui a baixo, por isso a colecta do lixo somos nós que tratamos também; até a iluminação pública de uns bons metros mais a frente do restaurante somos nós que pomos para que as pessoas a noite tenham um pouco mais de segurança quando se vão embora, mas os pescadores e outros moradores que ocupam clandestinamente estes armazéns partem as lâmpadas e é sempre assim; alguns animais andam por aqui, nós tentamos tratar deles, mas as vezes são um problema; outro e um dos grandes são realmente os acessos, é difícil vir até aqui também porque as pessoas gostam de sair do carro e enfiar no restaurante e aqui têm que andar a pé. O elevador e o arranjo do jardim foram muito positivos para nós, assim não precisam de</p>			

Questões / Entrevistados	1 – Quais os factores atractivos desta área (Ginjal, Olho-de-Boi, Boca do Vento)	2 – Que constrangimentos consegue mencionar na área Ginjal, Olho-de-Boi, Boca do Vento?	3 – Acha que a vossa empresa tem capacidade para atrair outras actividades?	4 – Acha que a sua actividade alterou /altera alguma coisa em termos de ocupação do território?	5 – Mantinha/mantém alguma relação com outras pessoas que realizem a sua actividade profissional, habitação, ou lazer nesta área?
		descer as escadinhas laterais, nem subir! Até o ano 2000 o piso a nossa frente era terra batida, foi a Rosane que mandou arranjar isto com o dinheiro dela, a Câmara esqueceu-se do Ginjal			
Clube Náutico de Almada	As vantagens é o rio, a paisagem e o próprio local.	Olhe, problemas são muitos e grande problema são os acessos no geral, para chegar aqui, por exemplo, para a nossa actividade não há condições para os carros virem ate aqui a baixo com um barco no atrelado, por mais pequeno que seja. Neste espaço não passa aqui um carro de bombeiros, nem em caso de incêndio, nem em caso de salvamento Outra das coisas que realmente nos prejudica é não haver uma rampa para os barcos, para os largar no rio. Depois não há potência suficiente para o guindaste por os barcos no rio, as vezes a energia falha e é um problema, os barcos caem ou ficam suspensos é perigoso. Depois acresce ainda a deterioração geral do edificado e do cais aqui em frente. Para não falar dos assaltos que os “ocupas” das casas vazias praticam aqui nas nossas instalações, roubam tudo, desde computadores, comida, ferramentas até aos fios de cobre que arrancam do chão – trafico de droga também já foi uma actividade mais recorrente, entretanto isto	Sim, até tinha, mas não há acessos, não há condições, quem é que quer vir para aqui com isto assim? Há falta de espaço, falta de acessos, edificios todos degradados.Nós fomos considerados actores chave para os planos do Cristo Rei e para o da Arealva, e o que eu disse foi, temos que dar às pessoas aquilo que elas procuram. A cultura não puxa as pessoas só pela cultura, veja lá ali o Museu, aquilo se não fosse as escolas, mas quem ia ali?	Sim, se agente não tivesse vindo para aqui, nem quero imaginar como isto estava, a degradação seria muito maior do que é agora.	Actualmente não temos relação, quer dizer, muito pouca. Eles (CMA) subsidiam a regata do ambiente Almada, que serve para celebrar a semana da mobilidade. Existe um protocolo baseado no QREN e no Polis XXI para o melhoramento do passeio ribeirinho, e nós propusemos a Câmara fazer obras de consolidação, recuperar a antiga fundição e fazer a rampa em direcção a praia – o ICNB tem de emitir o parecer também. Dantes tínhamos, em parceria com a Câmara, porque era pedido por eles, as “ferias desportivas”. Terminou devido ao excesso de burocracia, não estou para aturar desconfianças e burocracias todos os dias mandavam cá umas meninas pedir isto e aquilo e acabava por ser um projecto sem verbas suficientes para as actividades. Ah, e ainda tínhamos um projecto engraçado de fazer uma pequena escola de marinha de recreio, que devia funcionar no pavilhão gimno-desportivo, mas como o Clube Náutico não dava mais valias à câmara, ficou sem efeito. Actualmente temos parceria com o grupo desportivo da Caixa Geral de Depósitos, mantemos contacto com o grupo de alunos e de antigos alunos da universidade do Monte da Caparica e ainda com o grupo desportivo da EDP. Temos também a Regata Cidade Almada, para festejar o aniversário do Clube Náutico, mas esta não tem apoios da Câmara. Com as outras actividades, pode dizer-se que temos uma boa vizinhança, quando precisamos de alguma coisa vamos lá, e ao contrário, há interacção entre nós sim, mas não só com os do Olho-deBoi, ao longo do Ginjal há umas peque-

Questões / Entrevistados	1 – Quais os factores atractivos desta área (Ginjal, Olho-de-Boi, Boca do Vento)	2 – Que constrangimentos consegue mencionar na área Ginjal, Olho-de-Boi, Boca do Vento?	3 – Acha que a vossa empresa tem capacidade para atrair outras actividades?	4 – Acha que a sua actividade alterou /altera alguma coisa em termos de ocupação do território?	5 – Mantinha/mantém alguma relação com outras pessoas que realizem a sua actividade profissional, habitação, ou lazer nesta área?
		<p>está mais limpo, a GNR vem cá a baixo com mais frequência.</p> <p>Tantas coisas que são desvantagens...a Arealva ardeu ai à coisa de 15 dias, um perigo! Vão para ali drogados etc. A arriba também é instável pela sua própria natureza, e as obras que a CMA fez para a estabilizar, francamente não fazem sentido, aquilo vai escavar a mesma e vai cair a plataforma superior, mais cedo ou mais tarde. Posso ainda falar da falta de iluminação e das constantes falhas de energia.</p>			nas oficinas e também nos damos com eles.

Questões / Entrevistados	6 – Utiliza/utilizava ou tem conhecimento que os seus colegas utilizem o jardim da Boca do Vento? Se sim/não quais as razões?	7 – Como se deslocam para aqui?	8 – Qual a sua impressão sobre a circulação nocturna na área?	9 – Qual a sua opinião sobre o potencial de utilização da área em actividades durante a noite?	10 – Reconhece potencialidades na Frente Ribeirinha Norte de Almada para sofrer um processo de reconversão ribeirinha planeada?
Prof.JFS				A reconversão seria a alteração funcional do espaço, ou seja, extinguir todas (ou determinadas) actividades que actualmente persistem naquele espaço, e dar-lhe outras actividades distintas. Creio que seria mais conveniente falar de revitalização pois é um conceito que abrange os conceitos de reconversão e requalificação, pois não se deve esquecer da representação imagética que têm as frentes de água urbanas.	
Empresa Arq.	Apenas de passagem, não permanecemos lá nenhum tempo. Apenas aos fins-de-semana, reparamos que algumas crianças vão brincar para ali, mas por	Rui Pinto – a pé (moro aqui em cima); Ana Rebelo (de carro, estaciona aqui – reside na Costa de Caparica)	Não temos grande impressão da área que fica para lá dos restaurantes. Ou seja, os restaurantes dão muita vida, principalmente no verão porque as pessoas depois de jantar dão um passeio e	No geral toda esta área do Olho-de-Boi, Boca do Vento e Ginjal precisavam de uma grande intervenção, mas uma intervenção a sério que trouxesse para aqui pessoas. Na nossa opinião seria um misto de actividades e de funções – habitação mas não de luxo, habitação para jovens por exemplo, a preços mais competitivos porque no geral é difícil aos jovens adquirirem ou mesmo alugarem casa; sediar algumas empresas de vários tipos, mas não grandes empresas, a escala tem de ser respeitada, esta área tem	

Questões / Entrevistados	6 – Utiliza/utilizava ou tem conhecimento que os seus colegas utilizem o jardim da Boca do Vento? Se sim/não quais as razões?	7 – Como se deslocam para aqui?	8 – Qual a sua impressão sobre a circulação nocturna na área?	9 – Qual a sua opinião sobre o potencial de utilização da área em actividades durante a noite?	10 – Reconhece potencialidades na Frente Ribeirinha Norte de Almada para sofrer um processo de reconversão ribeirinha planeada?
	pouco tempo, as pessoas descem de elevador e dali iniciam a caminhada até Cacilhas. Francamente acho o desenho do jardim um pouco pobre e sem grande interesse.		assim há circulação. Caso contrário há um grande vazio, não há circulação, não existem actividades nem nada que traga as pessoas aqui, tirando os residentes que se deslocam para casa.	uma escala reduzida e portanto não interessa uma projecção que a descaracterize; combinar espaços culturais, artísticos, resataurante/bar, café – dar vida de dia e de noite, acho que as actividades culturais e um bom conjunto de ideias do tipo lx factory ou fábrica do braço de prata irão resultar na perfeição. Era interessante criar um nicho científico, do estilo centro de interpretação, esta área tem imensas potencialidades – na arriba há centenas de fosseis, os paleontólogos teriam uma fonte de investigação; na arriba também creio que nidificam uma determinada espécie de aves interessante do ponto de vista da fauna; o rio é um infinito de explorações e muito interessante para criar um centro de interpretação, relacionado, por exemplo ali com o núcleo do museu naval; o espolio industrial é também muito interessante, preservar e divulgar deveriam ser prioridades.	
João Garcia Miguel	Não	De carro, deixava-o junto ao teatro, e outras vezes vinha de barco até Cacilhas.	“Fantasmagórica”	Sim, claro tem mesmo de abraçar uma grande reconversão.	
Câmara Municipal de Almada			Não há grande vivência além dos restaurantes, a falta de iluminação não ajuda, não convida as pessoas, mas como lhe disse é uma aspecto que estamos a tratar – é urgente dar vida a esta área com magnificas potencialidades.	A iluminação tem várias questões muito importantes, como a segurança e o conforto. O Ginjal possui um certo charme, um certo revivalismo de outros tempos e por essa razão, parece-me completamente desadequado colocar luzes “berrantes” sobre esta frente, não se compadece de todo com o Ginjal, nem com o Olho de Boi, aliás – não se pode descaracterizar completamente esta área, portanto a luz aqui desempenharia um duplo papel, não transmitir segurança e conforto no espaço público, como de resto tem sido algo não concretizado, e também iluminar no sentido artístico.	Esta pergunta, entretanto já foi sendo respondida, mas adianto ainda que é vital identificar os usos motores, assim que estes estão estabelecidos, é necessário partir para a concretização. Parece-se importante trabalhar com um conjunto de usos e de actividades, porém a habitação não me parece uma opção viável.
Restaurante Atira-te ao Rio	Utilizamos como passagens essencialmente, mas eu venho aqui muitas vezes só	A maioria vem de elevador, mas tenho dois que vêm de autocarro até Cacilhas e	As pessoas vêm aqui aos restaurantes e pouco mais, andam até haver luz e depois voltam para	Quando os clientes do restaurante vão embora aqui não acontece nada, e as pessoas têm	O principal, na minha opinião é servir as pessoas e não deixar destruir a memória do Ginjal, não perder esta identidade que está nos edificios e nas

Questões / Entrevistados	6 – Utiliza/utilizava ou tem conhecimento que os seus colegas utilizem o jardim da Boca do Vento? Se sim/não quais as razões?	7 – Como se deslocam para aqui?	8 – Qual a sua impressão sobre a circulação nocturna na área?	9 – Qual a sua opinião sobre o potencial de utilização da área em actividades durante a noite?	10 – Reconhece potencialidades na Frente Ribeirinha Norte de Almada para sofrer um processo de reconversão ribeirinha planeada?
	para estar. Fazemos pausas ali também, é bom ter este espaço verde, está muito bonito fazia falta e isto trás as pessoas aqui a baixo, mas só por si não chega.	depois a pé, e tenho ainda uma colega que mora mesmo aqui, no Ginjal, naquele arco que há ali a frente.	trás, de elevador que é o sitio mais convidativo. Os que vão de barco, que são raros tentam jantar cedo e ir embora de dia. Antigamente havia um bar por cima do “Ponto final”, mas que fechou. Isso trazia muitas pessoas para aqui, era seguro circular.	algum medo porque só circulam aqui os ciganos, traficantes e pescadores. Bem problemas com droga aqui, que seja do nosso conhecimento já não há, porque quando haviam distúrbios ligávamos para a GNR e eles vinham, mas era só ali um tempo e depois passado umas semanas nunca mais faziam uma ronda e acho que o deveriam fazer para as pessoas se sentirem mais seguras. Claro, se não partissem as lâmpadas as pessoas também não tinham medo de ir até Cacilhas, porque dos restaurantes até ao elevador e até mesmo ao Olho-de-Boi é uma zona diferente, mais cuidada, menos abandonada, há alguma vida.	memórias das pessoas, isto era uma área com uma grande vida que faz parte de Almada, não está certo destruir isso. Por isso acho que uma boa solução era trazer as pessoas para morar cá, onde se juntassem assim muitas empresas que as pessoas precisem. Acho que a manutenção, a recuperação são as direcções a seguir. Almada é conhecida pelos teatros, era engraçado trazerem coisas relacionadas com a cultura e com os teatros aqui para baixo.
Clube Náutico de Almada	Usamos de passagem, aquilo é bonito pronto, mas não tem condições e não há ali nada que leve as pessoas a ficarem ali, só os pescadores nas pedras ou avós com netos ficam ali um bocadinho, mas só no Verão, de Inverno é terrivelmente frio.	Agente vem todos de carro. Os utilizadores é que uns vêm a pé, de bicicleta, mas mais a pé.	Não há circulação, não há luz as pessoas têm medo de vir para aqui, isto tá ao abandono. Olhe, se não fossem os pescadores a vir para aqui acho que ninguém descia de noite, porque eles estarem ao longo do caminho dá a sensação que o caminho não está vazio.		Os projectos têm de ser rentáveis e é isso que eu digo nas reuniões: discotecas, restaurantes, bares, cabarets isso é que trazia as pessoas. O fundo social não pode estar constantemente a financiar a cultura, porque Almada não tem consistência suficiente para atrair visitantes. Sim temos uma historia das industrias, tradição naval etc. mas isso esgota-se – sim senhor devemos preservar o passado mas tem de ser construir o futuro sobre o passado e não estar constantemente a revivê-lo. Eu trabalhei aqui no Ginjal, até vim negociar umas coisas com a CPP e sei bem como isto era dantes. Querem fazer uma escola, uma escola aqui, é a mesma coisa, não dá vida, é um uso muito restrito. Acho também que a habitação não seria uma solução, porque isto está voltado a norte, é um frio que não se pode, é muito agreste.

Questões / Entrevistados	6 – Utiliza/utilizava ou tem conhecimento que os seus colegas utilizem o jardim da Boca do Vento? Se sim/não quais as razões?	7 – Como se deslocam para aqui?	8 – Qual a sua impressão sobre a circulação nocturna na área?	9 – Qual a sua opinião sobre o potencial de utilização da área em actividades durante a noite?	10 – Reconhece potencialidades na Frente Ribeirinha Norte de Almada para sofrer um processo de reconversão ribeirinha planeada?
					aliás até é contra a eficiência energética de que tanto falam nos edifícios.

Questões / Entrevistados	11 – O que acha de tornar o Cais do Ginjal num espaço de referencia cultural nocturna? Palco de intervenções de luz?	12 – Quais os factores que tornam atractivas as frentes de água em detrimento de outras áreas?	13 – Existe uma tendência desde há umas décadas para as cidades com frente de água se voltarem novamente para estas. Que motivos é que acha que estão por detrás destas tendências?	14 – Qual é a sua opinião sobre as novas ocupações (empresas de arquitectos; equipamentos culturais, como teatro, museus e surgimento de reabilitação da habitação) numa área como a Frente Ribeirinha Norte de Almada? Julga que serão capazes de a transformar?
Prof.JFS	<p>A utilização nocturna faz todo o sentido para que se possa assegurar uma vivencia integrada do espaço. Para tal é fundamental que no plano de reconversão (revitalização) sejam incorporadas diversas funções a desempenhar por aquela área – o mix funcional é uma das regras das intervenções em frentes de água. É muito importante ter em consideração a diversificação de funções, não esquecendo a relevância dos elementos âncora, não se pode ter apenas um jardim bonito se não houver sítios para as pessoas comerem, beberem um café...A existência de actividades / estabelecimentos que, em conjunto com o embelezamento do espaço público, forneçam as condições necessárias para as pessoas os frequentarem e voltarem é a chave para atribuir vida a um espaço. Por exemplo, a manutenção das actividades actuais no período diurno ajuda precisamente à vivência do local – não se pode pensar só na parte do dia, nem na parte da noite. O poder atractivo que os estabelecimentos ou actividades que venham a ser desenvolvidas com a</p>	<p>As frentes de água reúnem potencialidades de retorno do investimento a curto médio prazo, o que as torna atractivas para quem decide investir nestas. A atractividade das frentes de água baseia-se, do lado do visitante/utilizador precisamente na presença do elemento água, que ganha uma nova projecção social. A partir dos anos 70 / 80 surgem um conjunto de preocupações ambientais e com a natureza, em que se começa a valorizar a água, não só para o consumo, mas também por questões de bem-estar. As pessoas procuram a proximidade da água, portanto começasse a investir em estruturas de lazer e recreio na linha de água, o que fez subir o preço do solo nestas áreas. Por exemplo, em Portugal, concretamente o Porto de Lisboa tinham antigamente, com as Docas de Lisboa, dois tipos de licenças: a licença temporária, com a duração de cinco anos, renovável e a licença de permanência, que iria até cerca dos 20 anos, 30 anos ou 50 anos caso se tratassem de infra-estuturas portuárias. As</p>	<p>Os processos que fizeram as cidades afastarem-se das suas frentes de água não se restringem apenas a relocalizações portuárias. A conjuntura internacional e nacional conduziram a diferentes etapas de reaproximação da cidade e a sua frente de água: a disponibilidade de capital e as intenções políticas definem o quadro das predisposições e os tempos em que as intervenções nas frentes de água aconteceram – foram em diferentes tempo nos EUA, na Europa e dentro da própria Europa. O rio ou o mar servia antigamente nas cidades, para deitar os esgotos e os demais lixos indesejáveis, desempenhava uma função de transporte e estava longe de ser associado a um espaço lucrativo, ou seja, para uma empresa, por exemplo não era prestigiante localizar-se na frente de água, a menos que a actividade desempenhada estivesse dependente ou fortemente relacionada com a presença de água. As cidades com frente de água começaram a perceber que a sua localização na</p>	<p>As novas ocupações na FRNA tem capacidade de transformar o espaço e de chamar à atenção das entidades decisoras, como a Câmara Municipal ou o Porto de Lisboa. Os actores têm o poder representativo do espaço. A sua localização nesta área dar-lhes-á a possibilidade de se tornarem parceiros de outros actores já estabelecidos no território, a sua capacidade de negociação e participação em futuros projectos para o local aumenta.</p>

Questões / Entrevistados	11 – O que acha de tornar o Cais do Ginjal num espaço de referencia cultural nocturna? Palco de intervenções de luz?	12 – Quais os factores que tornam atractivas as frentes de água em detrimento de outras áreas?	13 – Existe uma tendência desde há umas décadas para as cidades com frente de água se voltarem novamente para estas. Que motivos é que acha que estão por detrás destas tendências?	14 – Qual é a sua opinião sobre as novas ocupações (empresas de arquitectos; equipamentos culturais, como teatro, museus e surgimento de reabilitação da habitação) numa área como a Frente Ribeirinha Norte de Almada? Julga que serão capazes de a transformar?
	particularidade nocturna não podem esquecer outras questões fundamentais, à parte do divertimento: a iluminação, a segurança e os acessos são fundamentais, ainda mais numa frente de água pelas suas características naturais.	primeiras licenças, denominadas temporárias tinham a particularidade de, durante o período de licença, o porto de Lisboa podia “despejar” o proprietário, caso alegasse necessidade daquela área para fins portuários ou de utilidade pública. É importante consultar e perceber estas questões das licenças pois estas dizem-nos muito sobre a óptica do investidor e também da posição do porto de Lisboa. Aconselho a ter atenção à Lei da Água e à legislação que define as competências do domínio público.	linha de água constituía uma vantagem competitiva em termos territoriais. aproveitam essa vantagem para se distinguirem das restantes – a frente de água bem cuidada passa a desempenhar um papel fundamental nas questões do marketing territorial, destacando-se como a imagem e a identidade destas cidades.	
Empresa Arq.				
João Garcia Miguel	<p>Não faz sentido nenhum.</p> <p>O Ginjal é um espaço público que deve ser intervencionado para a apropriação das pessoas de Almada. O fundamental é não privatizar o espaço, manter uma multiplicidade de actividades e de usos que se complementem e que dêem vida ao local, de dia e de noite claro. O interesse económico no Ginjal tem de ser um interesse colectivo; tem de ser uma intervenção total, orientar as actividades apenas para a cultura parece-me um erro por exemplo. Do ponto de vista territorial é um espaço muito bom com muita qualidade que favorece a interacção com o rio e com a natureza – não se pode segregar o espaço público marítimo.</p> <p>A diversidade de proprietários é um problema imenso no Ginjal e talvez o maior dos problemas com que a CMA pode enfrentar, porque os proprietários estão à espera que o cais entre em degradação total para deitar tudo a baixo.</p>			

Questões / Entrevistados	11 – O que acha de tornar o Cais do Ginjal num espaço de referencia cultural nocturna? Palco de intervenções de luz?	12 – Quais os factores que tornam atractivas as frentes de água em detrimento de outras áreas?	13 – Existe uma tendência desde há umas décadas para as cidades com frente de água se voltarem novamente para estas. Que motivos é que acha que estão por detrás destas tendências?	14 – Qual é a sua opinião sobre as novas ocupações (empresas de arquitectos; equipamentos culturais, como teatro, museus e surgimento de reabilitação da habitação) numa área como a Frente Ribeirinha Norte de Almada? Julga que serão capazes de a transformar?
	pôr projectos e construir com objectivos capitalistas e que favoreçam alguns apenas.			
Câmara Municipal de Almada				<p>Alguma da habitação do Ginjal é indevida, ou seja, são ocupações per si, e não clássicas, no sentido em que as pessoas que delas fazem uso não são, nem proprietários, nem arrendatários das mesmas habitações. Depois temos outros casos completamente distintos, como são, por exemplo as habitações do antigo bairro social da CPP, onde se insere também a tal empresa.</p> <p>Creio que a habitação não é uma solução para o Ginjal, mas considero bastante relevante o surgimento de pequenas actividades, à partida que não se esperava, numa área como o Olho-de-Boi, é um óptimo ponto de partida.</p> <p>Eu creio que sim, os actores e agentes são fundamentais para qualquer processo de planeamento. Nós funcionamos em sistema de cooperação e de construção com eles, são no fundo, insubstituíveis. Eles interagem e relacionam-se com o território e é nesse sentido que os achamos fundamentais, e fazemos muita questão de os consultar e de os associar às reuniões, ouvimo-los e procuramos incorporar as suas vontades, as suas preocupações e desejos nos planos.</p>
Restaurante Atira-te ao Rio				
Clube Náutico de Almada				

Questões / Entrevistados	15 – Reconhece atributos / qualidades de espaço público no sítio da Boca do Vento?	16 – Acha que o porto de Lisboa tem interesse em manter as instalações que possui actualmente nesta área, ou expandi-las ou encerrá-las?	17 – Desde que ano têm ou tiveram a vossa actividade nesta área? Como se processou? Compra, aluguer, herança, outro?	18 – Qual é a vossa relação com o Porto de Lisboa? Foi necessário algum tipo de permissão? Há restrições à vossa actividade?
Prof.JFS	Na minha opinião o jardim está bem conseguido em termos arquitectónicos e de desenho do espaço. Encontra-se bem enquadrado na área envolvente e parece-me muito agradável a sua proximidade com a frente de água.	O porto de Lisboa não possui nenhuma instalação nesta área. Os estaleiros de reparação naval são privados, portanto, se for decidido intervir nesta área à que ter em conta as actividades em funcionamento actualmente, pensar em conjunto com os empresários (e o Porto de Lisboa) uma nova localização – ou até se se justifica a manutenção dessa empresa – a existência de um plano pensado em conjunto com as várias entidades é fundamental.		
Empresa Arq.			Abrimos o atelier de arquitectura em 2003. Faz parte de um sonho quase de infância, em que desejávamos vir para esta área. Assim que surgiu oportunidade financeira e disponibilidade de espaço, mudamo-nos. Aluguer.	Não temos relação com o Porto de Lisboa, esta área do Olho-de-Boi pertence ao ICNB, portanto foi um processo de aluguer tratado com o senhorio e com a tutela do ICNB.
João Garcia Miguel			Numa primeira fase o projecto do teatro do Olho funcionou na Lisnave, anteriormente a 1993. Funcionava numa antiga garagem e quando o dono precisou dela o Teatro teve de se mudar, tal como tinha ficado acordado. De 1995 a 2003 mudamo-nos para o Cais do Ginjal.	
Câmara Municipal de Almada	Sim, parece-me um arranjo que resultou muito bem como ponto de partida para amarrar as intervenções que serão, a partir de agora, levadas a cabo. É certo que precisa de ser complementado com outras intervenções, com outros atractivos, mas foi o jardim, o elevador e este conjunto, que chamou a atenção para toda esta área. Gosto de vê-lo como um input, como um primeiro ponto de grande qualidade do desenho e do espaço em si.			
Restaurante Atira-te ao Rio			Este restaurante existe desde 1992, mas era de uma família africana que depois passou para a actual proprietária do	

Questões / Entrevistados	15 – Reconhece atributos / qualidades de espaço público no sítio da Boca do Vento?	16 – Acha que o porto de Lisboa tem interesse em manter as instalações que possui actualmente nesta área, ou expandi-las ou encerrá-las?	17 – Desde que ano têm ou tiveram a vossa actividade nesta área? Como se processou? Compra, aluguer, herança, outro?	18 – Qual é a vossa relação com o Porto de Lisboa? Foi necessário algum tipo de permissão? Há restrições à vossa actividade?
			<p>restaurante (Rosane). A Rosane era empregada de mesa dos proprietários africanos que depois passaram para ela, e está nesta gerência desde 1993/1994. O edifício pertence a um proprietário, ou seja, ao senhorio, que não conhecemos e que apenas depositamos a renda todos os meses, não temos qualquer relação com ele, nem para a manutenção e outros cuidados somos nós que tratamos de tudo.</p>	
Clube Náutico de Almada			<p>O CNA funcionava no Ginjal, num antigo armazém cedido gratuitamente pelo Teotónio Pereira, dos vinhos. Foi fundado em 1975 no dia 9 de Abril e está aqui no Olho-de-Boi desde 1990.</p> <p>Mudamos não foi por nada, tinha ficado acordado com o Teotónio que, quando ele precisasse do armazém que nós saíamos, como não havia contrato nem nada, era de graça que lá estávamos, assim viemos embora.</p> <p>Onde nos encontramos agora são umas instalações do que era a Companhia Portuguesa de Pescas. Isto era a carpintaria, ficamos com umas arrecadações...havia aqui algumas máquinas também. Com o fim da CPP isto tudo aqui passou para a tutela da Secretaria de Estado do Ambiente e o ICN teve cá durante uns tempos mas também não melhorou nada o aspecto dos edifícios, eles não se interessam por isto. Deixaram cá arquivo ali nuns armazéns, mais nada...nós arrendamos isto e pagamos a eles, temos agora um projecto que inclui ficar com mais um edifício, este que aqui está atrás, mas não sei se eles vão nessa.</p>	

Questões / Entrevistas	19 – Consideram fazer algum tipo de obra na parte exterior do edifício? (se permitido)	20 – Qual é o horários de permanência na sua actividade?	21 – Considera voltar a investir nesta área?	22 – Dos terrenos que vão de Cacilhas à Arealva, quais são terrenos públicos?
Prof.JFS				
Empresa Arq.	Sim é-nos permitido fazer esse tipo de obras, mas a nossa filosofia é o restauro e a recuperação, não queremos descaracterizar o edificado.	Das 9h até às 21h /22h. Por vezes vimos aos fins-de-semana, mais ao sábado.	Não	
João Garcia Miguel	O projecto do Olho funcionava 24h sobre 24h, ou seja, não era um teatro convencional. Era um espaço onde um grupo de pessoas podia habitar temporariamente e trabalhar em simultâneo. Havia várias áreas, um de função mais habitacional, mas sem condições, destinava-se apenas a artistas e quem costumava ficar eram artistas internacionais (tipo residência); tínhamos um conjunto de oficinas de teatro de trabalho onde se desenvolviam vários projectos; a sala de espectáculos com actuações bastante regulares e espaços de ensaios. Os espectáculos que ocorriam à noite duravam no máximo as 00h ou à 1h.		NÃO	
Câmara Municipal de Almada				A única parcela pública, ou seja, que pertence à CMA é o jardim e o elevador Boca do Vento. O Ginjal pertence essencialmente a um grande proprietário, e existe outro ainda que possui áreas mais pequenas, o Olho-de-Boi tem a particularidade de pertencer à administração central (ICNB) e por fim, a Quinta da Arealva foi recentemente adquirida pelo Dr. José Ribeiro, portanto significam que no total lidamos com dois grandes proprietários.
Restaurante Atira-te ao Rio		No Verão as pessoas ficam até mais tarde a jantar, os jantares e os fins-de-semana são o nosso ponto forte. No Inverno, um dia chuvoso ou frio deixa-nos sem alguns clientes, por isso apostamos em preços mais baixos e combinações de menus	A Rosane tem essa ideia, se for para a frente aqui este projecto para o Ginjal, eles devem dar preferência aos que já cá estão, e por isso talvez seja aí que surja o novo projecto que será também na área da restauração – pensamos agora e abrir um	

Questões / Entrevistas	19 – Consideram fazer algum tipo de obra na parte exterior do edifício? (se permitido)	20 – Qual é o horários de permanência na sua actividade?	21 – Considera voltar a investir nesta área?	22 – Dos terrenos que vão de Cacilhas à Arealva, quais são terrenos públicos?
		para o almoço.	café para ficar diferente	
Clube Náutico de Almada		<p>Temos todas as actividades relacionadas com o rio, funcionam até haver sol essencialmente, porque não temos autorização, com esta dimensão de embarcações, para circular a noite. P café está aberto até as 17h no inverno e até às 18h30 no verão. Fazemos aqui outras coisas como o S. João, S. Martinho e todos os fins-de-semana há actividades. Vem muita gente, principalmente de Almada e das redondezas, os que vem participar nas regatas vem sempre por mar por causa dos acessos, acho que só do Barreiro e da Amora é que vêm por terra.</p> <p>Não, aqui não há actividade à noite, tirando nestas ocasiões de festa, como é o S. João e outros, em que fazemos sardinhada, festa e a malta fica cá até mais tarde. Aqui um rapaz que anda na faculdade, às vezes vem a noite estudar para aqui com os colegas e ficam até 4h ou 5h da manhã.</p> <p>São essencialmente os sócios e familiares/amigos dos sócios. Os participantes nos eventos e regatas, e de vez em quando os estrangeiros que vêm fazer estágio para provas e ficam por aqui.</p>		

Questões	23 – Qual a relação da CMA com os proprietários?	24 – O que prevê o PDM para a frente ribeirinha norte de Almada?	25 – Existem projectos para a frente ribeirinha directamente? Se sim quais?	26 – Como surgiu a ideia de localizar nesta área alguns equipamentos culturais, como sendo os museus que possui junto do Olho-de-Boi?
Prof.JFS				
Empresa Arq.				

Questões	23 – Qual a relação da CMA com os proprietários?	24 – O que prevê o PDM para a frente ribeirinha norte de Almada?	25 – Existem projectos para a frente ribeirinha directamente? Se sim quais?	26 – Como surgiu a ideia de localizar nesta área alguns equipamentos culturais, como sendo os museus que possui junto do Olho-de-Boi?
João Garcia Miguel				
Câmara Municipal de Almada	<p>Temos uma boa relação, reunimos com frequência, ainda a pouco tempo, creio que à duas semanas reunimos com o Dr. José Ribeiro, proprietário da Arealva no âmbito da candidatura ao programa Polis XXI, do QREN. Este projecto abraça intervenções nas frentes ribeirinhas, como motor para a requalificação urbana. Neste contexto, temos em vista reaproveitar as estruturas industriais, orientar as intervenções para a reestruturação e para a requalificação, beneficiar o passeio marginal, alargando-o em direcção ao rio e atrair o segmento das indústrias criativas e também das actividades culturais. Pretende-se manter a fachada dos edifícios, como a cara do Ginjal, e por trás, até à arriba, encontra-se um espaço considerável, onde se pretende fazer surgir a dinâmica da frente ribeirinha, assente nas tais indústrias criativas e outras actividades complementares, cafés, restaurantes, galerias...</p> <p>Numa primeira fase, temos a intenção de introduzir pólos de animação cultural, temos estado em contacto com grupos de teatro para esse efeito. Preocupa-nos igualmente as questões da iluminação, este é um ponto em que vamos introduzir mudanças significativas no sentido da melhoria do espaço público e oferecer mais segurança aos utilizadores.</p> <p>Os proprietários estão interessados nestes projectos e estão interessados em investir.</p>		<p>Os projectos para a frente ribeirinha estão inseridos nesta candidatura do QREN, no âmbito do Polis XXI – há a possibilidade de introduzir oferta turística na Quita da Arealva; construir um teleférico ribeirinho, que faça toda essa frente, com uma paragem nos restaurantes, outra na Arealva, outra na Trafaria etc.; intencionamos alargar o passeio, no sentido da conquista ao rio, não com o objectivo de passagem automóvel, tencionamos que seja um passeio pedonal mas mais alargado; está incorporado a recuperação dos táxi-barco junto ao Ginjal; as baías que separam o passeio e o rio devem ser retiradas, é o que se pretende.</p>	<p>Esta localização já é muito anterior a esta intenção de projecto. Localiza-se ali, não só por questões de espaço, mas sobretudo porque a componente naval está associada a Almada e aquela área especificamente, com uma grande tradição industrial e de construção/reparação de barcos.</p>
Restaurante Atira-te ao Rio				
Clube Náutico de Almada				

**Colibri – Artes Gráficas**

Apartado 42 001  
1601-801 Lisboa

Tel: 21 931 74 99

[www.edi-colibri.pt](http://www.edi-colibri.pt)  
[colibri@edi-colibri.pt](mailto:colibri@edi-colibri.pt)

**FCT** Fundação para a Ciência e a Tecnologia  
MINISTÉRIO DA CIÊNCIA, TECNOLOGIA E ENSINO SUPERIOR Portugal

