

## **CAPÍTULO 2**

### **LA RIBERA INDUSTRIAL DE LISBOA, PROCESOS DE FORMACIÓN DEL TERRITORIO PORTUARIO.**

A lo largo del capítulo 2 viajaremos por la ribera de Lisboa a partir del periodo industrial, intentando identificar la forma como ésta se fue transformando y sistematizar los procesos de formación que, en sus diferentes zonas y en distintos momentos, estuvieron en la génesis de esa transformación.

Es a partir de la lectura de las transformaciones producidas en las riberas del Tajo, en este largo periodo, que se identifican y desarrollan los padrones comunes que presidieron la definición de los siete procesos de formación de la ribera industrial.

La ribera de Lisboa asume el papel de caso de estudio y, como naturalmente resulta de una metodología de esta naturaleza, los primeros resultados obtenidos poseen una fuerte vinculación a la realidad territorial de este caso.

Como tendremos oportunidad de observar, la ribera industrial de Lisboa presenta una gran extensión y su formación fue particularmente rica y diversificada, habiendo verificado, en sus distintas partes y momentos, procesos bastante variados.

El desarrollo y la transformación de diferentes áreas de la ribera no fueron simultáneos, ni tampoco lo fueron las dinámicas de crecimiento en las riberas del Tajo, en un primer momento más centradas al norte, en la ciudad y, en el siglo XX, progresivamente avanzando hacia una dimensión metropolitana – pasando a integrar también la orilla sur.

La estructura del capítulo refleja esa realidad, iniciando su desarrollo en la orilla norte, en la zona del municipio de Lisboa y después ampliando su ámbito también a la orilla sur, donde se centra sobre las tipologías de formación de la ribera asociadas a esa nueva escala metropolitana.

Abarcando un frente-río tan extenso como es el de Lisboa, la utilización de las fuentes secundarias disponibles es inevitable; sin dejar de recurrir a la principal fuente primaria disponible, que es el territorio en sí mismo y la cartografía de diferentes momentos históricos, puesto que el trabajo interpretativo se beneficia bastante de la disponibilidad de varias investigaciones concretas realizadas por historiadores y antropólogos industriales<sup>74</sup>.

El recorrido por la ribera de Lisboa que sigue no tiene pues la ambición de ser novedad respecto a nuevos detalles o nuevas fuentes primarias sobre el edificio A o la calle B; por el contrario, intenta realizar una lectura de conjunto sobre esa extensa (en el espacio y en el tiempo) realidad territorial, pensando que algunos de los procesos identificados pueden también ser pertinentes para la interpretación de la formación de la ribera industrial en otras ciudades portuarias de río.

Iniciando la exploración del caso, el estudio retrocede a la reconstrucción de la ribera después del Terremoto – de la que resultaron las nuevas riberas de la *Praça (plaza) do Comercio* y del *Cais (muelle) do Sodré* – y observa las dinámicas territoriales ribereñas presentes en aquel momento para concluir que podemos tomar la mitad del siglo XIX como referencia para caracterizar la ciudad, en términos espaciales, al inicio del periodo industrial.

Las transformaciones en la ribera que se habían producido hasta entonces y las que, en distintas zonas, siguieran ocurriendo en los años siguientes, se dieron de forma localizada y casuística, sin registrarse ninguna transformación de mayor alcance en términos territoriales – la primera acabaría por ser la implementación del ferrocarril en la ribera oriental, a partir de la mitad del siglo.

---

<sup>74</sup> Incluso el trabajo de interpretar la cartografía histórica en grandes extensiones es imposible de realizar sin recurrir a las (felizmente disponibles) investigaciones especializadas de la historia urbana y de la antropología industrial

En este primer periodo, correspondiente al inicio del periodo industrial, el desarrollo ribereño tuvo lugar a la escala de la parcela.

En un primer momento, en toda la ribera norte de la ciudad, la ausencia de nuevos terrenos industriales de promoción pública y la disponibilidad de terrenos ribereños vacíos (o incluso edificios, como los religiosos), se daba frente a la ciudad – sobre zonas de playa o en fincas no ocupadas – o en su periferia inmediata, lo que permitió a varias unidades fabriles ir hallando espacios para su implantación.

Como observaremos, este fenómeno se dio de forma espontánea, con sus particularidades, en zonas tan distintas como la zona de *Boavista*, a partir de la *Casa da Moeda* hacia poniente, en la *Rocha do Conde de Óbidos*, la *Ribera de Alcântara* y el *Calvario*, la zona del *Bom Sucesso*, la ribera oriental hasta *Santa Apolónia* o en *Xabregas*.

Al analizar el modo en que se fue produciendo este proceso de ocupación de la ribera, intento sistematizar en dos grandes grupos las tipologías de ocupación ribereña halladas: los edificios ribereños – edificios públicos de la actividad portuaria, edificios de origen religioso, edificios e instalaciones militares y edificios y conjuntos corrientes – y los espacios urbanos – muelles de representación, estructuras corrientes de muelle y edificado, muelles privados y regularización de márgenes y zonas sin ocupación como, entre otros, playas, franjas agrícolas o jardines.

Es a partir de la lectura de esta primera dinámica que se da en la ciudad de Lisboa que se define el primer proceso de formación de la ribera industrial, denominándolo formación edificio a edificio.

En la mitad del siglo Lisboa sufrió una primera operación de terraplenado portuario, donde se mezclaron también los usos urbanos.

Con una localización acotada e incidiendo sobre una zona bastante insalubre (incorporando pues un componente de proyecto sanitario contemporáneo a otros ocurridos en muchas ciudades europeas), en la operación de construcción del terraplén de la *Boavista* se crearon (1) el nuevo muelle “moderno” de la ciudad, en aguas más profundas, (2) el “noble” paseo público de ribera (paseo fluvial), arborizado, aprovechando la nueva y ancha avenida longitudinal ribereña, importante en la estructuración del viario, (3) las nuevas parcelas industriales, con edificios públicos y edificios mixtos en el frente edificado posterior a la avenida.

Siendo fruto de un componente de planificación territorial, el terraplén de la *Boavista* correspondió al momento álgido de la integración puerto/ciudad en la nueva ribera industrial de Lisboa, integrando el Tajo en la vida urbano, estando en el origen del proceso de formación que denominamos estructura de muelle, calle y almacén.

Pero el gran cambio en la forma de la Ribera de Lisboa empezó en la segunda mitad del siglo XIX, teniendo por fundamento los proyectos de las nuevas infraestructuras de la ciudad, en particular el ferrocarril de costa y los terraplenes portuarios.

Incidiendo específicamente sobre las riberas central (delante de la ciudad consolidada) y occidental (hasta el aglomerado periférico de *Belém*) de Lisboa, la segunda parte del capítulo intenta caracterizar las formas que traducen este proceso, pesado y de gran impacto territorial.

Éstas, ya no fueron iniciativas descoordinadas de escala localizada, sino que corresponden a las primeras intervenciones ribereñas inspiradas en las visiones de conjunto de planificación y gestión territorial sectorial.

En el recorrido por la implementación del ferrocarril ribereño y por la planificación y la realización del terraplén portuario delante de la ciudad, a partir del final del siglo, ambos con sus

condicionantes, observaremos como el proyecto de estas dos grandes infraestructuras de la industrialización de la ciudad marcaron la ribera central y occidental, permitiendo no solo la creación de un puerto moderno, sino también la emergencia de nueva actividad industrial – en el ámbito del puerto y en el ámbito de la ciudad –, de la nueva infraestructura del viario de ribereño urbano o de nuevos espacio públicos.

Inciendiando en las tipologías de ocupación de la ribera, en un paralelismo al realizado en el ejercicio anterior, podemos observar que en este nuevo frente ribereño predominarán los edificios e infraestructuras portuarias, constituyendo la única excepción los edificios públicos de representación como son las estaciones terminales del ferrocarril y del tráfico fluvial y marítimo.

A este proceso de formación de la ribera de Lisboa se asoció el concepto del plan general del puerto delante de la ciudad, lo que nos lleva a suponer que en otras ciudades portuarias de río se darán dinámicas similares.

En este recorrido por la ribera occidental y central de Lisboa también pudimos comprobar que el proceso de renovación urbana de los frentes portuarios del periodo industrial empezó ya antes de la llegada de la ciudad post-industrial, produciéndose, en el caso de Lisboa, ya en la primera mitad del siglo XX – incidiendo sobre terrenos ganados al río a finales del siglo XIX.

Por el contrario, la formación de la ribera oriental de la ciudad, a partir de la construcción del ferrocarril a mitad del siglo XIX, tuvo características bastante distintas.

De modo opuesto al comprobado en las zonas central y occidental – donde la nueva ocupación de ribera estuvo asociada a los grandes proyectos de infraestructura y se produjo en los terrenos conquistados al río, por delante de un frente edificado preexistente –, en el lado oriental de la ciudad (al inicio del periodo industrial una periferia) la disponibilidad de extensos territorios libres y la inexistencia de una orla de ribera edificada,

asociados a la implantación del ferrocarril ya en la década de los cincuenta y a una menor dinámica de crecimiento urbano – que había elegido el eje de conexión a *Belém* –, fueron el punto de partida para una forma de ocupación de naturaleza diferente.

Como podremos observar, en un primer momento, la disponibilidad de un corredor ribereño, estructurado por un viario longitudinal preexistente y por el nuevo ferrocarril, permitió el desarrollo de un proceso de crecimiento industrial espontáneo a lo largo de la infraestructura, aprovechando la conexión a esta infraestructura y la disponibilidad de terrenos sin ocupación.

Con algunas unidades ahí implantadas por iniciativa pública, la nueva infraestructura funcionó como eje aglutinador del desarrollo industrial que unificó en un continuo lineal los, hasta entonces, aglomerados suburbanos aislados de *Xabregas*, *Beato*, *Marvila*, *Braço de Prata*, *Matinha*, *Olivais* y *Sacavém*. A lo largo de esta infraestructura se localizaron, una a una y a medida que iban siendo creadas, distintas industrias de dimensión variable.

Este proceso espontáneo de formación de la ribera industrial oriental, apoyada en la infraestructura ribereña longitudinal de la que se sirve, la denominamos como crecimiento sobre el viario o el ferrocarril.

Además, fue también en este territorio, que se hizo más evidente el cambio de escala que ocurrió en algunas de las unidades industriales aquí localizadas, lo que mereció su consideración como un proceso autónomo.

Efectivamente, al final del siglo XIX empezarán a nacer diversas compañías compuestas por conjuntos edificados más complejos, ocupando parcelas mayores – ya mensurables a escala de las hectáreas –, disponiendo algunas veces de muelle particular en el río, y que integrarán en el recinto diferentes industrias complementarias dentro de su especialidad.

Tanto pública como privada, esta ocupación de la ribera, que denominé proyecto de la compañía industrial, tuvo lógicas

casuísticas de localización – fuera del cuadro de planificación y de la gestión urbanística –, aunque su dimensión, su conexión con las infraestructuras y su impacto en el territorio la diferencie del proceso anteriormente identificado como formación edificio a edificio.

Emergiendo en la ribera oriental, basándose en el crecimiento espontáneo a lo largo de las infraestructuras longitudinales, este tipo de ocupación ribereña ocurrió, también, en el frente occidental, donde pudimos identificar algunas unidades, y en la orilla sur del Tajo.

También en la ribera oriental, el desarrollo de las zonas de *Cabo Ruivo*, *Beirolas* y *Olivais*, a partir de la transición de la década de los 30 a la de los 40 del siglo XX, tuvo su origen en la planificación del territorio industrial moderno, en forma de un conjunto de iniciativas públicas coordinadas – definición de zona industrial, grandes obras portuarias, nuevo sistema del viario, nuevo aeropuerto naval y el desarrollo de complejos industriales públicos o con apoyo público.

En este segundo periodo de la transformación de la ribera industrial a oriente, la intervención pública y la planificación industrial tuvieron su papel – sustituyendo la formación espontánea anterior –, promoviendo (1) el desarrollo de los sectores industriales emergentes, del que el petroquímico fue el más destacado, y (2) aprovechando el trazado de las nuevas infraestructuras del viario en el terreno, que sustituyeron el viario preindustrial, para crear nuevas parcelaciones industriales, fuera del marco del desarrollo del puerto.

De esta doble manifestación de la intervención pública sobre la ribera resultarán los dos últimos procesos de formación identificados en el trabajo.

Tomando como referencia más significativa el desarrollo industrial de la *Avenida Infante D. Henrique*, en los *Olivais*, a partir de la década de los cincuenta, la parcelación industrial se produjo

dentro de las categorías de formación de la ribera industrial identificadas en el trabajo.

Finalmente, el gran complejo industrial autónomo fue primeramente identificado en el desarrollo del complejo de la petroquímica en *Cabo Ruivo*, con las instalaciones del gas y del petróleo, empezados en la transición de la década de los treinta hacia la de los cuarenta, convirtiéndose en un conjunto especializado de gran dimensión totalmente autónomo de la vida urbana.

Pero si este proceso de formación se produjo inicialmente en la ribera oriental de la ciudad, fue en la orilla sur del Tajo donde, alcanzó su desarrollo más importante.

La última parte del capítulo incide sobre la ribera de la “otra orilla”, ya no con la intención de desarrollar un estudio detallado similar al producido para la orilla norte – en gran parte del periodo industrial esta orilla fue un territorio suburbano, donde, como puntualmente se ejemplifica, tuvieron lugar algunos de los procesos de formación comprobados en la orilla norte –, sino con el objetivo específico de encuadrar las diferentes formas del gran complejo industrial autónomo en estas grandes áreas industriales y portuarias.

Las instalaciones de la *CUF*, en *Barreiro* desde el inicio del siglo XX, el complejo naval de la *Armada*, en *Alfeite* a partir de la década de los treinta, y los complejos del astillero naval de la *Lisnave*, en *Almada*, y de la *Siderurgia Nacional*, en *Seixal*, ambos a partir de la década de los sesenta fueron expresión de este proceso de formación más contemporáneo en la extensa ribera del *arco sur* y son objeto de caracterización particular.

De la lectura realizada en las cuatro secciones del capítulo 2 concluimos el ensayo de construcción del cuadro síntesis de los procesos de formación de la ribera industrial de Lisboa.

Aquí presentado, este cuadro pretende acotar en el tiempo los siete procesos identificados a partir del caso de Lisboa,

constituyendo también la base que posibilita el establecer comparaciones con los casos de trabajo desarrollados en el capítulo 3.

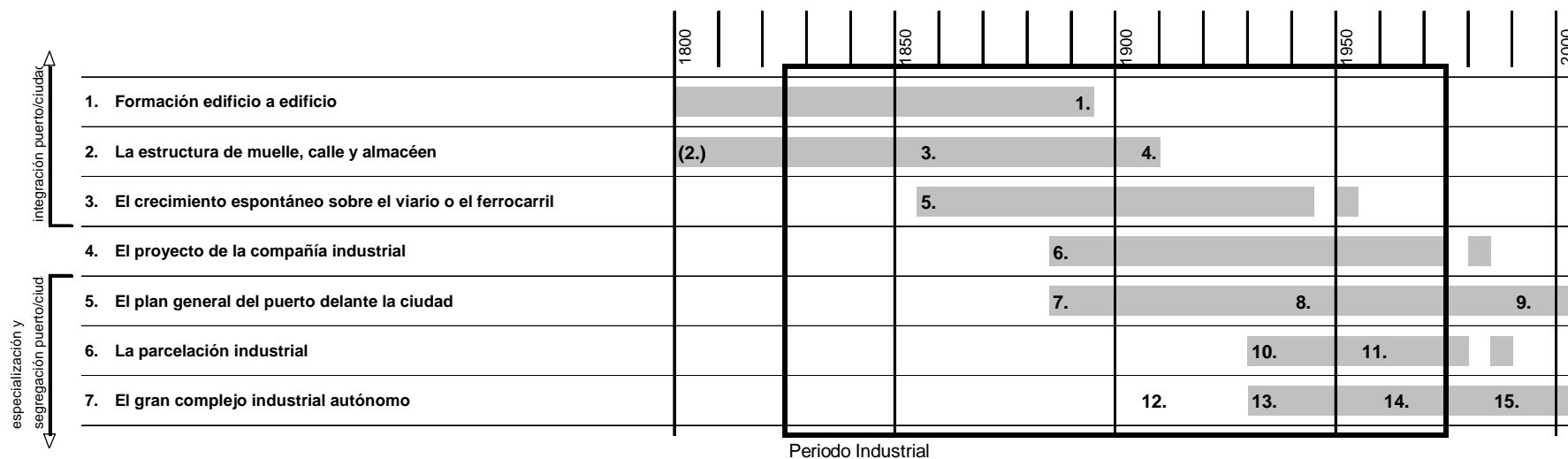
No debemos olvidar que, a lo largo del recorrido por la ribera de Lisboa, vamos identificando varios temas particulares que se plantean como hipótesis de futuros trabajos de investigación; no sólo muchas de las áreas estudiadas merecen estudios particulares de mayor detalle, sino que van aflorando algunos temas complementarios – de los que podría ser un ejemplo la formación de las “*villas operarias*”<sup>75</sup> y el papel de los “*patios*”<sup>76</sup> en el crecimiento espontáneo que se produce a oriente.

---

<sup>75</sup> Villa operaria denomina a un conjunto residencial para trabajadores, financiado y gestionado por el patrón de una empresa concreta

<sup>76</sup> Pateo denomina un proceso de reparcelación interior a un finca que tiene como resultado un conjunto de pequeñas residencias para trabajadores, por lo general de precaria construcción, y que muchas veces se organizan alrededor de una patio en el que se ubican los servicios más indispensables (Fuente, lavadero...)

**Cuadro 4: Lisboa, procesos de formación de la ribera industrial**



**Leyenda:**

1. El ferrocarril ribereño en el terraplén occidental llega al *Cais do Sodré*, 1895
2. Reconstrucción del *Terreiro do Paço* y del *Cais do Sodré*, 1755
3. Terraplén de la *Boavista*, 1858
4. Fin de los trabajos de la primera sección del puerto, 1907
5. Apertura del ferrocarril ribereño oriental de Lisboa, 1856
6. aprox.: Funcionamiento de la *Firma João de Brito*, 188-  
Inicio de la actividad de la *Fábrica de Gas de Belém*, 1888  
Inicio de la construcción de los edificios de la *Manutención Militar* en el *Beato*, 1889
7. Adjudicación de la primera sección de trabajos del puerto, de *Santa Apolónia* a *Alcântara*, 1887
8. *Plan de Mejoras del Puerto de Lisboa*, 1946
9. *POZOR - Plan de Ordenación de la Zona Ribereña de Lisboa*, 1990
10. aprox.: Parcelación mixta por detrás de la *Fábrica de Encendallas*, *Marvila*, 193-
11. Parcelación industrial de la *Avenida Infante D. Henrique*, 195-
12. Instalación de la *CUF* en el *Barreiro*, 1907
13. Instalación de la Base de la Armada en el *Alfeite*, 1930  
Inicio de la construcción de la *Fábrica de Gas da Matinha*, 1938
14. Inauguración de la primera unidad industrial de la *Siderurgia Nacional*, 1961  
Licencia para construcción del astillero naval de la *Lisnave*, 1962
15. Propuesta de ampliaciones portuarios en el *Plan Director del Puerto de Lisboa*, 1987?

## 2.1 EL INICIO DEL PERIODO INDUSTRIAL: LA PARCELA INDUSTRIAL EN EL PRIMER CRECIMIENTO RIBEREÑO DE LISBOA

*«Es la propia idea del “puerto de Lisboa” que emerge. Antes, el burgo comunicaba con el mar por una miríada de muelles, especializados en los géneros que traficaban o en su origen (...), además de los de cada institución o palacio privado sobre el río.*

*Una visión general surge apenas en el siglo XVIII, con el proyecto de Carlos Mardel (1742-1745), de unir la Aduana a Belém por un único muelle; mas solo se torna realidad siglo y medio después, con los terraplenes y dársenas construidos por el ingeniero belga Pierre Hersant a partir de 1865»*

MOREIRA, Rafael (2004): *O Cais do Mundo* in: Prefácio a CAETANO, Carlos; *A Ribeira de Lisboa*; Pandora; Lisboa, pp.9/10

### 2.1.1 La ciudad y la relación con el río al inicio del periodo industrial

La actividad portuaria ha tenido siempre un papel importante en la ciudad de Lisboa, constituyendo un potencial natural del gran estuario de un río navegable en muchos tramos, capaz al mismo tiempo de proveer abrigo en relación al mar.

Teniendo presente la historia naval y comercial portuguesa, en particular a partir del periodo de los Descubrimientos, en la que Lisboa tuvo un papel central, es natural encontrar en la morfología de la ciudad reflejos de su fuerte relación con el río, en particular en el territorio preferencial que es la zona ribereña.

Pero, trágicamente, la *Ribera de Lisboa*, «simultáneamente escenario y protagonista de la Expansión Portuguesa»<sup>77</sup>, fue también alcanzada por el Terremoto que en 1755 destruyó la ciudad y por el maremoto que le siguió.

Este devastador desastre natural y el periodo de reconstrucción posterior, constituyendo un marco del desarrollo urbanístico de Lisboa, puede también ser tomado como referencia para

caracterizar la ciudad en el periodo del inicio de la industrialización, así balizando aproximadamente medio siglo de transformaciones territoriales, hasta 1820, fecha del inicio de la navegación a vapor en el Tajo<sup>78</sup>, o aproximadamente un siglo hasta 1856, fecha de la inauguración del primero trozo de ferrocarril con partida de Lisboa, dos hechos posibles para señalar en el tiempo el advenimiento del periodo industrial<sup>79</sup>.

La destrucción del Terremoto, con los incendios y el maremoto que le siguieron, había sido significativa, en particular en la baja (centro) de la ciudad, obligando a su reconstrucción de raíz según un nuevo trazado regular propuesto por los ingenieros militares *Manuel da Maia*, *Eugénio dos Santos* y *Carlos Mardel*, adaptado en sus laterales en el encuentro con el fuerte relieve.

Este periodo está caracterizado por un esfuerzo significativo en la reconstrucción del corazón bajo de la ciudad, recorriendo a proyectos tipificados y a la normalización de sus elementos constructivos, directamente sobre los restos de las edificaciones destruidas, en un territorio que en la Edad Media era un brazo del río entre tres colinas y que antes del terremoto era aún afectado por mareas<sup>80</sup>.

En la carta de Lisboa de 1780 – parcialmente reproducida en la imagen 11 –, además de toda el área de la reconstrucción de la *Baixa Pombalina* y de la identificación de los otros proyectos del nuevo plan, referentes a las expansiones para poniente y para

<sup>78</sup> Con la primera embarcación a vapor, el *Conde de Palmela*, que aseguró durante tres décadas las carreras fluviales en el *RibaTejo*. *Vanda Saiote y Paulo Espírito Santo*, in: FARIA, Miguel (coord.) (2001); *Lisnave, contribuios para a história da industria naval em Portugal*; Inapa; Lisboa, pp.27

<sup>79</sup> *António Nabais y Paulo Ramos* apuntan, a propósito de la primera referencia conocida a una maquina a vapor en Lisboa, ensayada delante del Rey en la *Playa de Belém*, para la mitad del siglo XVIII como la «época del cambio (...) en términos de una industrialización que se esboza el reinado de D. João V y que atinge, en el tempo del Marqués de Pombal una tentativa de organización», así como en términos de una primera tentativa de visión conjunta para el puerto de Lisboa, con los proyectos referenciados de 1730 y 1742 y con la propuesta de *Carlos Mardel*, por comparación con las intervenciones aisladas que hasta entonces se hacían; in: *Porto de Lisboa, subsidios parao estudo das obras, equipamentos e embarcações na perspectiva da arqueologia industrial* (1985); AGPL; Lisboa, pp.20

<sup>80</sup> SANTANA, Francisco; SUCENA, Eduardo (coord.) (1994); *Dicionário da História de Lisboa*; Carlos Quintas; Lisboa, pp. 135

<sup>77</sup> CAETANO, Carlos (2004); *A Ribeira de Lisboa*, Pandora, pp.18

norte de la ciudad<sup>81</sup>, es posible también identificar otras intervenciones sobre el río, en concreto:

1. El nuevo perfil ribereño de la reconstrucción de la zona central de la ciudad, de la *Baixa* a la nueva *Praça dos Remulares*, actual *Cais do Sodré*;
2. El nuevo edificio del *Terreiro (Granero) do Trigo*, a naciente;
3. La regularización del trazado en lo que es la *Calçada* (calzada) *do Marquês de Abrantes*, en la parte poniente de la playa entonces existente en la zona de la *Boavista*, venciendo una situación de acentuado relieve, y;
4. La regularización de la embocadura de la *Ribera de Alcântara*, aprovechando la caldera de un molino de marea<sup>82</sup>, simultáneamente ganando nuevos terrenos ribereños llanos adecuados para el uso industrial<sup>83</sup>.

Las décadas que se siguieron fueron en su mayor parte dedicados al proceso de reconstrucción de la ciudad, lento debido a su enorme extensión.

Así se justifica el «*mínimo crecimiento de la ciudad*» en la primera mitad del siglo XIX, agravado «*con las invasiones de los ejércitos de Napoleón, la ocupación inglesa, la tensión política de los 20, la guerra civil en la década siguiente, desaciertos en el régimen y dificultades institucionales*» hasta los años 50<sup>84</sup>.

---

<sup>81</sup> Correspondientes (1) al vale de la actual zona de los *Restauradores*, motivado por la construcción del nuevo paseo público algunos años antes, (2) a las grandes extensiones de las vertientes altas de colinas del *Príncipe Real* y de *Lapa*, así como (3) a la propuesta de expansión industrial del *Marquês de Pombal* en el eje de *Amoreiras*, siguiendo una línea de comiera.

<sup>82</sup> El molino desapareció con el henchimiento de la caldera, según *Francisco Santana* y *Eduardo Sucena* «*en un proceso de conquista de terrenos al paúl, a la playa y al Tajo, que Vieira da Silva medió en 900 metros*», in: SANTANA, Francisco; SUCENA, Eduardo (1994); *Dicionário da História de Lisboa*; Carlos Quintas; Lisboa, pp.33

<sup>83</sup> Según los mismos autores, después del Terremoto la zona de *Alcântara* verificó un desarrollo de actividad industrial, en concreto de los hornos de cal, produciendo materiales para la reconstrucción de la ciudad, así como de industrias de manufactura, tintorerías y de fabrico de pólvora, instaladas en la zona de forma a aprovechar la energía hidráulica de la Ribera

<sup>84</sup> FRANÇA, José Augusto (1989); *Lisboa, Urbanismo e Arquitectura*; Instituto de Cultura e Língua Portuguesa; Lisboa, pp.59

Como es posible verificar en la comparación entre las cartas de Lisboa de 1785 y de 1855, disponibles en las imágenes 12 y 13, esta estructuración de la ciudad casi cristalizó durante setena años, no verificando nuevas expansiones urbanas relevantes.

Asimismo, la década de 1830 registró un cambio relevante en la transformación de la ciudad:

«(...) la extinción de las órdenes religiosas cambió (...) la fisonomía de los sitios de los que de sus conventos dependían. Los 65 conventos de monjes existentes entonces en Lisboa (...) se quedaron deshabitados y recibieron utilizaciones profanas, civiles o militares»<sup>85</sup>.

Este cambio en la propiedad de varios grandes edificios constituyó la base para la profusión de nuevos equipamientos públicos en los años siguientes, tanto de carácter civil – hospitales, asilos, tribunales, hospicios, colegios, bibliotecas, academias, el parlamento – como de ámbito militar o incluso industriales.

La carta de 1855 puede así, con elevado grado de seguridad, ser presentada como referencia para el desarrollo de la ciudad en las primeras décadas de la industrialización, donde los pequeños cambios ribereños que ocurrieron fueron más visibles en la zona entre *Santos* y *Alcântara*, con la consolidación del frente edificado portuario e industrial sobre el río.

Lisboa era un territorio con un núcleo compacto, implantado con las formas urbanas posibles sobre un relieve difícil, a partir del cual se desarrollaban algunos brazos construidos, en los valles o cumbres, correspondientes a las zonas de transición entre ciudad y campo, marcando, algunos de ellos, los principales ejes de accesibilidad.

---

<sup>85</sup> FRANÇA, José Augusto (1989); *Lisboa, Urbanismo e Arquitectura*; Instituto de Cultura e Língua Portuguesa; Lisboa, pp.59





imágenes 11 a 13

(11) Carta de la ciudad de Lisboa, señalando en amarillo las zonas de reconstrucción, 1780; (12) y (13) Cartas de la ciudad de Lisboa, en 1785 y 1855



imagen 14

Propuesta de *Carlos Mardel* para el desarrollo del puerto de Lisboa, aprox. 1750

Uno de esos ejes apuntaba en dirección a *Belém*, un aglomerado exterior a la ciudad salvado del Terremoto, que vendría en el final del siglo XIX a asumir un papel clave como uno de los motivos apuntados para la expansión de Lisboa y de su industria para occidente.

En el paso para la segunda mitad de siglo *Belém* era un núcleo urbano autónomo, motivado en sus orígenes por un puerto de abrigo natural y, posteriormente, entre otros, por el *Palacio Real*, por el *Mosteiro* (monasterio) *dos Jerónimos*, por diversos palacios de la nobleza y por edificios de alguna forma conectados con la actividad militar y naval como la *Torre de Belém*, el *Forte* (fuerte) *do Bom Sucesso* o la *Real Cordearia*.

En lo que respecta a la relación territorial entre la ciudad y el río, el siglo XVIII representó una época de cambio en lo que respecta al pensamiento de la ciudad ribereña, que solo tendrá consecuencias efectivas en el final de siglo XIX.

«Es en el reinado de D. João V (1706-1750), cuando empieza a esbozarse la industrialización, por lo que ocurre también una inflexión en el tipo y dimensión de los proyectos de mejora del puerto de Lisboa que, hasta el inicio del siglo XVIII, se limitaron a pequeñas obras puntuales conducidas sin que un plano general fuese previamente establecido»<sup>86</sup>.

Respectan al inicio del siglo los primeros proyectos generales conocidos para la mejora del puerto de Lisboa, remitiendo la primera referencia a 1727<sup>87</sup>; además de ella, dos otros proyectos son descritos en la primera mitad del siglo.

«El primero es descrito en un libro editado en París, en 1730, de autor desconocido<sup>88</sup>», donde «después de describir pormenorizadamente la barra del Tajo, sus defensas, los lugares ribereños y el Arsenal, este desconocido autor nos dice que “Hay quien afirme que el Rey tiene el propósito de ampliar la ciudad construyendo de uno al otro extremo de Lisboa un muelle con cerca de cuarenta toesas conquistadas al Tajo, lo que se puede conseguir fácilmente porque el río tiene muy poco fondo hasta la distancia donde se proyecta la obra. En un lugar llamado Boavista, donde el río hace un meandro, proyecta el Rey hacer una dársena para que los barcos de guerra ahí se acojan cuando haga mal tiempo”.

El segundo, descrito en una carta del 9 de octubre de 1742<sup>89</sup>, propone la construcción “por toda la Armada de un muelle de cantería, en la mayor distancia que se puede ganar por el río dentro, observando ponerlo en línea recta, cuando lo permita el fondo, y dando al mismo muelle el ancho necesario para la comodidad del tráfico y para servir juntamente con una parte de ello de paseo público”<sup>90</sup>.

El otro estudio anterior al terremoto que es conocido fue de autoría del ingeniero húngaro *Carlos Mardel*, que trabajó en Portugal entre 1732 y 1763.

En su proyecto no realizado para la transformación de la orla ribereña de Lisboa, inmediatamente anterior al terremoto de 1755<sup>91</sup>, proponía, para una ciudad que tenía entonces

<sup>86</sup> *Referências Históricas do porto de Lisboa* (1991); APL; Lisboa, pp.142

<sup>87</sup> *António Nabais* y *Paulo Ramos* refieren la existencia, en los depósitos municipales, de la carta de un proyecto de D. João V con el título *Planta topográfica de una zona Marginal de Lisboa, desde el Ribamar al Convento do Grilo*, in: NABAIS, António; RAMOS, Paulo (1987); *100 Anos do Porto de Lisboa*; APL; Lisboa, pp.46

<sup>88</sup> Con el título *Description de la Ville de Lisbonne, où l'on Traite de la Cour, du Portugal, de Langue Portugaise, & des Moeurs des Habitants: du Gouvernement, des Revenus du Roi, & de ses Forces par Mer & par Terre: des Colonies Portugaises, & du Commerce de cette capitale*

<sup>89</sup> Carta de *António Guedes Pereira*, Secretario de Estado de los Negocios de la Armada y Ultramar, al concejal *Gaspar Ferreira Aranha*

<sup>90</sup> *Referências Históricas do porto de Lisboa* (1991); APL; Lisboa, pp.142

<sup>91</sup> *Rafael Moreira* [in: Prefácio a CAETANO, Carlos (2004); *A Ribeira de Lisboa*; Pandora; Lisboa, pp.9/10] señala su realización entre 1742 y 1745, aunque que la fecha de 1750 es referida en la *Cronologia del Puerto de Lisboa* [in: *Lisboa, a Cidade e o Rio*; (1988); Associação dos Arquitectos Portugueses; Lisboa, pp.6.]

aproximadamente 250.000 habitantes<sup>92</sup>, aún antes del periodo industrial, una intervención en una gran extensión para la construcción de un nuevo *Arsenal de la Armada*, de *Belém* al *Terreiro do Paço*, compuesto por varios núcleos para la construcción naval, muelles, almacenes y oficinas, conjugados con un paseo público de dimensión considerable – imagen 14.

Pero la realidad fue distinta y, salvo en la zona central de la ciudad, totalmente reconstruida de nuevo entre la *Casa da Moeda* y el *Cais de Santarém*, los cambios en las infraestructuras ribereñas de la ciudad no resultaron de una idea de conjunto, siendo antes de registrar la realización de construcciones puntuales de edificios públicos, de muelles y de dársenas de fluctuación<sup>93</sup>.

La intensa relación entre la ciudad y el río mantuvo una diversificación morfológica hasta la llegada del periodo industrial, en la continuidad de, como lo acentúa *Rafael Moreira* en la cita en el inicio de capítulo, la ocupación fragmentada del periodo anterior al Terremoto – organización por distintas partes, correspondientes a la especialización de cada muelle, al origen de los productos o a los edificios públicos y palacios privados.

«En el inicio del siglo XIX el puerto de Lisboa continuaba sin disponer de un plano general de mejoras. Las obras hasta entonces realizadas tenían como objetivo mejoras puntuales, consistiendo, normalmente, en la generalidad, en la construcción o beneficiación de muelles y calderas. Podemos así decir que, más que un gran puerto, Lisboa tenía entonces una miríada de pequeños muelles, que recibieron sus nombres conforme los géneros que ahí aportaban, o de acuerdo con su proveniencia»<sup>94</sup>.

<sup>92</sup> Según *José Augusto França*, in: MOITA, Irisalva (coord.) (1994); *O Livro de Lisboa*: Lisboa 94, Livros Horizonte e Expo98; Lisboa, pp.363

<sup>93</sup> *Lisboa, a Cidade e o Rio* (1988): Associação dos Arquitectos Portugueses; Lisboa, pp.7

<sup>94</sup> *Referências Históricas do porto de Lisboa* (1991): APL; Lisboa, pp.142

Sin buscar una descripción detallada, puede ser ensayada una sistematización tipológica de la ocupación del frente ribereño de la ciudad, la cual es ejemplificada en el cuadro presentado en las páginas siguientes:

1. Ocupación por edificios significativos, en concreto:

1.1 Los edificios públicos de la actividad naval y/o comercial sobre el río, bien como los edificios de infraestructuras de abastecimiento de la ciudad, cuya construcción fue una dinámica que empezó aún antes del Terremoto con los edificios de (1) la *Casa da Moeda*<sup>95</sup>, a poniente, y de (2) la *Alfândega* (aduana) *do Tabaco*, a naciente, que resistieron al desastre, o de (3) la *Aduana* reconstruida, en el lado naciente de la *Praça do Comercio*, de (4) la *Real Codearia*, a poniente, construida de raíz en la década de 1770 sobre la *Praia* (playa) *da Junqueira*, (5) del *Celeiro Público*, a naciente, esto más tarde asumiendo la función de Aduana, o de (6) la *Central Elevatória* (central de elevación) *a Vapor da Praia*, localizada al lado del *Terreiro do Trigo* y de la *Alfândega* y funcionando a partir de 1868 en el abastecimiento de agua a la ciudad.

1.2 Los edificios de origen religioso cerca del río, algunos de ellos afectados a otras actividades, en su mayor parte con la particularidad de presentar su orientación principal para la calle ribereña interior; la relación con el río no es la más importante, siendo una confrontación de traseras o una realidad en el otro lado de la calle:

- En la dirección de poniente, el *Convento do Bom Sucesso*, el *Convento do Sacramento das Religiosas Dominicanas*, el *Convento de S. Francisco de Paula*, el *Convento de S. João de Deus*, el *Convento de Santo Alberto das Carmelitas Descalças*, la *Igreja* (iglesia)

<sup>95</sup> Construida en 1720 en la *Rua* (calle) *de S. Paulo*, sobre la *Praia* (playa) *de Santos*

*Paroquial de Santos, el Convento das Bernardas o el Convento dos Barbadinhos Franceses;*

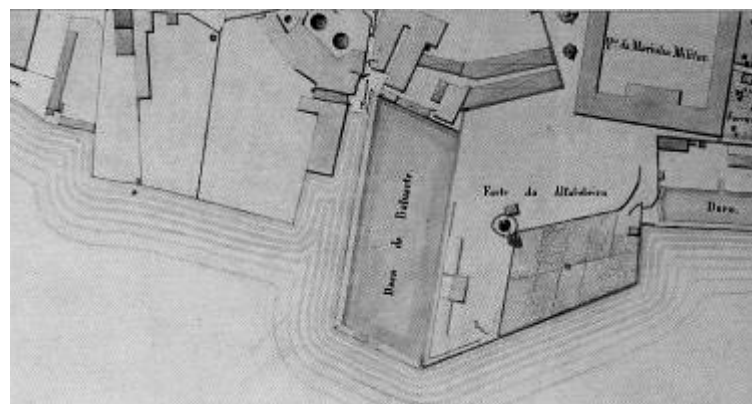
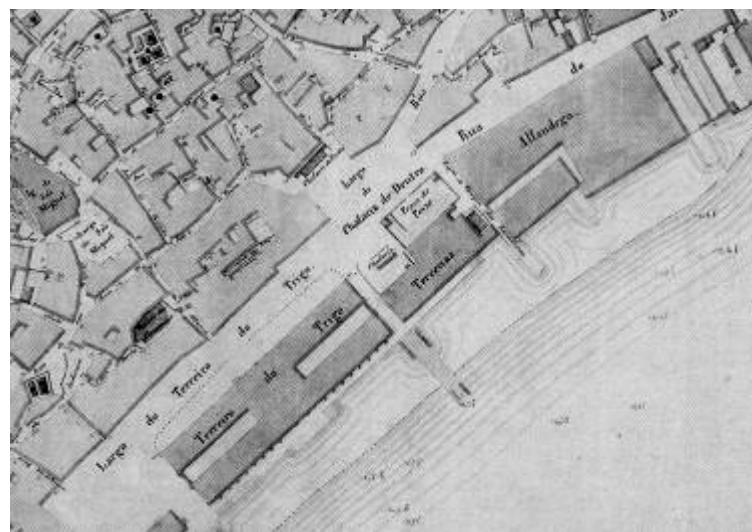
- En la dirección de naciente, el *Convento de Santa Apolónia, el Convento das Comendadoras de Santos, el Convento da Madre Deus, el Convento de S. Francisco de Xabregas, o el Convento do Grilo y el Convento das Freiras do Grilo*<sup>96</sup>.

### 1.3 Los edificios e instalaciones militares, en concreto:

- Los edificios como (1) el *Arsenal de la Armada*, reconstruido en la *Praça do Comercio* alrededor de la *Ribeira (ribera) das Naus*, o (2) el *Arsenal del Ejército*, a naciente, reconstruido aún antes del Terremoto;
  - Las instalaciones de defensa que se mantuvieron hasta el siglo XIX, a poniente, como (1) la *Bateria do Bom Sucesso*, (2) la *Torre de Belém* o (3) el *Baluarte do Sacramento*, que mantuvieron su función militar, la última pasando a apoyar una nueva dársena<sup>97</sup>;
2. Los edificios corrientes localizados directamente sobre el río, con sus muelles privados, servidos por una calle posterior, sean (1) las situaciones de edificios, con usos variados, localizados sobre la calle estructurante longitudinal interior, con traseras sobre el río, sean (2) los conjuntos de edificios en que los del frente ribereño son afectos al uso portuario o industrial, con acceso a partir de pequeñas calles transversales (eventualmente venciendo situaciones de relieve), y los localizados en el frente interior, sobre la calle longitudinal estructurante, son afectos a usos urbanos – imagen 18.

<sup>96</sup> Para la historia de los edificios religiosos y de las quintas en la ribera oriental de Lisboa es bien puede ser tomada como referencia bibliográfica el trabajo: MATOS, José Sarmiento; PAULO, Jorge Ferreira (1999): *Caminho do Oriente – Guia Histórico*. Livros Horizonte: Lisboa

<sup>97</sup> No refiriendo las otras instalaciones militares que, con los progresivos terraplenes localizados, se alejaron de la frente ribereña, sendo absorbidos por la ciudad, como es el caso del *Baluarte do Livramento*, que con la regularización de la *Ribeira de Alcântara*, en el final del siglo XVIII, se alejó de la frente ribereña, sendo absorbido por la ciudad –dejando el trazado de sus murallas en la *Travesa do Livramento* y en la *Caçada (calzada) do Livramento*



imágenes 15 a 17

Ejemplos de edificios significativos: (15) el *Celeiro (granero) Público* y la *Alfândega (aduana) del Tabaco*; (16) el *Convento do Grilo* y el *Convento das Freiras do Grilo*; (17) el *Baluarte do Sacramento*. En cartas de Lisboa, 1856

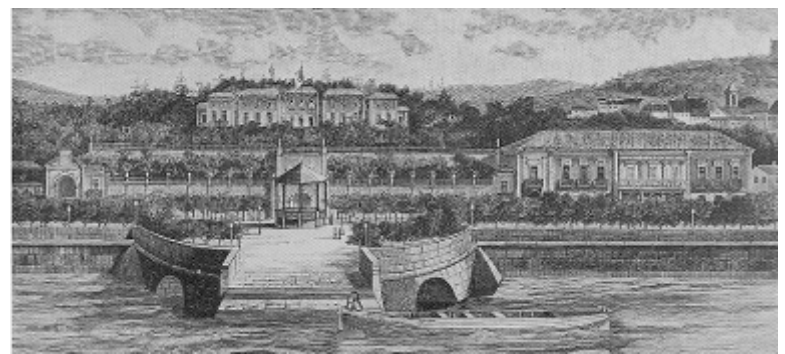
Esta tipología corresponde a una forma de ocupación ya anterior al Terremoto, verificándose:

- A poniente, la zona de la *Rocha do Conde de Óbidos*, entre la *Praia de Santos (Boavista)* y *Alcântara*, un territorio que en el siglo XV y XVI estaba en la franja de la ciudad y que entonces fue el adecuado para la instalación de varios almacenes, conectados al río y a la calle interior; reconstruida en el final del siglo XVI, la zona de *Tercenas*<sup>98</sup> mantuvo esta forma de ocupación; «*existen aún hoy, en la Av. 24 de Julho, vestigios muy importantes de estas estructuras, transformadas o aumentadas en la segunda mitad del siglo XVIII*»<sup>99</sup>, en particular estructuras y arcos incorporados en los edificios y visibles en las calles;
- Aún a poniente, la zona ribereña a poniente del edificio de la *Real Cordearia*, mezclando edificios públicos, portuarios y privados localizados sobre el río con pequeños muelles localizados;

### 3. Ocupación por los espacios de muelle, en concreto:

3.1 Los muelles representativos de la ciudad<sup>100</sup>, con la forma de plaza, con función ribereña antes del Terremoto, reconstruidos con nueva dignidad en su diseño urbano y arquitectónico como:

- La *Praça do Comércio*, reconstrucción pombalina del *Terreiro do Paço*;
- La *Praça dos Remulares*<sup>101</sup>, a poniente, reconstruida sobre la infraestructura militar del antiguo *Baluarte dos Remulares*, después viniendo a adquirir el nombre del



imágenes 18 a 20.

(18) Los edificios corrientes sobre el río, con la antigua zona de las *Tercenas* a poniente de la *Praia de Santos*, en carta de Lisboa de 1856; (19) El muelle de representación, con la vista del Palacio de Belém, y de la *Praça D. Frenando* con su muelle, en un gravado de 1886; (20) El muelle portuario, con el *Cais dos Soldados* y el *Cais do Tojo*, en carta de Lisboa de 1856

<sup>98</sup> Tercenas, a la época constituyendo espacios de almacén cubierto

<sup>99</sup> CAETANO, Carlos (2004); *A Ribeira de Lisboa*; Pandora; Lisboa, pp.138

<sup>100</sup> No significando esto que percan su actividad portuaria

<sup>101</sup> *Remulares* significando una evocación a los artesanos que manufacturaban los remos de las embarcaciones

muelle que tenía delante, entre el *Arsenal de la Armada* y la *Ribera Nueva: Cais do Sodré*;

- La *Praça de Belém*, delante del Palacio y con su muelle propio, más a poniente – imagen 19;

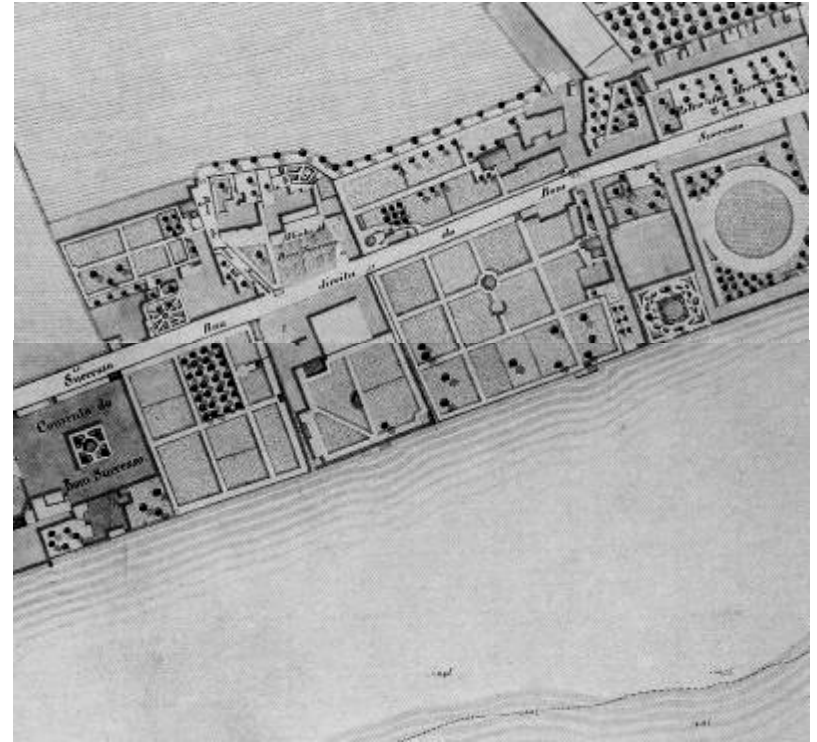
3.2 Los muelles y dársenas portuarias corrientes de la ciudad, manteniendo la anterior especialización por tipo de actividad y su localización preferencial a naciente del centro de la ciudad (con las infraestructuras militares de defensa a poniente), como:

- La *Ribeira das Naus*, reconstruida en la misma localización central, al servicio de la Armada;
- En la dirección de poniente, la *Ribera Nueva*, en la anterior *Torre de Embarque de Artillería* (el extremo poniente del *Baluarte dos Remulares*), ocupando un anterior espacio de fortificación ribereña;
- En la dirección de naciente, la *Ribera Vieja*, el *Cais de Santarém*, anterior al Terremoto, el *Cais dos Soldados*, el *Cais do Tojo* y el *Cais de Santa Apolónia*, estos dos con sus pequeñas dársenas;

3.3 Los muelles privados y las situaciones de regularización del margen, en diversas situaciones puntuales;

4. Las zonas aún sin ocupación ribereña, como las playas de *Santos (Boavista)*, de la *Junqueira*, de *Belém* o de *Algés*, y las zonas agrícolas o de jardines de palacios periféricos, en concreto a poniente de *Alcântara*, a poniente de *Belém*, o a naciente del *Convento de Santa Apolónia*.

Dentro de este ensayo de organización por tipología de las formas de ocupación del territorio ribereño de Lisboa, debe ser identificada una forma de ocupación particular que asumió particular relevancia en la actividad económica pública.

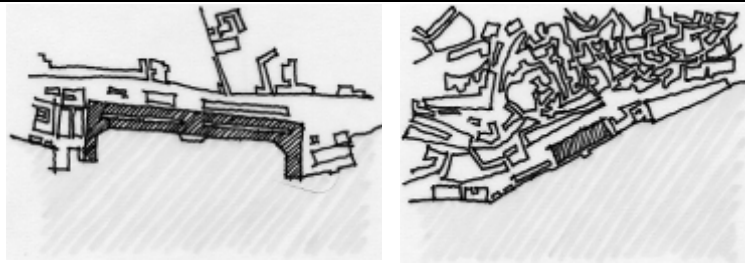


imágenes 21 y 22

(21) El muelle privado y regularización de márgenes en la zona de *Belém*; (22) la *Praia da Junqueira*;  
En cartas de Lisboa, 1856

CUADRO 5: TIPOLOGIAS DE LA OCUPACIÓN RIBEREÑA DE LISBOA EN EL ARRANQUE DEL PERIODO INDUSTRIAL

EDIFICIOS PÚBLICOS DE LA ACTIVIDAD PORTUARIA



EDIFICIOS CON ORIGEN RELIGIOSO



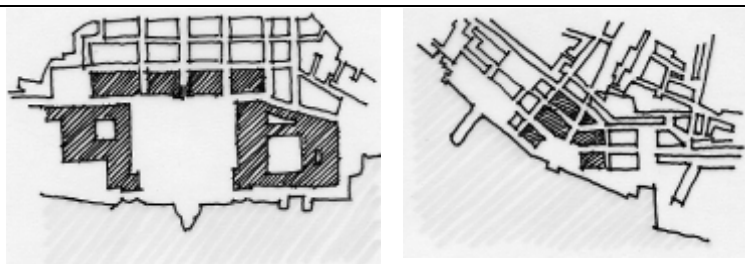
EDIFICIOS E INSTALACIONES MILITARES



EDIFICIOS Y CONJUNTOS COMUNES



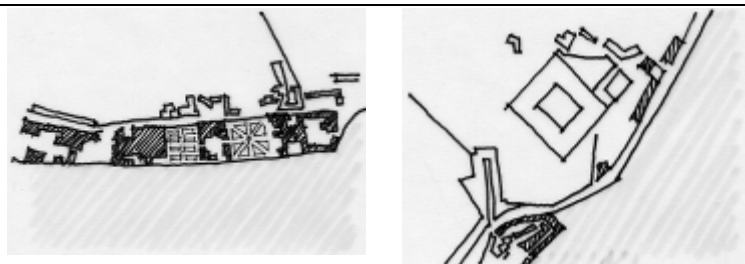
MUELLES REPRESENTATIVOS



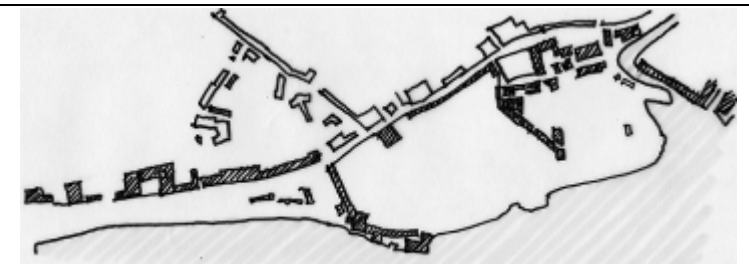
ESTRUCTURAS COMUNES DE MUELLE Y EDIFICACIÓN



MUELLES PRIVADOS Y REGULARIZACIÓN DE MÁRGENES



SIN OCUPACIÓN (PLAYAS, AGRÍCOLA, JARDINES)



En su investigación sobre la Ribera de Lisboa anterior al Terremoto y haciendo referencia al *Terreiro do Trigo*, destruido en 1755, Carlos Caetano refiere una «arquitectura utilitaria y llana<sup>102</sup>, que encontramos en otras edificaciones quinientista de la Ribera, de carácter industrial o de almacenaje.

*Este tipo de arquitectura puede constituir un modelo copiable, transponible y como que intemporal», con «simplicidad estructural y ausencia de ornato», «cuya eficacia hace con que su estructura sea repuesta en el contexto de la reconstrucción de la ciudad después de 1755. (...)*

*La actualización pombalina del dibujo quinientista aporta una novedad: el sublimar de la dimensión ribereña (...), dotado ahora de muelle privado y así con una entrada monumental sobre el río. Se recupera así en la época pombalina algo que venía del siglo XVI, la mediatización entre el edificio y el río mientras el conjunto de muelle-pateo, donde, como en la Aduana o en la Casa de la India, tenían lugar los despachos»<sup>103</sup>.*

Carlos Caetano se refiere al "nuevo" edificio del *Celeiro Público*, presentado en la imagen 2.1.13, pero esta tipología de edificio público industrial, bajo, estructural y sin ornato, con fachada y muelle sobre el río y acceso por la calle ribereña posterior, aparenta poder tener mayor expresión en el frente ribereño de la ciudad preindustrial.

Edificios contemporáneos posteriores al Terremoto ya referidos como la nueva *Real Cordearia*, la reconstrucción del *Arsenal del Ejército*, o la *Aduana* en la *Praça do Comercio* (este último con mayor presencia ornamental debido a la relevancia de su diseño en la reconstrucción de la *Baixa Pombalina*), todos presentan una situación similar, en particular teniendo en consideración su



imagen 23

Vista del edificio del *Celeiro* (Granero) Público a partir del río, 1892

inserción urbana y la doble relación, en diferentes fachadas, que establecen con el río y el espacio público de la ciudad.

### 2.1.2 La nueva parcela industrial y sus territorios

*«La Regeneración que triunfa en 1851, terminando con treinta años de guerra civil y enunciando las reglas de buen funcionamiento político del Estado, fue la condición básica para el desarrollo industrial y de civilización del País. Su señal más inmediata fueron las vías, el ferrocarril y los puentes (...), que pretendían crear un mercado nacional, conllevando (...) una mejora de la economía agro-pastoril»<sup>104</sup>.*

Pasadas varias décadas de estancamiento en el crecimiento urbano de Lisboa, la verificación de varias intervenciones de naturaleza distinta<sup>105</sup>, en la segunda mitad del siglo XIX, introdujo nuevas dinámicas territoriales, cambiando la configuración de la ciudad.

<sup>102</sup> Concepto introducido por George Kubler in: KUBLER, George (1988): *A Arquitectura Portuguesa Chã. Entre as especiarias e os diamantes, 1521-1706*; Vega; Lisboa

<sup>103</sup> CAETANO, Carlos (2004); *A Ribeira de Lisboa*; Pandora; Lisboa pp.166

<sup>104</sup> Claudio Torres, in: MOITA, Irisalva (coord.) (1994); *O Livro de Lisboa*; Lisboa 94, Livros Horizonte e Expo98 ; Lisboa, pp.169-174

<sup>105</sup> El desarrollo de las grandes infraestructuras como el ferrocarril, a partir de la década de 1850, o la expansión del puerto, a partir del final de la década de 1880



En particular en lo que respecta al desarrollo portuario e industrial ribereño de Lisboa, los grandes trabajos del puerto, empezados en 1888, constituyeron el cambio de referencia.

El nuevo terraplén portuario no solo significó la construcción de una infraestructura portuaria moderna, como también permitió implementar la línea ribereña del ferrocarril, simultáneamente suburbana y de servicio al puerto, así como crear una extensión de nuevos terrenos exteriores al puerto con fuerte aptitud industrial, sobre la también nueva calle ribereña de la ciudad<sup>106</sup>.

Pero, como es natural, la economía de una industrialización creciente no pude esperar hasta esa fecha.

*«En este siglo de ochocientos las nuevas técnicas de propulsión y construcción naval amenazan volver definitivamente obsoletos los astilleros portugueses, y crece el interés público en la mejora de las condiciones de construcción y reparación naval en el puerto de Lisboa. El vapor es ahora la gran novedad, dando propulsión a las ruedas o hélices de las nuevas embarcaciones, aún construidas en madera»<sup>107</sup>.*

Estábamos en una época de cambio en la velocidad de las innovaciones tecnológicas y constructivas:

*«Después del vapor, el hierro: las instalaciones para construcción y reparación de embarcaciones en la zona del puerto de Lisboa eran anticuadas y escasas. A partir de la mitad del siglo, los ingleses empezaron a sustituir con regularidad la madera por el hierro en la construcción de embarcaciones; a partir de la década de 1870, este fue sustituido por el acero. La construcción y la reparación naval eran regidos por nuevos parámetros»<sup>108</sup>.*

Como podremos confirmar, en ese primer momento de la industrialización del siglo XIX la respuesta posible de la ciudad encontró lugar en el frente-río poniente y pasó por dos formas de ocupación ribereña:

1. La ocupación de los terrenos ribereños libres con mayor aptitud industrial, aún existentes en diversas zonas, y;
2. La realización de varios terraplenes puntuales, de pequeña dimensión, y de obras de regularización de márgenes, ganando, caso a caso, nuevas áreas al río.

Este periodo está caracterizado por intervenciones urbanas a la escala de la parcela, correspondiendo a una primera expresión territorial de la industrialización creciente del siglo XIX – en el intervalo temporal limitado por la implementación de las grandes infraestructuras en el lado occidental de la ciudad (1888) y por la integración de municipios vecinos en la ciudad de Lisboa (1885, con corrección en 1886), uno de ellos el *Município de Belém*.

Este fue un momento en que la construcción de los nuevos edificios públicos y de las unidades industriales y portuarias ocurrió caso a caso, buscando las localizaciones ribereñas aún disponibles – preexistentes o resultantes de terraplenes anteriores – o conquistando nuevos terrenos al río, en intervenciones de ámbito localizado.

Desde la consolidación, después del Terremoto, del frente ribereño industrial de la *Rocha do Conde de Óbidos*, de la *Praia de Santos* a *Alcântara* – imagen 24 –, a la ocupación puntual que vamos a ver ocurrir en la *Praia de Santos*, antes del terraplén, a la zona de *Alcântara*, con la regularización de la Ribera seguida por una sucesión de nuevas ocupaciones industriales y pequeñas obras ribereñas, o a la zona de *Xabregas*, en el lado oriental de la ciudad, todos estos cambios ocurrieron por sucesión de intervenciones puntuales, no resultando de una planificación conjunta para la ciudad o para una parte de ella.

<sup>106</sup> La *Rua 24 de Julho*, posteriormente *Avenida 24 de Julho*, programada por la ciudad aún antes de empezaren los trabajos de la grande expansión del puerto de Lisboa

<sup>107</sup> Vanda Saiote y Paulo Espírito Santo, in: FARIA, Miguel (coord.) (2001); *Lisnave, contribuios para a história da indústria naval em Portugal*; Inapa; Lisboa, pp.27

<sup>108</sup> Vanda Saiote y Paulo Espírito Santo, in: FARIA, Miguel (coord.) (2001); *Lisnave, contribuios para a história da indústria naval em Portugal*; Inapa; Lisboa, pp.27



imagen 24

Vista de la zona ribereña de Lisboa en 1850, del *Baluarte do Sacramento*, a la izquierda por detrás de la embarcación, hasta *Santos*, a la derecha, pasando, por la *Rocha do Conde de Óbidos*, el vacío en el medio; son visibles los varios edificios que constituyen el conjunto identificado en el punto 2 de la clasificación tipológica, con fachada y muelle privado directamente sobre el río

Esta forma de implementación de la actividad industrial y portuaria a la escala de la parcela puede ser verificada en un análisis cartográfico, del que resulta la identificación de los siguientes territorios principales:

1. A poniente de la *Praça do Comercio*:

1.1 La zona de la *Boavista*, sobre el frente-río de *Santos* (que entonces ya no existía como playa), justo antes del terraplén empezado en 1858, mediante una ocupación progresiva de naciente para poniente (del centro para la periferia), a partir de la *Casa da Moeda*, por:

- Astilleros de construcción y reparación naval, como los diversos pequeños astilleros de embarcaciones en madera, implantados en parcelas transversales – imagen 32 –, existentes ya en la transición para el siglo XIX en edificaciones precarias sobre la playa, o como los astilleros posteriores de «*dos constructores navales cuya actividad fue de la mayor importancia para el*

*desarrollo de aquella industria en Portugal en la segunda mitad del siglo XIX: Hugo Parry y António José Sampaio*»<sup>109</sup>, cuya representatividad en esta forma de ocupación industrial es relevante<sup>110</sup>.

- Diversas instalaciones industriales y almacenes de productos como la madera, paja, tojo, carbón, cerámicos, o hierro, proveedoras de los pequeños astilleros navales;
- El *Paço da Madeira* (pazo de la madera)<sup>111</sup>;
- El relevante complejo industrial de la *Companhia Lisbonense de Iluminación y Gas*, creada en 1847, a

<sup>109</sup> Vanda Saiote y Paulo Espírito Santo, in: FARIA, Miguel (coord.) (2001); *Lisnave. Contribuios para a história da industria naval em Portugal*; Inapa; Lisboa, pp.28

<sup>110</sup> La instalación de estos dos astilleros navales en la *Boavista* puede mismo ser mirada como una realidad representativa de esta perspectiva de ocupación industrial a la escala de la parcela, bien acotada en el tiempo: la actividad, ahí instalada entre 1850 y 1855, acabó perjudicada por la primera iniciativa pública de mayor dimensión que, como veremos, fue la construcción del terraplén de la *Boavista* y del muelle y viario urbano ribereño, abandonado la zona pocos años después y buscando nuevas localizaciones en el margen sur del Tajo.

<sup>111</sup> Un terrero y muelle ocupando los terrenos delante el *Largo do Conde Barão*

partir de donde tuvo inicio la canalización para la iluminación a gas de la ciudad;

- Más tardíamente, a partir de 1852, nuevos edificios públicos como el *Instituto Industrial y Comercial* construido en el *Paço da Madeira*; «la gran concentración industrial en la zona de Boavista fue factor de peso en la decisión para la instalación del Instituto», donde se «formaban los nuevos empresarios del País, los técnicos con mayor credibilidad y los operarios especializados de esta nueva fase del desarrollo económico de la ciudad»<sup>112</sup>.

Sobre la relevancia de esta zona en la ciudad importa que «del punto de vista de la instalación industrial, el Barrio de la Boavista empezó a recibir la primeras importantes unidades fabriles en la década de los cuarenta del siglo XIX, especializándose en el sector metalúrgico y en la cerrajería mecánica.

En esa época el número de compañías ahí establecidas, la población obrera empleada y la naturaleza de los productos ahí producidos han hecho con que, antes de los barrios periféricos, Boavista fuese por excelencia el barrio industrial de Lisboa»<sup>113</sup>.

- 1.2 La zona de la *Rocha do Conde de Óbidos*, incluyendo todo el conjunto de edificios portuarios e industriales implantados directamente sobre el río – imagen 18 –, hasta la zona al sur de la *Praça de Alcântara*, dentro de la estructura de fortificaciones.

Aquí hay que registrar la obra mayor que fue la construcción del gran edificio del *Quartel dos Marinheiros* (cuartel de los marineros) en el *Baluarto do Sacramento*, al

lado del edificio del anterior *Convento do Sacramento das Religiosas Dominicanas*.

A la época inserida en límites administrativos distintos de los de la *Ribera de Alcântara* y de la zona del *Calvario*, esta área verificaba también una ocupación industrial, en particular en la zona del baluarte y en los terrenos sucesivamente ganados al río, donde es referenciada la existencia de la máquina a vapor ya desde el final de la primera mitad del siglo<sup>114</sup>.

- 1.3 La zona de la *Ribera de Alcântara*<sup>115</sup>, en la continuación de una ocupación preindustrial de molinos y de hornos de cal, en concreto:

- Con la regularización de la Ribera en el la segunda mitad del siglo XVIII, aprovechando la caldera de un molino de marea preexistente, permitiendo ganar varios terrenos al río: en el lado naciente de la regularización, todos los terrenos hasta el que era el frente-río del *Baluarto do Livramento*; en el lado poniente, los terrenos de la caldera del molino – imágenes 25 y 26;
- Más tarde, ya en el siglo XIX, a poniente en los terrenos localizados entre la Ribera desviada (actual *Rua das Fontainhas*) y el cauce regularizado, con la instalación de la *Compañía Unión Fabril* (CUF)<sup>116</sup>, la misma compañía que, en siglo siguiente, será responsable por el gran desarrollo industrial en *Barreiro*, al sur del *Tajo*.

<sup>112</sup> Jorge Custódio, in: MOITA, Irisalva (coord.) (1994); *O Livro de Lisboa*; Lisboa 94, Livros Horizonte e Expo98; Lisboa, pp.462

<sup>113</sup> Jorge Custódio, in: MOITA, Irisalva (coord.) (1994); *O Livro de Lisboa*; Lisboa 94, Livros Horizonte e Expo98; Lisboa, pp.460

<sup>114</sup> SANTANA, Francisco; SUCENA, Eduardo (coord.) (1994); *Dicionário da História de Lisboa*; Carlos Quintas: Lisboa, pp.xx

<sup>115</sup> Para la caracterización de la evolución morfológica de la zona de la *Ribera de Alcântara* puede ser tomado como referencia: SILVA, A. Vieira da (1942); *A Ponte de Alcântara e as suas circunvizinhanças – Notícia Histórica*; Imprensa Libanio da Silva; Lisboa

<sup>116</sup> Instalación en 1865, adquiriendo otras compañías ya ahí establecidas, para la producción de jabón, velas, óleos y tabacos, y ampliación en 1898 para el fabrico de Adobos y otros químicos

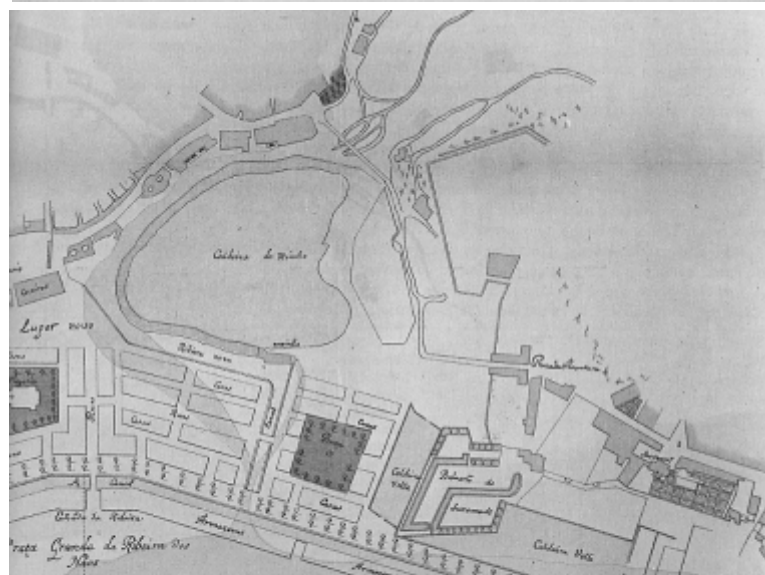
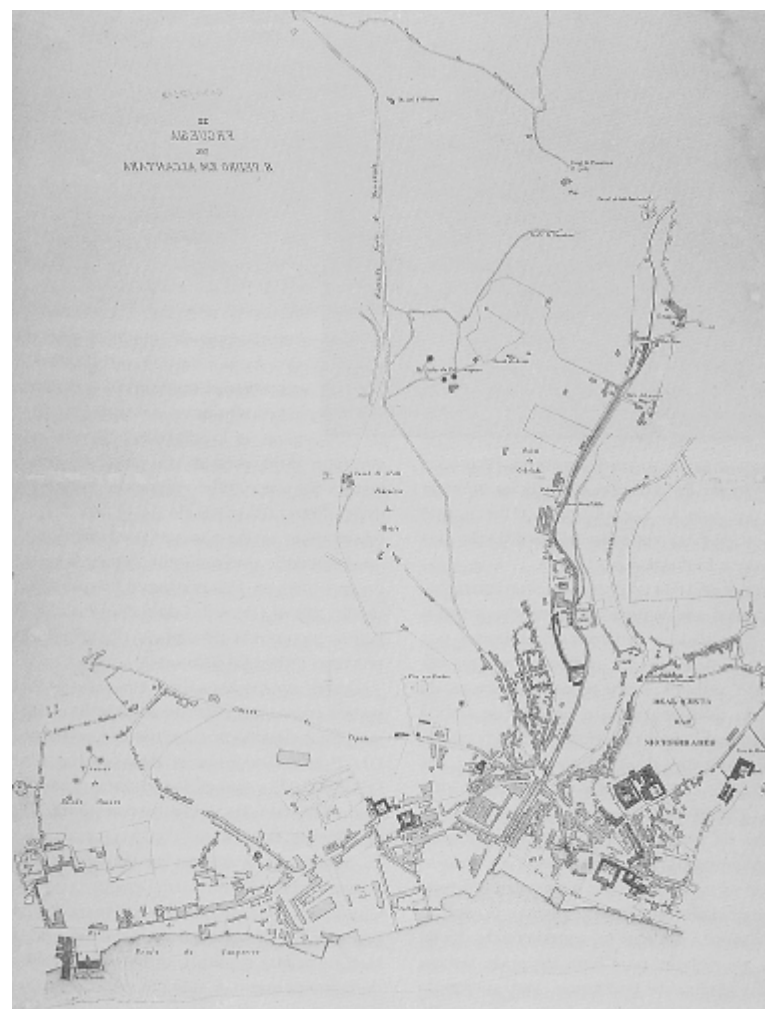
- Posteriormente, al sur de la regularización de la *Ribera de Alcântara*, con la realización de nuevos pequeños terraplenes confinantes con el *Baluarte do Sacramento*<sup>117</sup>;

Refiriéndose a *Alcântara*, *Jorge Custódio* coincide con la idea de que la escala de la parcela correspondió a la primera forma de crecimiento ribereño industrial de Lisboa:

«La vocación industrial del barrio de *Alcântara* fue definida bastante pronto en el universo fabril de la ciudad de Lisboa. El proceso de crecimiento ocurrió por la ocupación del espacio (en general ocupado por quintas, terrenos agrícolas y pequeños aglomerados poblacionales) mientras el licenciamiento y viabilidad de unidades manufactureras y fabriles, sedientas de territorio para su expansión, que imposibilitadas de instalarse junto a los habitantes dentro de las murallas, por razones económicas, topográficas o médicas, acabaron por encontrar espacios aireados y libres para su construcción fuera de esos límites»<sup>118</sup>.

En el final de la década de los ochenta, a la llegada de las grandes infraestructuras del ferrocarril y del puerto, *Alcântara* era uno de los puntos más relevantes en la ocupación industrial y operaria de Lisboa.

- 1.4 Inmediatamente confinante con la zona de *Alcântara*, la zona de terrenos agrícolas y de jardines en el *Calvario* y en la *Junqueira*, cuya ocupación continuará en el siglo XX<sup>119</sup>.



Imágenes 25 y 26

(25) Carta de la *Freguesia de Alcântara* en 1888, evidenciando la ocupación industrial a lo largo de la Ribera y en los terrenos sucesivamente ganados al río; (26) La zona de *Alcântara* antes de la regularización de la Ribera, sobrepuesta al proyecto de *Carlos Mardel* para el nuevo arsenal de la *Junqueira*; mismo así es visible da caldera de molino de marea al centro, el *Baluarte do Sacramento* a la derecha abajo, el *Largo do Livramento* a la derecha arriba y el *Largo del Calvario*, con el edificio de los *Establos Reales* seguido de la gran extensión de ciénaga a la izquierda

<sup>117</sup> Correspondiente en su localización actual a la manzana a sur de la *Rua do Arco de Alcântara* y a poniente de la *Travessa do Baluarte*

<sup>118</sup> *Jorge Custódio*, in: MOITA, Irisalva (coord.) (1994); *O Livro de Lisboa*; Lisboa 94, Livros Horizonte e Expo98; Lisboa, pp.462

<sup>119</sup> *Francisco Santana y Eduardo Sucena* identifican el año de 1834 como la fecha en que ocurre «un do los momentos más significativos de la industrialización de la zona de *Santa Amaro*, *Calvario* y *Alcântara*. La riqueza ahí creada generó, por parte del *Município de Lisboa*, una apetencia muy especial, de la cual resultaran los motivos para la extinción del *Município de Belém*», in: SANTANA, Francisco; SUCENA, Eduardo (coord.) (1994); *Dicionário da História de Lisboa*; Carlos Quintas; Lisboa, pp.32

En esta zona, además de la ocupación industrial, hay que registrar, inmediatamente antes de la llegada de las grandes infraestructuras, el edificio público de la *Escola de Dibujo Industrial*, respondiendo también a las necesidades de especialización de la economía industrial. El territorio que hoy designamos por *Alcântara-Rio* y que está constituido, en sus orígenes, por esta zona y por la zona de la *Ribera de Alcântara*, verificó en el inicio del siglo XIX una ocupación de industrias de algodón y manufacturación de cueros, antecediendo las industrias de químicos, jabón y aceites que fueron la base de la creación de la CUF<sup>120</sup>.

- 1.5 La zona del *Bom Sucesso*, «junto al convento y aprovechando el muelle», donde se instalaron, «a partir de 1819-1821, unidades fabriles movidas a vapor, que fueron el embrión de un barrio industrial»<sup>121</sup>.

Esta unidad pionera fue la *Nacional Fabrica de Máquinas Movidas a Vapor*, cuya fijación creó una dinámica de estímulo en otras iniciativas locales.

«Entre 1823-25 fue montada una fábrica de vidrios a carbón de piedra (...), la fábrica de molienda se desarrolla a partir de un plano nuevo (...), se funda una fábrica de velas (...).

En la mitad del siglo XIX el barrio del *Bom Sucesso* crece, tanto para los lados de *Pedrouços* como en el sentido de la *Torre de Belém* y de los *Jerónimos*. Ahí funcionaban fábricas de cueros, de codearía, de botellas de vidrio negro, de conservas y la *Gas de Belém*, con sus hornos y *gasómetro*»<sup>122</sup>.



imágenes 27 a 29

El frente-rio y la actividad portuaria en la pintura y grabado del siglo XVIII: vistas (27) de la zona de la *Praia da Junqueira* y (28) del *Convento de Santo Jerónimo de Belém*, en el lado occidental de la ciudad, y (29) del *Convento de Madre Deus*, en el lado oriental

<sup>120</sup> Jorge Custódio, in: MOITA, Irivalva (coord.) (1994): *O Livro de Lisboa*: Lisboa 94, Livros Horizonte e Expo98; Lisboa, pp.464

<sup>121</sup> SANTANA, Francisco; SUCENA, Eduardo (coord.) (1994): *Dicionário da História de Lisboa*: Carlos Quintas: Lisboa, pp.32

<sup>122</sup> Jorge Custódio, in: MOITA, Irivalva (coord.) (1994): *O Livro de Lisboa*: Lisboa 94, Livros Horizonte e Expo98; Lisboa, pp.460

En la zona de *Belém* hay que registrar, además de la actividad industrial, la construcción del nuevo *Mercado de Belém*<sup>123</sup>, localizado a poniente de los Jerónimos y sobre el río, que fue inaugurado en 1882 y destruido en 1940 por motivo de la *Exposición del Mundo Portugués*.

## 2. A naciente de la *Praça do Comercio*:

2.1 La zona urbana consolidada entre la *Praça do Comercio* y el *Convento de Santa Apolónia* donde, a partir del proceso de reconstrucción, varias intervenciones puntuales ocurrieron, en concreto:

- La reconstrucción de la zona de la Ribera antes del Terremoto, ocupada por edificios públicos como la *Casa del Peso* y la *Aduana Municipal*;
- La "nueva" *Ribera Vieja*, entonces a naciente de su localización anterior, la *Aduana de los Vinos* y el muelle del *Campo das Cebolas*, todos ocupando lo que era el *Cais de Santarém* ya después del Terremoto;
- Más para naciente, los edificios del *Terreiro* y del *Celeiro Público* reconstruido, a que le seguían la zona comprendida entre la *Aduana del Tabaco* y el *Convento de Santa Apolónia* que, salvo modificaciones puntuales, eran ya preexistentes.

2.2 El lado oriental de la ciudad, fuera de puertas, a partir del *Convento de Santa Apolónia*, en el periodo temporal comprendido entre el siglo XVIII y la década de los cincuenta del siglo XIX, fecha del inicio de actividad de la línea de ferrocarril a partir del *Cais dos Soldados*, en concreto:

- La zona de *Xabregas*, registrando una importante ocupación industrial ribereña de que constitui ejemplo la *Fábrica de Cartuchos* y la ocupación del *Convento de S. Francisco de Xabregas* por actividad industrial, después de la extinción de las órdenes religiosas, primero por la *Compañía de Hilandería y Tejidos Lisbonenses* y después, en 1884, por la *Fábrica de la Compañía de Tabaco de Xabregas*, anticipando una ocupación industrial de unidades de mayor dimensión que ocurrirá en este lado de la ciudad a partir de la segunda mitad del siglo XIX.

La zona del *Vale de Chelas* (que encuentra el *Tajo* en *Xabregas*), presentando algún paralelismo con el *Vale de Alcântara*<sup>124</sup>, fue «el origen de la industrialización de la zona oriental de la capital. Con efecto, las primeras unidades de estamperia de algodón verificaron ahí su localización, de ellas habiendo noticia desde la segunda mitad del siglo XVIII», ocupando algunas de las quintas preexistentes, así como, más a naciente, en los *Olivais* y en *Sacavém*<sup>125</sup>.

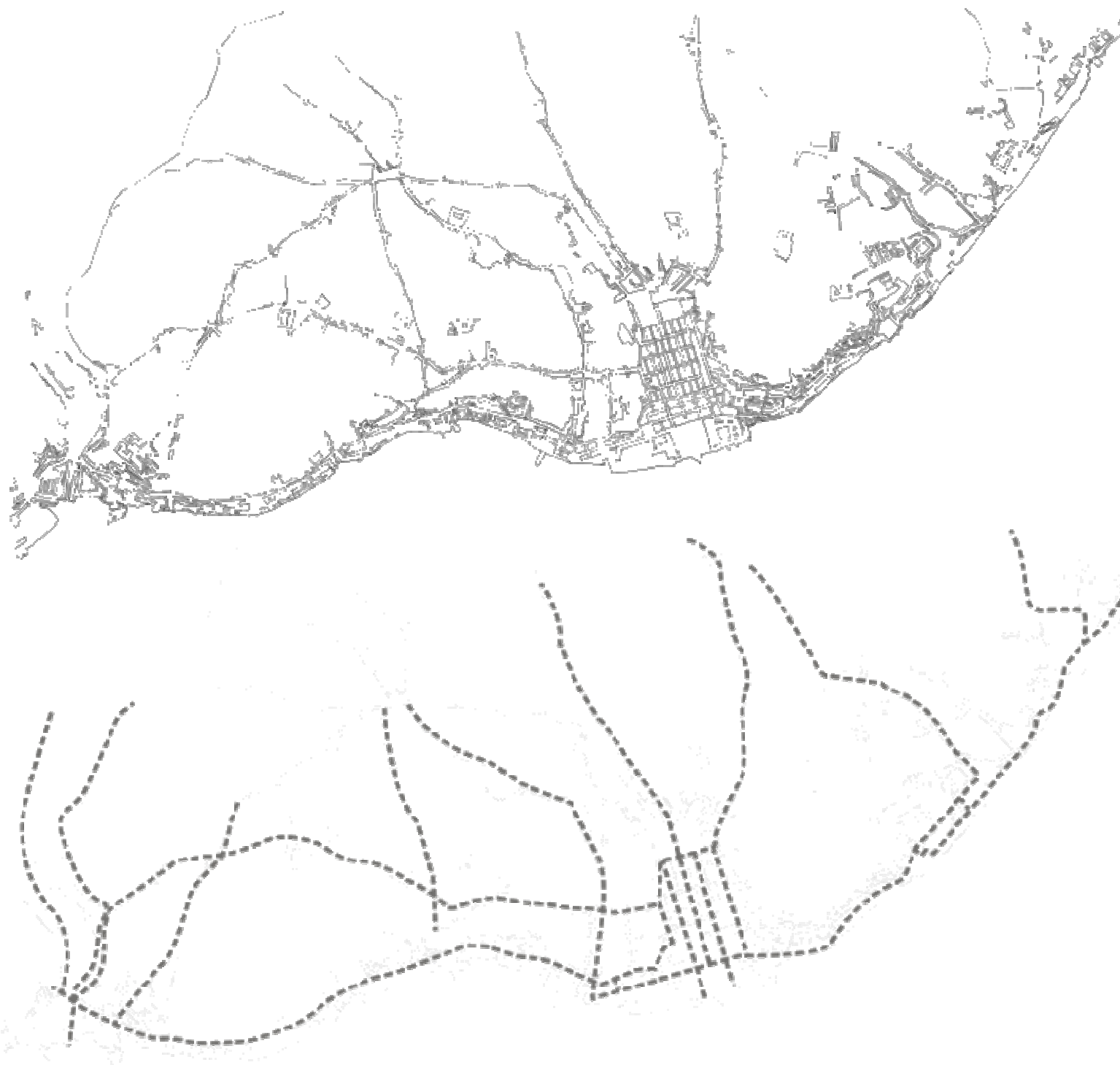
- A continuación para naciente, las zonas del *Beato*, *Poço do Bispo*, *Braço de Prata*, *Olivais* y *Sacavém*, entonces aglomerados dispersos<sup>126</sup>, algunos ya con tradición industrial, como fue el caso de la *Fábrica de Loza de Polvo de Piedra de Sacavém*.

<sup>123</sup> *Belém* constituía, en ese periodo, un municipio autónomo de Lisboa, presentando iniciativas propias en programas como los equipamientos públicos o los barrios obreros, de que es ejemplo el *Barrio del Calvario*, localizado al norte de la *Rua do Calvario* en terrenos de la *Real Quinta de Alcântara*, empezado en 1876

<sup>124</sup> Una morfología similar, constituyendo ambos territorios planes de una ciudad caracterizada por un fuerte relevo, así la disponibilidad de una ribera para producción de energía e oferta de agua

<sup>125</sup> SANTANA, Francisco; SUCENA, Eduardo (coord.) (1994); *Dicionário da História de Lisboa*; Carlos Quintas: Lisboa, pp.968

<sup>126</sup> Desde la década de cincuenta integrando municipio vecino de los *Olivais*, en un proceso paralelo al de la zona occidental, con la creación del municipio de *Belém* fuera de las puertas de la ciudad



imágenes 30 y 31

(30) Esquema interpretativo de la forma ribereña y estructura urbana principal de Lisboa (edificado), a partir de carta de 1807, con actualización a 1850 en la zona de *Alcântara*; (31) La estructura del viario ribereño en este periodo, constituido por los ejes preexistentes

La ocupación industrial ribereña del lado oriental de la ciudad va a conocer una dinámica más acentuada en la segunda mitad del siglo XIX y en la primera del XX: en el contexto de las nuevas condiciones socio-económicas generales del País, este territorio en particular se benefició, al contrario del lado occidental de la ciudad, de la disponibilidad inmediata del ferrocarril<sup>127</sup> y de una gran disponibilidad de terrenos adecuados a la industria.

El lado oriental de Lisboa, fuera de puertas, conoció entonces procesos de crecimiento con algunos trazos distintivos de los de la Lisboa occidental, cuyas particularidades justifican una apreciación autónoma en el capítulo 2.3.

En esta caracterización de los territorios de la parcela industrial en el inicio del periodo industrial fue dejada de fuera toda la zona ribereña del plano de reconstrucción *pombalino* del corazón de la ciudad, de la *Ribera Nueva* a occidente a la *Praça do Comercio* y al edificio de la *Aduana* en el lado oriental.

En este caso la ocupación ribereña resultó de un plano de conjunto, pero esta iniciativa no tuvo por motivación una intención de intervenir en la ribera, habiendo sido antes una necesidad del post-Terremoto, que afectó en particular a estas zonas bajas, entre las dos colinas.

Importa finalmente registrar que, al contrario de lo que va a pasar más tarde, en el final del siglo XIX y a partir de la década de 1930, esta forma de transformación ribereña no tuvo asociada una capacidad de realización de nuevas infraestructuras de accesibilidad para conexión con el interior de la ciudad.

Al mismo tiempo que la ciudad tomaba mayor conciencia de las necesidades territoriales de las actividades portuaria e industrial, en concreto la disponibilidad de terrenos llanos ribereños con

<sup>127</sup> Esta línea de ferrocarril antecedió en más de 20 años la construcción de las líneas de *Cascais* y de *Sintra*, simultánea con el inicio de los trabajos de la grande expansión del puerto de Lisboa en el final de la década de 1880

nuevas dimensiones y de infraestructuras de accesibilidad, la iniciativa económica, pública o privada, no pudo esperar y tuvo que buscar soluciones para su necesidad caso a caso.

La ocupación urbana a la escala de la parcela fue la primera respuesta de una ciudad que esperaba por una nueva dimensión para ir de encuentro a las necesidades del proceso de industrialización en curso.

### 2.1.3 La expansión industrial y la nueva accesibilidad: El terraplén de *Boavista* y la *Avenida D. Carlos I* como ensayo de una nueva escala para la ciudad

El final de la década de los cincuenta marca la primera transformación urbana de la Lisboa industrial en una nueva escala, con la realización, entre 1858 y 1865 de un terraplén entre el edificio de la *Casa da Moeda*, en la *Ribera Nueva*, y el frente-río de *Santos*, delante de la *Rua da Boavista*.

Este territorio, cuya formación está bien estudiada por *Raquel Henriques da Silva*, aunque conste de alguna cartografía del final del siglo XVIII como un «*inverosímil espacio desierto*» de frente urbana de playa (la *Praia da Boavista*)<sup>128</sup>, había sido objeto de una ocupación progresiva de instalaciones industriales diversas como fueron las «*Compañías de Grão Pará e Maranhão y de Pernambuco y Paraíba*» (1860-1870) y diversos astilleros identificados en la imagen 32, así como por «*los incipientes equipamientos que poblaban la playa, destacándose el designado Paço da Madeira y, delante del Conde Barão, ya el edificio del Instituto Industrial*»<sup>129</sup>.

<sup>128</sup> *Raquel Henriques da Silva* atribuye a la falta de rigor de alguna cartografía del final del siglo XVIII y primera mitad del XIX la omisión de la ocupación de la playa. SILVA Raquel Henriques da (1993, abril): *Memória Histórica – O Aterro da Boavista*; in: *Reconversão Urbanística da Boavista – 24 de Julho. Estudo Prévio*; Câmara Municipal de Lisboa e Departamento de Engenharia Civil do Instituto Superior Técnico; Lisboa, Vol.1-CapIV-pp.10

<sup>129</sup> SILVA Raquel Henriques da (1993, abril): *Memória Histórica – O Aterro da Boavista*; in: *Reconversão Urbanística da Boavista – 24 de Julho. Estudo Prévio*;



Con esta ocupación ribereña precedente, según una disposición de fincas de frente estrecha y mayor profundidad, aprovechando al máximo el frente-río, «el Ayuntamiento era presionado por los comerciantes y pequeños industriales involucrados en este tráfico a alquilar fincas ya de ocupación definitiva»; la referencia a un albalá de ocupación en 1825, reservando una cláusula de reversión, que Raquel Henriques da Silva asocia a una segunda fase de aforamientos<sup>130</sup>, bien como la apertura de la *Rua Nova do Cais do Tojo* y de algunos callejones (primero la *Rua da Constituição* y la *Rua da Regeneração*, seguidos en la mitad del siglo por el callejón vecino a la *Casa da Moeda*) marcaron, en la primera mitad del siglo XIX, una tentativa de ordenar el diseño de este espacio como intervenciones puntuales, sin obedecer a una idea de conjunto.

Raquel Henriques da Silva hace notar el carácter no programado de las sucesivas intervenciones en *Boavista*, identificando las epidemias de cólera que ocurrieron en la ciudad entre 1854 y 1855 y el terrible brote de fiebre amarilla de 1857 como motivos que encuadraron el impulso de realización del terraplén en la mitad del siglo: «Además de la gravedad de la cuestión de los desagües y de la obstrucción de la Ribera de Alcântara, fue considerado como una de las más graves causas de insalubridad de Lisboa “las emanaciones infectas de los lodos de Boavista”.

(...) Fue en este contexto de desarrollo que se articularon una serie de medidas de iniciativa tanto del Ayuntamiento, como del Gobierno.

Referencia primera a los estudios del arquitecto e ingeniero del municipio Pedro José Pezerat que, teniendo como objetivo un proyecto integrado – construcción de un “puerto cerrado”, “edificación de un barrio marítimo” e implantación “de un

*ferrocarril” – desde 1844 había propuesto al Ministerio del Reino sucesivas soluciones, la mayoría de acentuado carácter utópico. Infelizmente, los diseños entonces producidos parecen definitivamente perdidos.*

*Sobreponiéndose a las iniciativas municipales, el Gobierno (...) pensó, en 1855, encarar una resolución más expedita y sobre todo con menores costes para el problema de Boavista. En mayo de ese año fue aceptada la propuesta del Conde Clarange du Lucotte para la implantación del “ferrocarril para Sintra con la estación en el Cais do Sodré”. Además de la explotación de este equipamiento, el Gobierno debería ceder a la compañía “los terrenos que conquistase al río, (...), donde esta proponía abrir dársenas, construir plazas y jardines, (...) [Artur Loureiro, p.229]*

*Los trabajos (...) fueron rápidamente interrumpidos y definitivamente rescindido el contrato en 1861. A medida que la desilusión con el proyecto de Lucotte se afirmaba, fue decidido efectivamente iniciar los trabajos del terraplén.*

*En Junio de 1858 la Cámara de los Diputados aprobó una portería del Ministerio de Obras Públicas que consideraba “ser indispensable, antes de la estación calmosa, la construcción de un terraplén sobre el margen del Tajo, desde el Boqueirão da Moeda hasta la Praia de Santos, con la finalidad de evitar los perjuicios que causan a la salud pública las emanaciones del lodo infecto que en aquella playa queda expuesto a la acción del sol durante la bajamar”. En secuencia, “fue ordenado al Ingeniero Vitorino Damásio, Director del Instituto Industrial, la ejecución de la referida obra (...)»<sup>131</sup>.*

La intervención que estuvo en la base del terraplén de *Boavista* correspondió pues a una gran obra de higienización de la ciudad, en la secuencia de las grandes epidemias, con el objetivo del saneamiento de los llamados «lodos de *Boavista*»

Câmara Municipal de Lisboa e Departamento de Engenharia Civil do Instituto Superior Técnico; Lisboa, Vol.1-CapIV-pp.10

<sup>130</sup> SILVA Raquel Henriques da (1993, abril); *Memória Histórica – O Aterro da Boavista*; in: *Reconversão Urbanística da Boavista – 24 de Julho. Estudo Prévio*; Câmara Municipal de Lisboa e Departamento de Engenharia Civil do Instituto Superior Técnico; Lisboa, Vol.1-CapIV-pp.11/12

<sup>131</sup> SILVA Raquel Henriques da (1993, abril); *Memória Histórica – O Aterro da Boavista*; in: *Reconversão Urbanística da Boavista – 24 de Julho. Estudo Prévio*; Câmara Municipal de Lisboa e Departamento de Engenharia Civil do Instituto Superior Técnico; Lisboa, Vol.1-CapIV-pp.13/14

que marcaban una zona de barracones, en que «la comunicación con la Rua da Boavista, entonces la arteria principal, era hecha por callejones<sup>132</sup>, donde los lodos, los detritos de las oficinas y los escombros convivían, en detrimento de la salud pública.

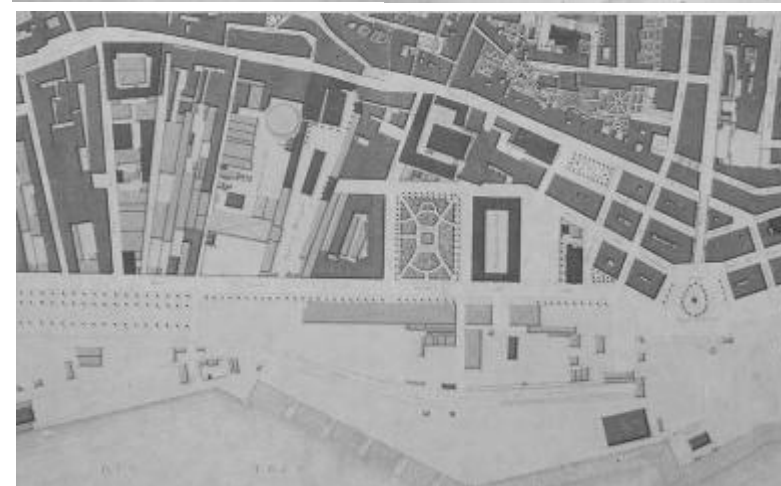
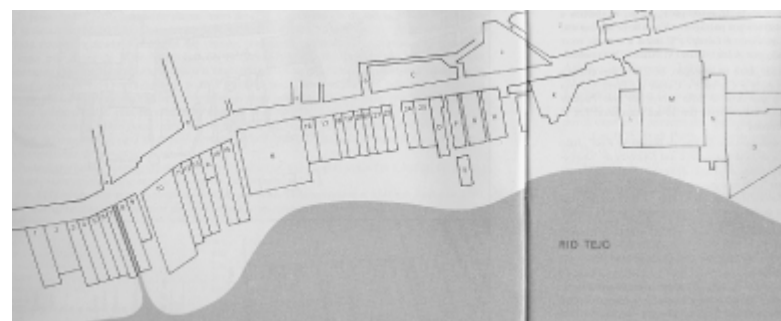
Razones médicas y de urbanización exigían cambios radicales, ya proyectados en el tiempo del Marqués de Pombal, intentados en la primera mitad del siglo XIX (...)»<sup>133</sup>.

Esta situación de ocupación industrial densa, la necesidad de espacios portuarios más modernos y el tema de la salud pública fueron las motivaciones para la obra, que correspondió a una de las grandes realizaciones de ingeniería del periodo.

«De modo a acabar definitivamente con el verdadero estercolero que ahí existía, y pensando ya en una futura zona portuaria, fue construido un terraplén (...), alejando el margen del Tajo, tanto cuanto posible, de modo a alcanzar una zona de gran profundidad que permitiese el atraque de grandes embarcaciones»<sup>134</sup>.

Los trabajos, que contaron con la oposición de los propietarios<sup>135</sup>, incidieron sobre toda la extensión de la playa fluvial, del *Cais do Sodré* a *Santos*; aprovechando su morfología cóncava, la obra del terraplén buscó una regularización del margen, así ganada una extensa área alargada, servida en su lado norte por la *Rua da Boavista* y al sur por una nueva calle urbana ribereña y por un muelle regularizado en aguas más profundas.

La morfología longitudinal de terraplén y la forma de la parcelación industrial antecedente – imagen 32 – condujo a la creación de parcelas industriales alargadas, con frentes sobre la



imágenes 32 a 35

(32) Planta de la ocupación industrial en Boavista, sobre la Praia de Santos, a finales del siglo XVIII, identificando con la numeración de 1 a 25 los varios astilleros existentes y con las letras mayúsculas el Pazo de la Madera (B), instalaciones industriales del sector de la madera (A, D, E, F, G, H, I), la Casa da Moeda (M) y el Forte de S. Paulo (O);

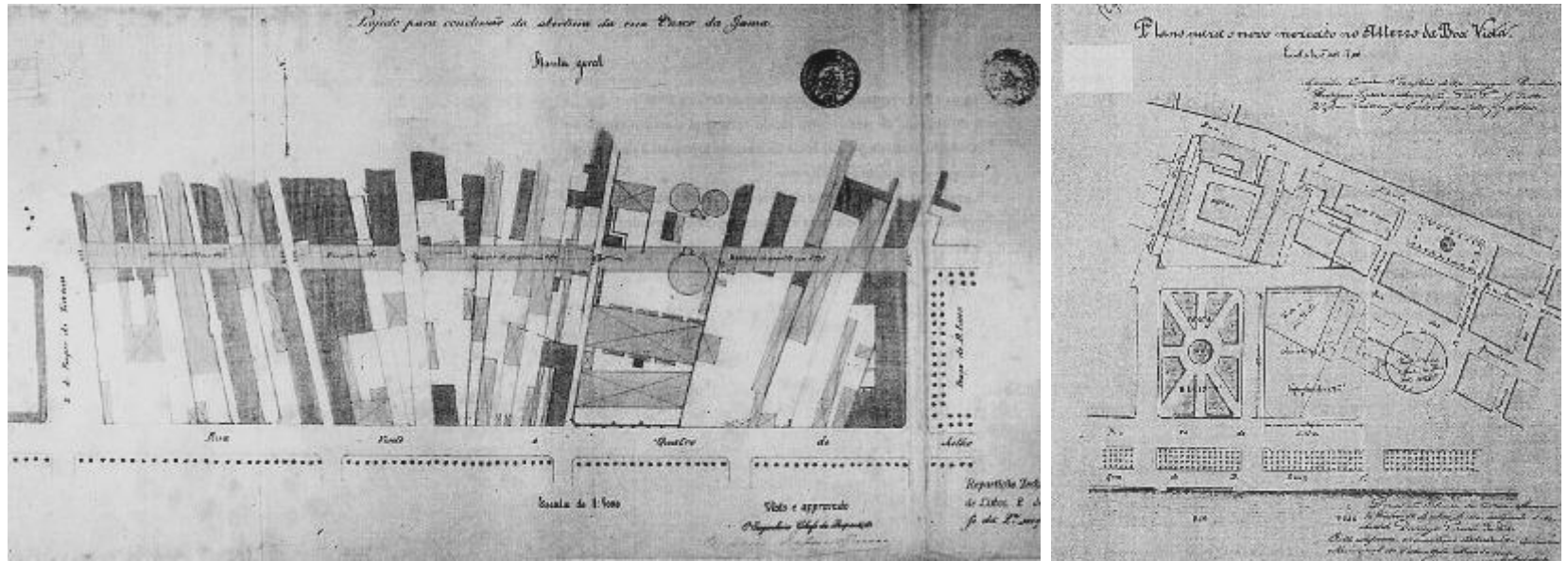
(33) a (35) El terraplén de Boavista: en 1856, 1908, y 1973

<sup>132</sup> Canales de penetración el en Tajo

<sup>133</sup> Jorge Custódio, in: MOITA, Irsalva (coord.) (1994); *O Livro de Lisboa*; Lisboa 94, Livros Horizonte e Expo98; Lisboa, pp.460

<sup>134</sup> *Lisboa Ribeirinha* (1994); Livros Horizonte; Lisboa, imagen 191

<sup>135</sup> Hay que registrar el longo conflicto en tribunal entre los propietarios y el Estado; según Jorge Custódio, in: MOITA, Irsalva (coord.) (1994); *O Livro de Lisboa*; Lisboa 94, Livros Horizonte e Expo98; Lisboa, pp.460



imágenes 36 y 37

(36) Carta del trazado de la apertura de la *Rua Vasco da Gama*, sobreponiéndose al parcelario industrial existente paralelo a la *Rua 24 de Julho*, sin fecha (1867?), conectando la *Rua Duque de Terceira* con la *Praça D. Luis I*.

(37) Plano de definición de la *Praça D. Luis I*, identificando ya la finca para localización del nuevo mercado (1870), arquitecto *Domingos Parente da Silva*

*Rua da Boavista* y sobre la calle y el muelle ribereño; de este "alargamiento" de las parcelas, ya estrechas en su origen, resultó la disponibilidad de considerables áreas de terreno interior, servidas por calles transversales de reducida anchura.

A lo largo de su realización no faltaron momentos de indecisión; iniciados en 1858 por *Vitorino Damásio* y transitando en 1859 para el Ayuntamiento, los trabajos de apertura de la nueva *Rua 24 de Julho*, de la ampliación de los varios callejones y de continuación del terraplén delante de la *Praia de Santos*, inseridos en el plano de «hermoseamiento y comodidad de la capital» incluían también la «apertura de dos dársenas de abrigo, una entre la *Alfândega Grande* y el *Cais de Santarém* y otra delante del *Cais do Sodré*. Aquí, continuaba dudándose entre "proseguir con el terraplén y regularizar el margen" o defender la permanencia de

*abrigos (...)*<sup>136</sup> – constituyendo las dársenas realizaciones que no llegaron a avanzar.

Siguiendo sucesivos avances, los trabajos estaban prácticamente concluidos en 1865; la transformación urbanística de los terrenos del nuevo terraplén, fuertemente vinculada a las fincas industriales de frente reducida y mayor profundidad, fue el tema que se siguió.

La construcción de la *Praça D. Luis I*, propuesta en 1862, objeto de un primer estudio por *Pedro José Pezerat*<sup>137</sup> (1869), y finalmente proyectada por el Arquitecto *Luis Parente da Silva* (versiones de 1869 y 1870, la segunda presentada en la imagen

<sup>136</sup> SILVA Raquel Henriques da (1993, abril); *Memória Histórica – O Aterro da Boavista*; in: *Reconversão Urbanística da Boavista – 24 de Julho. Estudo Prévio*; Câmara Municipal de Lisboa e Departamento de Engenharia Civil do Instituto Superior Técnico; Lisboa, Vol.1-CapIV-pp.16

<sup>137</sup> Propuesta de diseño de la plaza siguiendo la dirección obtusa del parcelario preexistente y del edificio de la *Casa da Moeda*, de que resultaba una inserción no ortogonal en la *Rua 24 de Julho*; fue objeto de contestación no llegando a la ejecución

37), constituyó un importante marco en la apertura de *Boavista*, habiendo permitido la creación de nuevo espacio público ribereño, asociado a los equipamientos urbanos entonces de la *Casa da Moeda* y de los *Banhos de S. Paulo*, ofreciendo también terrenos libres para nuevos edificios – donde se vino a localizar, en la transición del siglo el nuevo edificio del mercado.

«En enero de 1870, la propuesta para “ajardinar en el estilo del Príncipe Real la Praça D. Luís I cuya extensión es de 74 x 44 metros”, según “dibujos de nuestro hábil jardinero”, (...) refuerza la apropiación burguesa y romántica de aquel sitio (...).

También en el otro extremo de la ciudad, la *Praia de Santos* cedía a una plaza triangular ajardinada al mismo tiempo que la *Praça D. Luís I*, con la misma preocupación en cuanto a imagen de sustitución de los recientes lodos (...)»<sup>138</sup>.

Aprovechando la disponibilidad de espacios libres, de propiedad municipal, resultantes de la conformación espacial de estos dos espacios públicos, fueron realizados, en el inicio de la década de los setenta, dos frentes de manzana a partir de edificios mixtos urbanos, asociando la función industrial (almacenes o pequeña industria) de las plantas bajas a una ocupación residencial en los pisos superiores – procedimiento que, según *Raquel Henriques da Silva* se pensaba generalizar a toda la nueva avenida ribereña.

«Para que así fuese, era necesario desarticular el conjunto anguloso, estrecho y alargado de las fincas que desde el inicio del siglo se habían instalado y lentamente avanzado en aquel suelo inestable.

En ese sentido, el Ayuntamiento envió, en junio de 1870, una representación al Gobierno enunciando las intenciones programáticas:

<sup>138</sup> SILVA Raquel Henriques da (1993, abril); *Memória Histórica - O Aterro da Boavista*; in: *Reconversão Urbanística da Boavista - 24 de Julho. Estudo Prévio*; Câmara Municipal de Lisboa e Departamento de Engenharia Civil do Instituto Superior Técnico; Lisboa, Vol.1-CapIV-pp.18



imágenes 38 a 40

Vistas del terraplén de la *Boavista*: (38) en 1860, recién ejecutado; (39) en 1871, con la antigua *Ribera Nueva* en primer plano, y; (40) el *Mercado 24 de Julho* en 1900

“(…) En esos terrenos tienen que hacerse edificaciones apropiadas a grandes establecimientos y habitaciones saludables con grandeza decorativa, buenas líneas arquitectónicas y

buenas disposiciones internas con dimensiones amplias y regulares, a fin de atenderse a la buena higiene de los nuevos edificios. Es mester establecer esas edificaciones en manzanas con grandes espacios centrales formando jardines, patios, etc., fundando un barrio con buenas condiciones higiénicas muy superiores a las de los barrios de esta ciudad, y todo esto dejará de tener lugar desde que dejen de ser estos terrenos vendidos por el Ayuntamiento con condiciones especiales, acompañados de proyecto de edificaciones obligando a los adjudicatarios a construir y fundar un nuevo barrio” »<sup>139</sup>.



imagen 41

Vista general de la *Boavista* en el inicio del siglo XX, antes de concluida la apertura de la *Rua Vasco da Gama*

Fue así como, en la segunda mitad de la década de sesenta, la primera parcelación de los terrenos fue objeto de un nuevo diseño<sup>140</sup>, por motivo de la conclusión de los trabajos de terraplén, el cual tuvo que esperar por la primera década del siglo XX para ser implementado<sup>141</sup>.

El cambio en la parcelación pasó por la creación de una calle longitudinal interior, la *Rua Vasco da Gama*, así superando la dificultad de acceso a las zonas interiores, bien como por la regularización de las calles transversales.

La concretización tardía de este eje longitudinal interior, conectando los dos espacios públicos en los extremos del terraplén y permitiendo mejor estructurar la zona, acabó por representar la implementación de un elemento principal del barrio urbano de manzanas amplias concebido en la década de los setenta del siglo XIX, que nunca llegó a encontrar un contexto favorable a su implementación.

Salvo este eje y ambos extremos (naciente y poniente) de *Boavista*, las condicionantes de la ocupación industrial preexistente acabaron por permanecer hasta la actualidad, en concreto en lo que respecta a la forma alargada del parcelario, a la dirección predominante de esas estructuras, obtusa en relación a la *Avenida 24 de Julho*, y en la existencia de los estrechos callejones, aunque regularizados en el siglo XIX.

<sup>139</sup> SILVA Raquel Henriques da (1993, abril); *Memória Histórica - O Aterro da Boavista*; in: *Reconversão Urbanística da Boavista - 24 de Julho. Estudo Prévio*; Câmara Municipal de Lisboa e Departamento de Engenharia Civil do Instituto Superior Técnico; Lisboa, Vol.1-CapIV-pp.19

<sup>140</sup> Proponiendo la renovación de las fincas industriales de *Boavista* en nuevas manzanas ortogonales regulares similares a las aplicadas en las expansiones para norte de la ciudad del final del siglo

<sup>141</sup> El lento proceso de negociación con los varios propietarios, de forma a liberar los terrenos necesarios al trazado del nuevo eje longitudinal interior, en una ciudad donde la carencia de terrenos industriales continuaba a ser muy relevante, no permitió el éxito inmediato en la apertura de esa calle, la cual solo llegará a ser realizada ya en el inicio del siglo XX, después de realizado el terraplén portuario delante la ciudad – el cual creó nuevas áreas para el uso industrial

La reforma en el trazado previó también, en su lado naciente, la construcción de un nuevo mercado<sup>142</sup>, inaugurado en 1881, compensando el cierre de la Ribera Nueva, que perdió el contacto con el río, así como la creación de una nueva plaza sobre el río, la *Praça D. Luis I*.

«De esta intención modernizante, tomó forma en Lisboa, a partir de 1860, el terraplén entre el Cais do Sodré y Santos, donde nació el primer trozo de la Avenida 24 de Julho y debería haber nacido el Barrio de Boavista y Praia de Santos que no ha sido nunca más que un conjunto incierto de edificios, solo normalizada en la manzana adyacente al Jardín de Santos. También la Praça D. Luis I (1863-1870), proyectada para centralizar algunos servicios de calidad a partir del Palacio de los Correos, fue apenas ajardinada, dejando para ochenta años y otra orden urbanística la edificación de ese fracasado edificio público»<sup>143</sup>.

La realización del terraplén de *Boavista*, ofreciendo a la ciudad un muelle portuario más adecuado a las embarcaciones del tiempo, correspondió a una nueva escala de la iniciativa pública, ejecutando una operación de parcelación industrial con una dimensión sin precedentes en la ciudad<sup>144</sup>.

En el terraplén, la respuesta al sector empresarial, mediante la conquista de nuevas parcelas industriales, ya no fue el único objetivo.

Entre otros, la oferta del muelle portuario más moderno de la ciudad anunció una preocupación también a una nueva escala, la perspectiva urbanística, retomando la aproximación de conjunto que *Carlos Mardel* había ensayado antes del Terremoto,

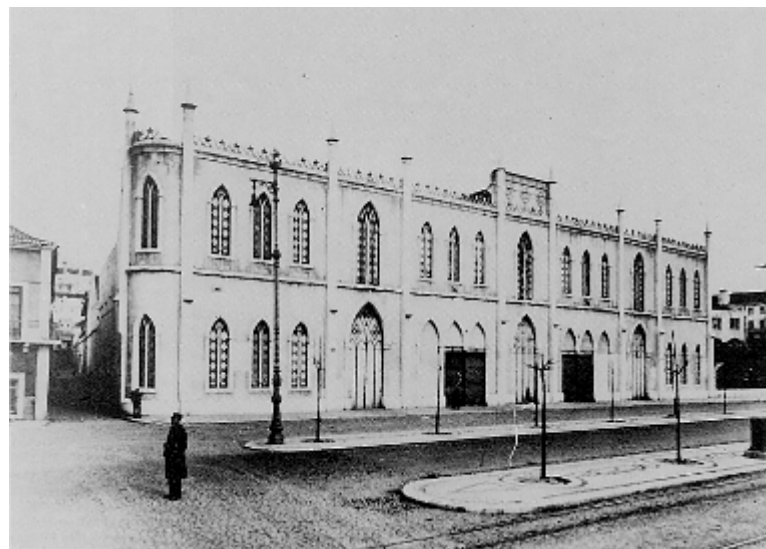


imagen 42

Vista del edificio de la *Fabrica de Gas* en el inicio del siglo XX, en el terraplén de la *Boavista*

ahora en forma de sucesión de intervenciones urbanas específicas.

El terraplén de la *Boavista* tuvo así continuidad en otras intervenciones en su entorno urbano, en concreto (1) en el trazado del primer eje de penetración en el interior de la ciudad a partir de su frente ribereño, la *Avenida D. Carlos I*, y (2) en la programación de la construcción de una avenida ribereña hasta *Alcântara*.

La producción de suelo ribereño conquistado al río para dar respuesta a las nuevas necesidades de la industrialización y a las demandas de la vida urbana contemporánea, incluyendo la accesibilidad, ocurrió, en esta fase, en su mayor extensión delante de un frente urbano ya consolidado (salvo en parte del lado oriental de la ciudad), situación agravada por las dificultades resultantes del relieve.

El trazado de estos nuevos ejes viarios de penetración fue así relevante para la formación de un nuevo sistema de

<sup>142</sup> El Mercado 24 de Julho, proyectado por *Frederico Ressano Garcia* en 1876

<sup>143</sup> Raquel Henriques da Silva, in: *Lisboa de Frederico Ressano Garcia, 1874-1909* (1989); Câmara Municipal de Lisboa e Fundação Calouste Gulbenkian: Lisboa, pp.18

<sup>144</sup> La otra zona de la ciudad donde se había verificado una conquista tan significativa de terrenos industriales al río fue la embocadura de la *Ribera de Alcântara*, pero el proceso resultó de una sucesión de iniciativas a lo largo de más de cien años

accesibilidades eficaz, que, salvo en la zona central de la ciudad, sustituirá la estructura urbana del siglo XIX.

En ese sentido, la realización del terraplén de *Boavista* fue complementado, veinte años después, por el trazado de la primera avenida de penetración en el interior, conectando su lado poniente con el *Largo das Cortes*: la *Avenida D. Carlos I*, cuya apertura fue aprobada en 1879 y cuyo trazado fue terminado en 1889.

El segundo proyecto urbanístico articulado con el terraplén fue la determinación municipal de realizar «una nueva calle marginal del Tajo, entre Santos y el Canero de Alcântara», cuyas condiciones de construcción fueran aprobadas en 1877<sup>145</sup>.

Esta calle consistía en un estrecho eje longitudinal de frente río, ya parcialmente realizado en el terraplén de *Boavista*, con continuidad delante del conjunto edificado de la *Rocha do Conde de Óbidos* – que, como es visible en las imágenes 18 y 24, se localizaba hasta entonces sobre el plano de agua –, permitiendo conectar directamente la *Baixa Pombalina* y el *Arsenal de la Armada* con la zona de *Alcântara*.

El trazado de la entonces designada por *Rua 24 de Julho* es visible en la imagen 51, el proyecto de 1886 de los Ingenieros *João Matos* y *Adolfo Loureiro* que sirvió de base para el concurso de construcción de las grandes obras del puerto, donde constaba como antecedente urbano, así como, más adelante, en las imágenes 104 y 105.

Aún en lo que respecta a la construcción del nuevo sistema de accesibilidades de la ciudad, hay que referir la aprobación en 1887 del proyecto no realizado de «calle para ligar la *Praça do Convento Novo do Coração de Jesus* (actual *Basílica da Estrela*) con la *Rua 24 de Julho*», en el trazado de la actual *Avenida*

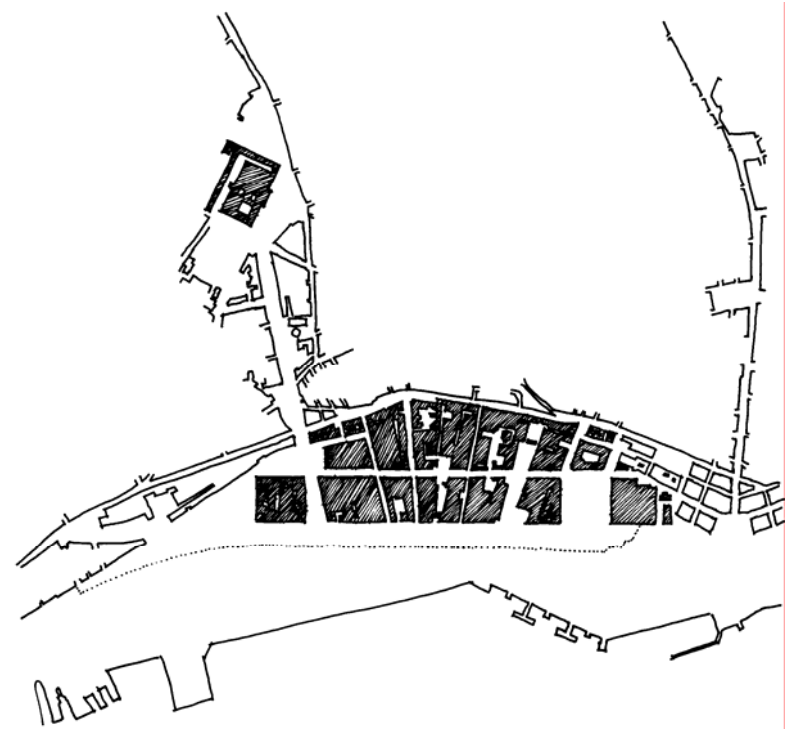


imagen 43

Esquema interpretativo del terraplén de la *Boavista* y de la *Avenida D. Carlos I*, conectando con el *Palacio de S. Bento*, a la época *Palacio de las Cortes*, sobre base de 1973

*Infante Santo*, conectando con el río a naciente del *Baluarte del Sacramento*.

Este proyecto fue retomado en 1890 y 1906, sin éxito, habiendo sido ejecutado años más tarde.

<sup>145</sup> *Lisboa de Frederico Ressano Garcia, 1874-1909* (1989); Câmara Municipal de Lisboa e Fundação Calouste Gulbenkian; Lisboa, pp.61

## 2.2 LA RIBERA COMO PROYECTO DE INFRAESTRUCTURA: 1856-1965, LA INDUSTRIALIZACIÓN Y LA NUEVA ESCALA DE LA LISBOA CENTRAL Y OCCIDENTAL

«Ya Lisboa toda, desde 1867, se acostumbró con gusto al desahogado terrero marginal, ya todas las oposiciones habían enmudecido, ya los incrédulos miraban el Terraplén, aún entonces un medio, como el más bello de los paseos públicos. Había tardes, en la primavera y en el otoño, en que la sociedad concurría ahí, en aquel enorme salón, a mirar el Tajo, que es el amigo de todos nosotros (...)»

[Referencia al terraplén de *Boavista*, construido entre 1858/1865]

CASTILHO, Júlio de (1968): *A Ribeira de Lisboa*; Câmara Municipal de Lisboa, volumen V, Lisboa, pp.158.  
Parcialmente citado in: RAMOS, Paulo (sin fecha): *Zona Ribeirinha de Lisboa, história de uma relação*, revista Urbe/cadernos, nº1, Lisboa, pp.8

El gran cambio en la forma de la Lisboa ribereña, que empieza en la segunda mitad del siglo XIX, tuvo por base la concreción de los proyectos de las nuevas infraestructuras, especialmente, la implementación del ferrocarril y la construcción del terraplén portuario, iniciativas que aunque distintas tenían puntos en común.

Como veremos, el cambio significativo en la ciudad central y occidental ribereña resulta directamente de las obras de las dos grandes infraestructuras de la industrialización en el territorio, ya no trabajos desarrollados por sucesión de pequeñas iniciativas, sino el resultado de las visiones de conjunto de los respectivos planes generales sectoriales.

Este es el momento de la implementación de nueva raíz de la red urbana del ferrocarril y de los planes generales de mejora del puerto, de los que se benefició, también, la ciudad para lanzar sus nuevas infraestructuras viarias de ribera.

Significativo es el hecho de que su impacto en la ciudad se dé en áreas distintas de las zonas central y occidental y en el lado oriental.

En las zonas central y occidental<sup>146</sup> las infraestructuras ocuparían los nuevos territorios ganados al río, localizados frente a una orla de ribera anterior ya ocupada en toda su extensión.

En el frente occidental no se trataba de tejidos urbanos consolidados – en las zonas interiores existían aún muchas áreas rurales –, aunque es cierto que este frente litoral ya estaba constituido al menos por una o dos calles longitudinales, con función estructurante en las accesibilidades a la ciudad y con uno, dos o tres frentes edificadas construidos.

En los años anteriores, esta zona respondió a la dirección de la expansión urbana e industrial de Lisboa en dirección a *Belém*, aunque los nuevos territorios portuarios no tuvieron posibilidad de conexión directa con los territorios interiores para el desarrollo de su actividad.

Al contrario, como veremos, el tema de las accesibilidades transversales asumió un papel muy importante en la conexión con la ciudad, obligando a un esfuerzo de búsqueda de los puntos donde eran posibles y a expropiaciones y demoliciones.

En el lado central y occidental de la ciudad se ganó al río el territorio de la gran infraestructura industrial, y la nueva actividad portuaria e industrial planificada tuvo lugar en este espacio contenido, limitado en su extensión por un frente de ciudad preexistente.

El puerto y la industria<sup>147</sup> de la ribera central y occidental fueron parte del proyecto de las infraestructuras.

De forma distinta se produjo el crecimiento ribereño de la actividad portuaria e industrial en dirección a naciente, donde extensos territorios libres aguardaban la llegada de la ciudad.

<sup>146</sup> Podremos tomar como limite naciente de esta zona de ribera central y occidental el antiguo *Convento de Santa Apolónia* y del *Forte (fuerte) da Cruz da Pedra*, correspondientes al limite naciente de las murallas de la ciudad construidas en la segunda mitad de la década de 1840, al lo largo de los entonces limites de la ciudad, para efecto de tributación de impuestos aduaneros

<sup>147</sup> Esta, en varios casos, habiendo correspondido a iniciativas autónomas sobre le nuevo territorio



De esa realidad trataremos en el capítulo 2.3.

### 2.2.1 La llegada del ferrocarril y su inserción en el territorio de la ribera

La primera de las grandes infraestructuras del periodo industrial que se hizo realidad fue el ferrocarril, que llegó a Lisboa en el mes de octubre de 1856, fecha simbólica de inauguración de un trozo de la línea norte/naciente; aún sin continuidad, «*la importancia económica de este hecho fue poco relevante*»<sup>148</sup> hasta la conclusión de toda su extensión.

La construcción de esta primera línea, a su llegada a la ciudad, fue la que menos problemas técnicos tuvo que afrontar: en el lado oriental de la ciudad existían grandes extensiones de territorio libre, el relieve de la ribera era menos acentuado y su implementación no obligó a la conquista de terrenos al río.

Como se puede apreciar cuarenta años más tarde, en la planta de Lisboa de 1897 – imagen 45 –, el trazado de esta línea fue desarrollado en terrenos interiores, paralelamente al perfil del frente-río y pasando al lado de los pequeños aglomerados existentes – *Xabregas, Poço do Bispo, Olivais y Sacavém*.

La línea del norte llegó tan próxima al centro de la ciudad cuanto la disponibilidad de terrenos libres y del relieve se lo permitió; al aproximarse al tejido urbano consolidado y de relieve más acentuado, su trazado describió una curva hacia el frente-río – aprovechando el punto de relieve favorable que era el final del *Vale (valle) de Chelas*, entre la *Fábrica do Tabaco* y el *Palacio do Marquês de Niza*, y el *Convento de Madre Deus* – imagen 44.

Este tramo de la línea es el que posee un trazado más forzado en el territorio, obligando a la realización de un terraplén desde el punto de inflexión hasta, en un primero momento, el antiguo

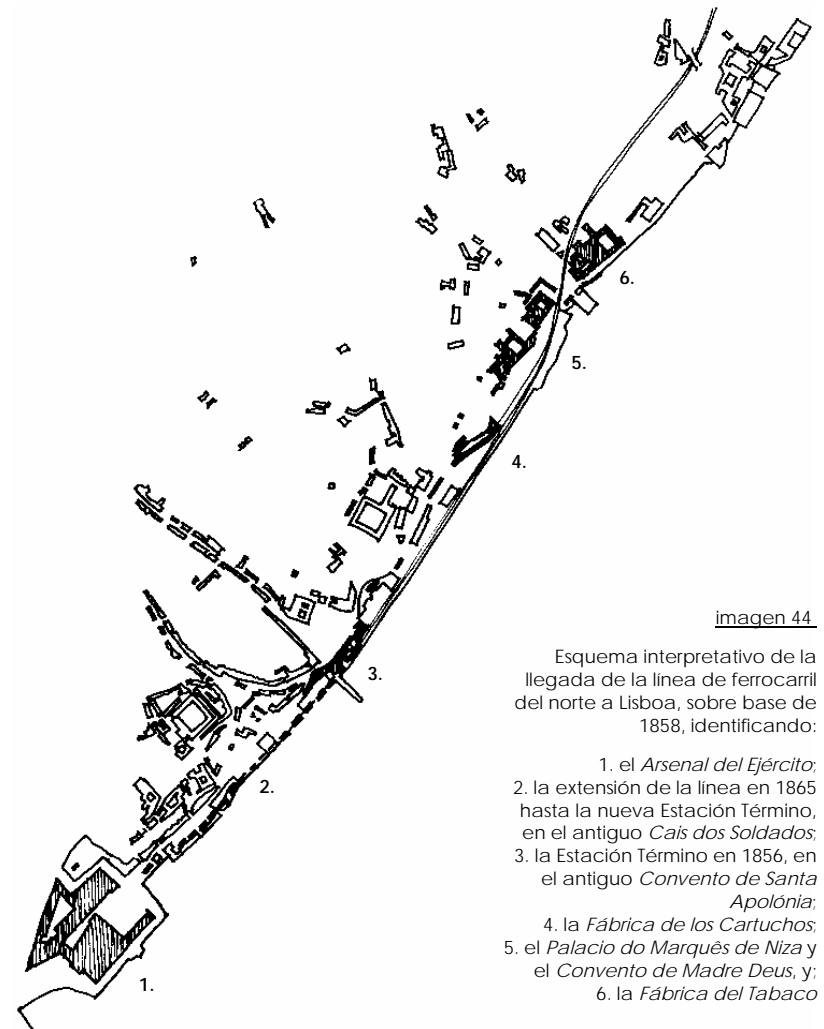


imagen 44

Esquema interpretativo de la llegada de la línea de ferrocarril del norte a Lisboa, sobre base de 1858, identificando:

1. el Arsenal del Ejército;
2. la extensión de la línea en 1865 hasta la nueva Estación Término, en el antiguo *Cais dos Soldados*;
3. la Estación Término en 1856, en el antiguo *Convento de Santa Apolónia*;
4. la *Fábrica de los Cartuchos*;
5. el *Palacio do Marquês de Niza* y el *Convento de Madre Deus*, y;
6. la *Fábrica del Tabaco*.

*Convento de Santa Apolónia* e, inmediatamente después, el edificio del *Arsenal del Ejército*.

El antiguo *Convento de Santa Apolónia* fue el emplazamiento donde se localizó, en los primeros años, la Estación Terminal, hasta la inauguración de una nueva estación, en 1865, a poniente, en el espacio liberado por el *Cais do Tojo* y el *Cais dos Soldados*; la estación tenía entonces un andén propio, destinado a la transferencia de mercancías y de material ferroviario, que

<sup>148</sup> SANTANA, Francisco; SUCENA, Eduardo (coord.) (1994); *Dicionário da História de Lisboa*; Carlos Quintas: Lisboa, pp.201

funcionó hasta la realización de los trabajos del terraplén del puerto al final de la década de los ochenta.

La línea entró lo más posible en la ciudad, dentro de lo aceptable en términos de los trabajos de ingeniería, hasta topar con la barrera, entonces infranqueable, que era el edificio del *Arsenal del Ejército*.

La extensión de la línea del norte había llegado a *Vila Nova de Gaia* (Porto), en 1864, y a Madrid, en 1866, ganando finalmente operatividad, al mismo tiempo que la nueva estación de *Santa Apolónia* entraba en funcionamiento como la puerta norte de la ciudad.

En la década de los cincuenta hay que registrar la entrada en funcionamiento de una segunda línea de ferrocarril, esta en el “otro margen” del Tajo: la línea sur, lanzada a partir del aglomerado de *Barreiro*, de la que hablaremos en el capítulo 2.4.

En el margen derecho del Tajo, el pleno funcionamiento de la línea del norte, a partir de la segunda mitad de la década de 1860, constituyó durante los veinte años siguientes la expresión única de este tipo de infraestructura.

A pesar de la existencia de diferentes proyectos desde la década de los cincuenta<sup>149</sup>, fue la década de los ochenta que marcó el cambio en esa situación; así como en lo que respecta al puerto de Lisboa, también el ferrocarril verificó un fuerte impulso, con la construcción de gran parte de lo que es, aún hoy, el sistema de ferrocarril de la ciudad.

La línea suburbana interior de *Sintra* al *Rossio*, la línea de circunvalación de *Alcântara-Terra* a *Xabregas* y la línea suburbana litoral de *Cascais*, todas ellas fueron en su casi totalidad trazadas en esta década, ciertamente beneficiando

<sup>149</sup> Francisco Santana y Eduardo Sucena (coord.) sintetizan las varias tentativas de implementación de otras líneas de ferrocarril en Lisboa y sus distintos trazados, especialmente la línea de *Sintra*, desde la década de los cincuenta, hasta llegar al plan de la red ferroviaria de *Lourenço de Carvalho*, en 1879. in: SANTANA, Francisco; SUCENA, Eduardo (coord.) (1994): *Dicionário da História de Lisboa*; Carlos Quintas: Lisboa, pp.202

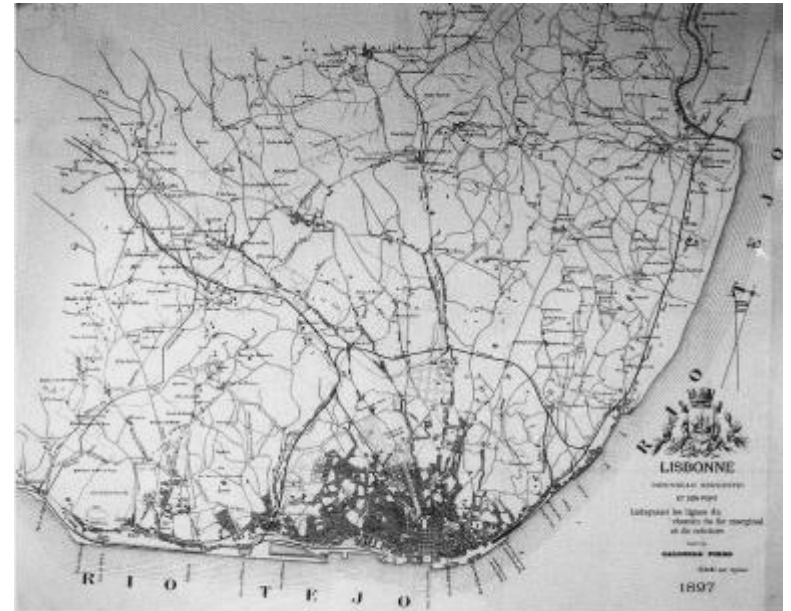


imagen 45

Planta de la ciudad de Lisboa en 1897, con evidencia del trazado del sistema del ferrocarril, correspondiendo en lo esencial a su trazado actual: las líneas de ribera, occidental y oriental, la línea suburbana de *Sintra* y la línea de circunvalación

del exclusivo en la red ferroviaria de Lisboa que la *Compañía Real* supo concentrar.

La línea de *Sintra*, que inicialmente preveía la entrada en Lisboa por el *Vale de Alcântara*, fue inaugurada en 1887, acabando por llegar a la ciudad hasta su corazón interior, el *Rossio*, gracias a la construcción de un túnel, inaugurado en 1889, complementado dos años después por la Estación Central de la ciudad, asociada a la construcción de un hotel.

La línea de circunvalación de la ciudad se ejecutó entre 1885 y 1891, uniendo la concesión obtenida para la conexión de *S. Domingos de Benfica* a *Xabregas* con la llegada de la línea de *Sintra* a la ciudad por el *Vale de Alcântara*.

La ejecución de la línea de circunvalación de la ciudad fue realizada aprovechando una vez más la topografía favorable de los dos valles, de *Alcântara* y de *Chelas*, que ya anteriormente

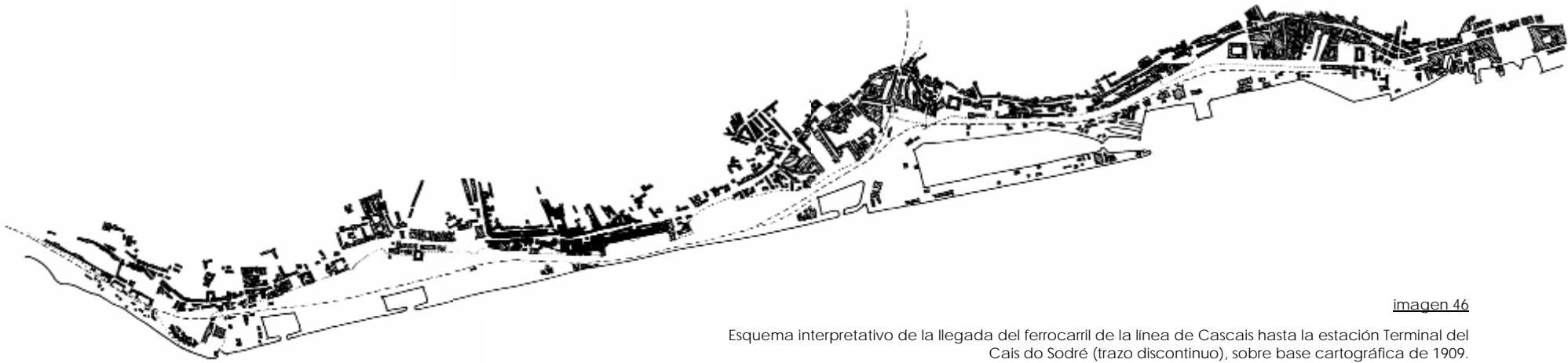


imagen 46

Esquema interpretativo de la llegada del ferrocarril de la línea de Cascais hasta la estación Terminal del Cais do Sodré (trazo discontinuo), sobre base cartográfica de 1909. A trazo discontinuo el perfil de ribera anterior al terraplén, evidenciando que todo el trazado de esta línea se produjo en terrenos ganados al río, por delante de lo que era un frente preexistente ocupado por un frente edificado en toda su extensión

habían sido el soporte territorial para la muralla aduanera de la ciudad y para los primeros desarrollos industriales no litorales.

Pero de las tres nuevas líneas la que es particularmente relevante para este estudio es la del litoral occidental, conectando la ciudad con *Cascais*.

La línea de *Cascais* nació en 1887 a propuesta de la Compañía Real, que se ofreció para soportar todos los costes de su construcción hasta *Alcântara*, donde conectaría con el restante sistema ferroviario.

Inaugurada en 1889 en el tramo entre *Cascais* y *Belém*, los trabajos de ampliación de la línea en el tramo entre *Belém* y *Alcântara* estuvieron asociados a los trabajos de terraplenado del puerto, correspondiendo a la segunda de las cuatro secciones en que se dividió su plan de mejoras; su ejecución fue también de responsabilidad de *H. Hersent*, el ingeniero a cargo de los trabajos del puerto en la sección central del margen norte.

«*Aquellos (trabajos) de la segunda (sección), ejecutados también por el mismo destajero, consistían en la conquista de terrenos al Tajo y en su defensa por taludes de piedra. Esos trabajos fueron llevados a buen término por la Compañía de Ferrocarriles*

*Portugueses, quedándose el Estado con la posesión de todo el frente-río en una anchura de diez metros y con la utilización de las tres dársenas ahí creadas, de Santo Amaro, Belém y Bom Suceso, así como de una anchura de 25 metros alrededor de estas dársenas. Ella (la Compañía de Ferrocarriles) conservó en su posesión y para su uso los otros terrenos que había adquirido, con la facultad de alienarlos a su conveniencia, con excepción de aquellos indispensables para la construcción de calles y de avenidas»<sup>150</sup>.*

Dentro de las dos secciones de trabajos de construcción del terraplén portuario, el trozo *Belém-Alcântara* fue el prioritario.

Luego en 1889, el periódico *O Ocidente* señalaba: «*Ya han pasado veinte meses desde que se iniciaron las obras y, aunque no sea aún muy visible el progreso de las mismas, es cierto que ya se avanzó mucho en el trabajo (...). Entretanto, podemos ya publicar una parte importante de los trabajos finalizados, comprendida entre el Canero de Alcântara y la Cordearia, en una extensión de 2 kilómetros. (...) La necesidad de concluir el*

<sup>150</sup> SOUSA, Arnaldo Araújo (1926): *Le Port de Lisbonne*; Comisión Administrativa del Puerto de Lisboa; Lisboa, pp.35

*ferrocarril de Cascais ha hecho concentrar más la intensidad de los trabajos en este punto...»<sup>151</sup>.*

Distinto fue el proceso de implementación del trozo de ferrocarril que debería haber cerrado el corredor ribereño de este sistema de accesibilidad a la ciudad.

Concesionado ya en 1887, la construcción de la conexión de *Alcântara* a *Santa Apolónia* fue atribuida al responsable de las obras de ampliación del puerto de Lisboa pero no llegó al *Cais do Sodré*, sino en el año de 1895.

*«La crisis de 1891 ha sido responsable de que la línea de Alcântara a Santa Apolónia no haya nunca sobrepasado el Cais do Sodré. En 1897, la vía doble entre Pedrouços y Cais do Sodré no estaba aún concluida. Esta línea debería ser un ramal de la línea naciente, acabando como una extensión de la línea de Cascais, entonces ya construida hasta Alcântara»<sup>152</sup>.*

Al final del siglo XIX estaba, así, prácticamente trazado el sistema de ferrocarril de la ciudad en su forma actual.

Como podemos verificar en el esquema interpretativo de la morfología de la ribera, presentado en la imagen 46, al contrario de la línea ribereña oriental, todo el trazado de la línea occidental se desarrolló en los terrenos ganados al río, por delante de lo que era el frente ribereño preexistente, ocupado por un frente edificado en toda su extensión.

La nueva infraestructura no tenía por donde ubicar su trazado sino en el terraplén, puesto que el edificado lineal ribereño anunciaba también el inicio del relieve acentuado de la ciudad que sigue por detrás.

El problema planteado entonces sería el mismo que tendríamos en la actualidad si tuviéramos la intención de terminar en

superficie el enlace entre el *Cais do Sodré* y *Santa Apolónia*, al enfrentarnos con las edificaciones del frente de ribera de la *Baixa Pombalina*: la imposibilidad de hacerlo sin nuevos terrenos ganados al río, frente a la ciudad.

La solución entonces adoptada fue también una opción de eficacia, ya que asoció los trabajos del terraplenado para las nuevas infraestructuras portuarias con la disponibilidad de los nuevos terrenos planos de ribera necesarios para posibilitar el trazado del ferrocarril; terrenos éstos que, como veremos, harán viable, también, el nuevo sistema de accesibilidad viario de la ribera.

## 2.2.2 La formación del territorio portuario y el terraplén de ribera en la Lisboa central y occidental

La segunda intervención ribereña estructurante en la Lisboa de la segunda mitad del siglo XIX fue la inversión en una profunda transformación del puerto.

Entre otros, la evolución desde el inicio del siglo en las tecnologías y en las rutas de la actividad naval y el desarrollo de la actividad industrial, dieron origen a una progresiva conciencia de la necesidad de dotar a la ciudad de una infraestructura portuaria moderna.

*«En la primera mitad del siglo XIX, el puerto de Lisboa no disponía de equipamientos suficientes para responder a las innovaciones introducidas en la navegación: no poseía muelles para atraque lateral, no estaba equipado con talleres metalúrgicos de construcción naval, ni tenía diques secos o planos inclinados.*

*(...) Con la apertura del Canal del Suez un mayor número de embarcaciones empezó a utilizar el puerto de Lisboa que no disponía, entonces, de dársenas y muelles debidamente estructurados para permitir efectuar con facilidad la transferencia de carga de y para las embarcaciones.*

<sup>151</sup> *El futuro puerto de Lisboa*, en *O Occidente*, 1889; transcripción in: NABAIS, António; RAMOS, Paulo (1987); *100 años del Puerto de Lisboa*, APL, Lisboa, pp.112

<sup>152</sup> SANTANA, Francisco; SUCENA, Eduardo (coord.) (1994); *Dicionário da História de Lisboa*; Carlos Quintas: Lisboa, pp.202

*Durante las mareas, el margen derecho resultaba, a poniente, inaccesible para los muelles secos (...) la carga y descarga tenía que hacerse por baldeo, para fragatas, con una multiplicación de ancladeros entre la Madre Deus y la Torre de Belém»<sup>153</sup>.*

Del progresivo sentir de estas carencias son expresión los sucesivos proyectos de infraestructuras portuarias, de intervenciones puntuales en planes generales, que culminarían con la formación de una Comisión de Mejoras, en 1883, y de la aprobación de las grandes obras del puerto de Lisboa en 1888.

De entre los varios planes generales avanzados para el puerto entre 1823 y 1884 y no ejecutados<sup>154</sup>, se presenta una selección de cuatro de ellos como ejemplo de la fuerte dinámica de transformación que el puerto vivió en este periodo, correspondientes a diferentes aproximaciones al tema con el resultado de propuestas con distintas morfologías.

El primero, de 1870, de autoría de *Thomé de Gamond*, proponía un cambio profundo de la orilla del río, con la conquista de terreno a ambos lados de la *Praça do Comercio*, desde *Alcântara* a *Xabregas*, y con la creación de una nueva ciudad en toda esta extensión, de un parque en la continuación del *Vale de Alcântara* y de un gran paseo público a lo largo de una parte substancial de los 5.220 metros lineales de muelle – imagen 47.

El nuevo puerto, de importante dimensión, tenía su localización a naciente, en el lado naciente de la ciudad, estando compuesto por una dársena de abrigo con 101 hectáreas y por un antepuerto o puerto de marea con 25 hectáreas; el punto más

distante del margen, en la entrada del puerto, se situaba a 1.150 metros de la orilla existente.

De 1873 es el proyecto propuesto por el *Conde Clarange du Lucotte* para la zona entre *Belém* y el *Astillero de la Armada* – imagen 48 –, proponiendo también la creación de una nueva ciudad y de nuevos barrios; «en este proyecto la cuestión del comercio y de la navegación se ha considerado secundaria»<sup>155</sup>.

El puerto a crear estaría compuesto por un gran muelle lineal, servido por una línea de ferrocarril uniendo los dos extremos del territorio de intervención, sin conexión con la otra red, así como por una dársena de abrigo con 6,8 hectáreas, servida por un antepuerto de 3 hectáreas, en la zona de *Santos*, y por una segunda dársena de abrigo en *Alcântara*.

En el mismo año, una comisión nombrada por el *Ministerio de la Armada* dos años antes, lanzaba una propuesta de intervención para la zona entre *Belém* y el *Beato* (a naciente de *Xabregas*), conquistando 157 hectáreas al Tajo para la construcción de 9 dársenas de abrigo y carga/descarga, de 3 dársenas de reparación naval, de varios astilleros, de un barrio industrial y de la ampliación de los *Astilleros de la Armada* – imagen 49.

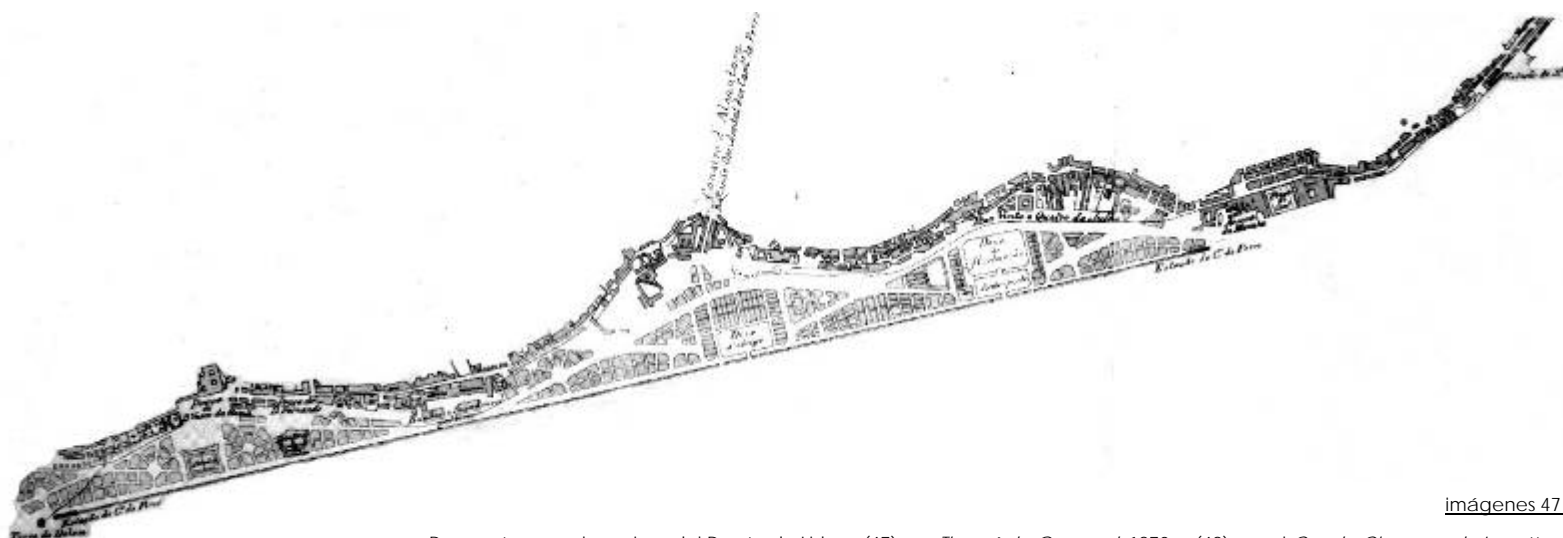
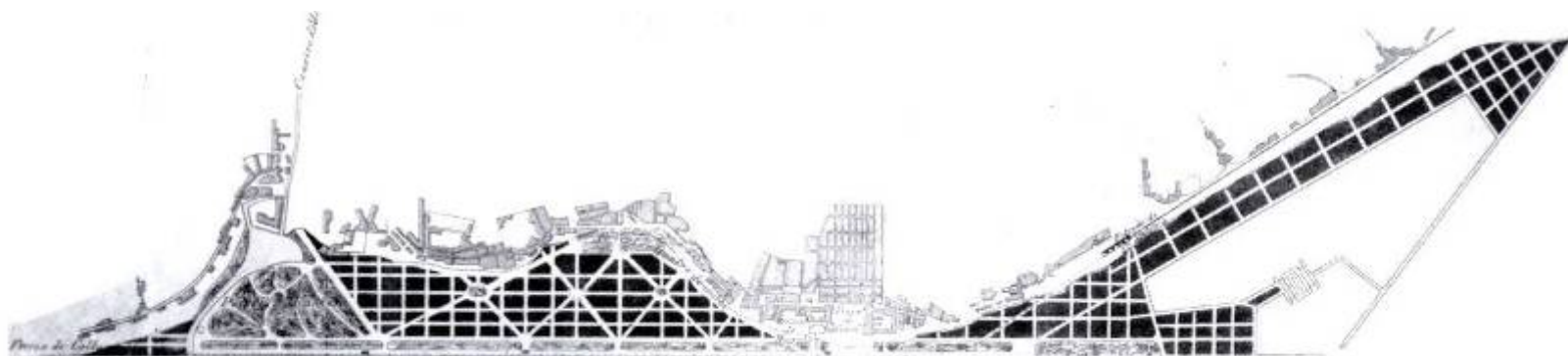
Esta propuesta preveía, también, una intervención en la orilla sur del río entre *Trafaria* y *Cacilhas*, planteando una solución de regularización de la orilla, muy condicionada por el fuerte relieve de todo este territorio, y con la construcción de dos pequeñas dársenas en el *Portinho da Arrábida*, para embarcaciones de servicio fluvial, y en el *Lazareto* para abrigo.

Finalmente, en el último de estos cuatro planes, datado en 1882 y del ingeniero inglés *John Coode*, se propone una intervención entre *Alcântara* y la estación de ferrocarril de *Santa Apolónia* para la construcción de una gran dársena para embarcaciones a vapor, de una dársena de abrigo con antepuerto, dos dársenas

<sup>153</sup> *Referências Históricas do Porto de Lisboa* (1991); APL; Lisboa, pp.134

<sup>154</sup> Existen referencias a más de tres decenas de propuestas para el puerto en este periodo, que se sintetizan en las siguientes obras: (1) NABAIS, António; Ramos, Paulo (1985); *Porto de Lisboa – Subsídios para o estudo das obras, equipamentos e embarcações na perspectiva da Arqueologia Industrial*; AGPL; Lisboa; (2) NABAIS, António; Ramos, Paulo (1987); *100 años del Puerto de Lisboa*; APL; Lisboa; (3) *Referências Históricas do Porto de Lisboa* (1991); APL; Lisboa; (4) LOUREIRO, Adolfo (1906-1907); *Os Portos Marítimos de Portugal e Ilhas Adjacentes*; Imprensa Nacional; Lisboa

<sup>155</sup> *Lisboa, a Cidade e o Rio* (1988); Associação dos Arquitectos Portugueses; Lisboa, pp.9



imágenes 47 y 48

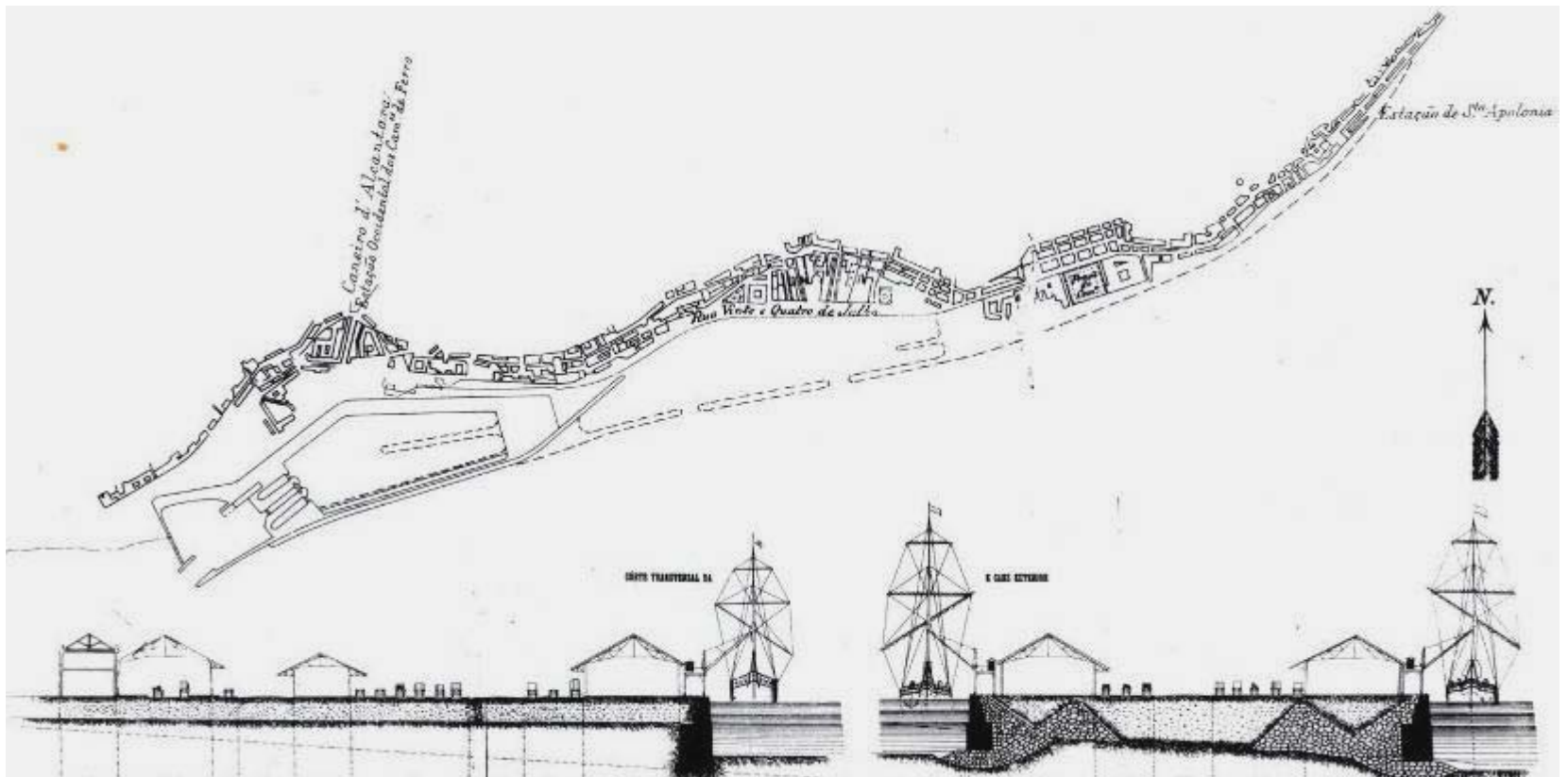
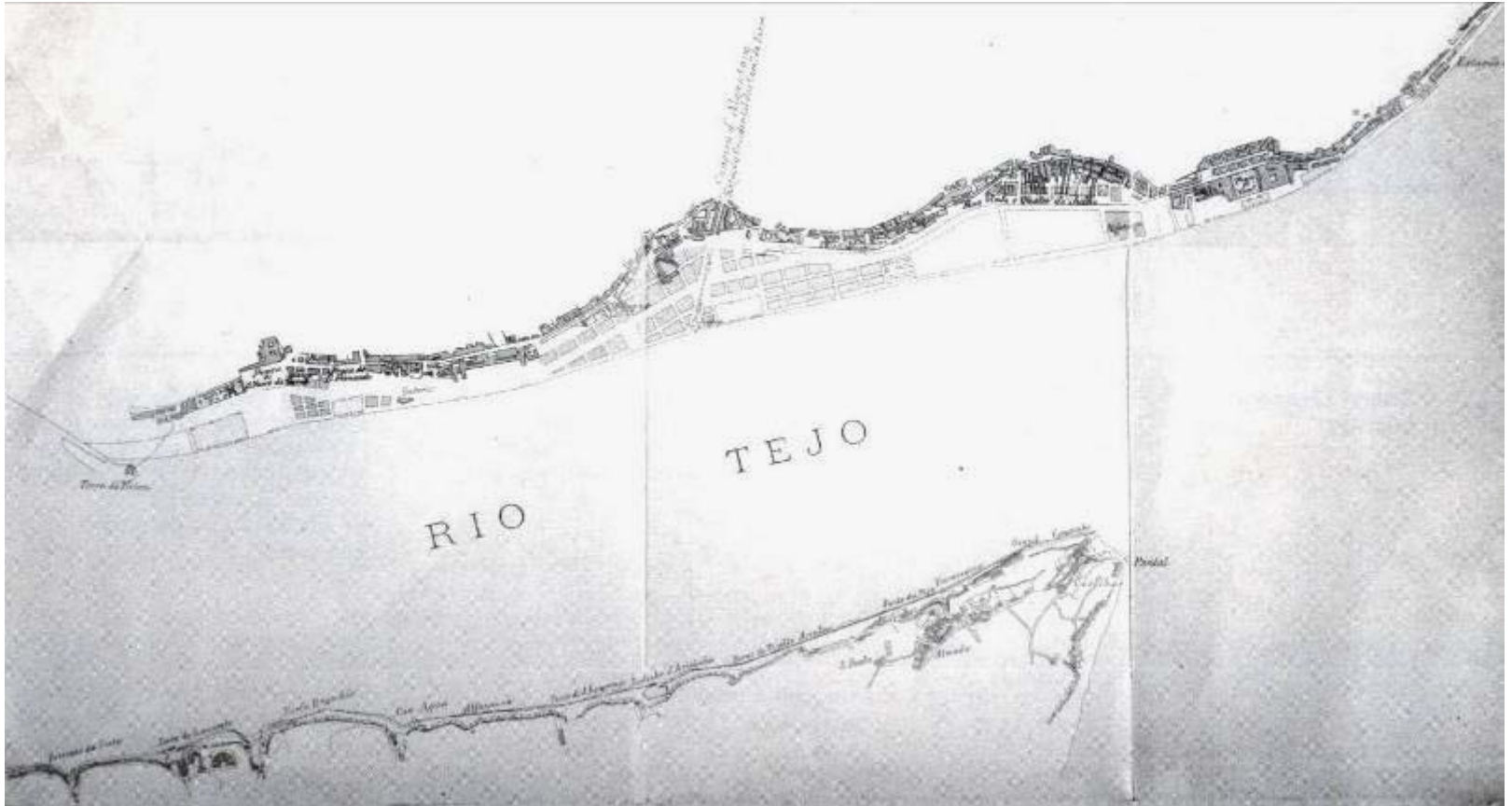
Propuestas para la mejora del Puerto de Lisboa (47) por *Thomé de Gamond*, 1870, y (48) por el *Conde Clorange du Lucotte*, 1873

de reparación y una dársena pequeña, así como de infraestructura y almacenes diversos localizados a poniente de la *Praça do Comercio* – imagen 50.

La selección de estos cuatro proyectos como ejemplo de un grupo de algunos más planteados en la segunda mitad del siglo, hasta la consolidación de una propuesta definitiva, es suficiente para identificar algunas de las cuestiones entonces planteadas, en la perspectiva de una gran inversión pública de conquista de territorio al río.

La primera, corresponde, también, a diferentes formas de considerar este nuevo espacio respecto a la dicotomía puerto-ciudad.

Propuestas como la del *Conde Clorange du Lucotte*, de 1873, o como, en su lado occidental, la de *Thomé de Gamond*, de 1870, consideraban los terrenos a ganar al río en función de su aptitud para la construcción de una nueva porción calificada de ciudad.



imágenes 49 y 50

Propuestas para la mejora del Puerto de Lisboa (49) por la *Comisión del Ministerio de la Armada*, 1873, y (50) por *John Coode*, 1882

La disponibilidad de terrenos de ribera llanos sería una oportunidad irreplicable para una ciudad marcada por un fuerte relieve; la creación de una extensa orla costera y su diseño como frente urbano sería una ocasión única para experimentar una nueva relación río-ciudad, simultáneamente (1) creando un contrapunto con el paseo público en la expansión de la ciudad hacia sus valles al norte, y (2) cambiando la relación existente con el río que, como pudimos ya verificar, era heterogénea y mezclaba zonas industriales, cada vez más dominantes, con trechos urbanos más o menos calificados.

Sea, simplemente, por dar valor a la ciudad en detrimento del puerto (como propone el *Conde Clarange du Lucotte*), sea por una opción de segregación funcional, separando puerto y ciudad en dos grandes áreas (el caso de *Thomé de Gamond*), es posible identificar un grupo de propuestas donde la nueva ciudad tiene una presencia relevante.

Como contrapunto, propuestas como la del *Ministerio de la Armada*, de 1873, o como la de *John Coode*, de 1882, encararon la realización del terraplén en función de su vocación portuaria y de la capacidad que, en este contexto, tenían los terrenos ganados al río para la ocupación industrial.

Proyecto de ciudad o territorio portuario, la segunda opción sería la que iba a dar formato a la realización de los grandes trabajos de terraplén del río.

La segunda cuestión planteada fue la de la localización del nuevo puerto en el lado occidental de la ciudad, ya entonces una mezcla de frente ribereño industrial y de espacio de representación de la ciudad, en particular en la zona de *Belém*.

Indicador de un periodo de fuerte desarrollo industrial, las únicas propuestas que plantearon esa cuestión fueron las que, de forma total o parcial, reservaron parte de los nuevos terrenos para el desarrollo urbano, que, con naturalidad, tenía como localización preferencia el lado occidental.

En la mayor parte de las propuestas, en que predominó la perspectiva portuaria, las tres áreas cóncavas del perfil de la costa occidental hasta *Pedrouços* constituían, en situaciones de regularización de la orilla con terraplén, zonas favorables para la localización de dársenas, como así acabó ocurriendo.

Pero el tema era cada vez más de actualidad y así se llegó, en la segunda mitad de la década de los ochenta, al momento de la realización.

En el año de 1884, después de una visita con el Rey a Amberes, donde «*aprovechó la oportunidad para solicitar la atención del rey para las inmensas ventajas que resultan, para un país, de un gran puerto con la debidas infraestructuras*»<sup>156</sup>, el entonces Ministro de las Obras Públicas, Comercio e Industria, *António Augusto de Aguiar*, presentó una propuesta de ley para las obras del puerto que, no al no ser aprobada, llevó a su dimisión.

A pesar de ello, el tema estaba sobre la mesa y un año después el Rey autoriza al Gobierno a abrir un concurso para la construcción del puerto de Lisboa, dando expresión a una dinámica que sólo terminaría con la conclusión de los trabajos.

Así, en 1886, antecedido por un concurso, fue presentado por los ingenieros *João Joaquim de Matos* y *Adolfo Loureiro* el proyecto definitivo para las mejoras del Puerto de Lisboa – presentado en la imagen 51.

La base del proyecto general para todo el puerto se dividió en cuatro secciones, la primera correspondiente a la zona central, de *Santa Apolónia* a *Alcântara*, la segunda a la zona occidental, de *Alcântara* a la *Torre de Belém*, la tercera a la zona oriental, a naciente de *Santa Apolónia*, y la cuarta en la orilla sur.

De estas cuatro secciones sólo se realizaron las dos primeras, pero no en su totalidad.

---

<sup>156</sup> *Referências Históricas do Porto de Lisboa* (1991); APL; Lisboa, pp.154



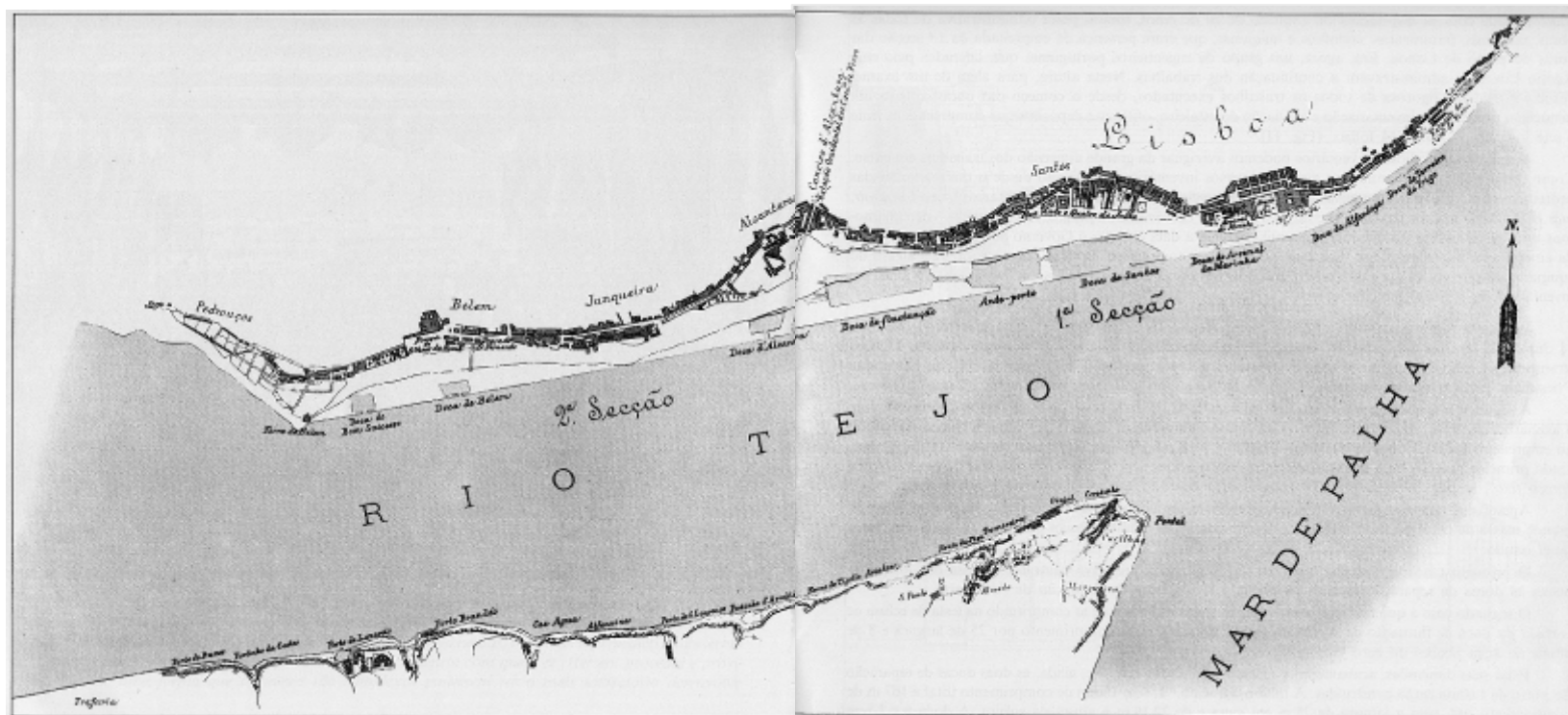


imagen 51

Proyecto de los ingenieros João Joaquim de Matos y Adolfo Loureiro que sirvió de base al concurso para las obras de construcción del Puerto de Lisboa, 1886

La primera sección fue adjudicada, en 1887, después de un concurso, al ingeniero francés Pierre Hersent; la realización de la segunda sección ha sido responsabilidad, como ya señalamos, de la Compañía de Ferrocarriles.

En lo que respecta a la primera sección, los «*Términos del Contrato para las Obras de Mejora del Puerto de Lisboa*» preveían, además de la responsabilidad por la realización del proyecto de ejecución, los siguientes trabajos: (1) el terraplén, con sus muros exteriores, infraestructuras y pavimentación; (2) las dársenas de Alcântara y Santos, con su antepuerto, de la Aduana y del Terreiro del Trigo; (3) dos dársenas de reparación; (4) el equipamiento portuario, como el ferrocarril, grúas, maquinaria elevatoria, puentes móviles, enclusas, etc.; (5) dos muelles flotantes; (6) ocho edificios de almacenes, de 75 x 21

metros, «*del tipo de puerto de Marsella*» y; (7) el ferrocarril conectando Alcântara con Santa Apolónia<sup>157</sup>.

«*Ha sido sobre el proyecto de trabajos de los ingenieros Matos y Loureiro, base del concurso que atribuyó la adjudicación de la construcción a H. Hersent, que se estableció su plan que en su ejecución actual (1926), difiere sustancialmente de aquello aprobado sobre el que se hizo la adjudicación. Las modificaciones que sucesivamente se han introducido, tuvieron como justificación circunstancias muy variadas, de orden económico y técnico, nacidas durante el largo periodo de construcción que, inaugurado solemnemente el 31 de octubre de*

<sup>157</sup> *Términos del Contrato para las Obras de Mejoramiento del Puerto de Lisboa*, transcrito in: NABAIS, António; RAMOS, Paulo (1985); *Porto de Lisboa – Subsídios para o estudo das obras, equipamentos e embarcações na perspectiva da Arqueologia Industrial*; AGPL; Lisboa, pp.56/60

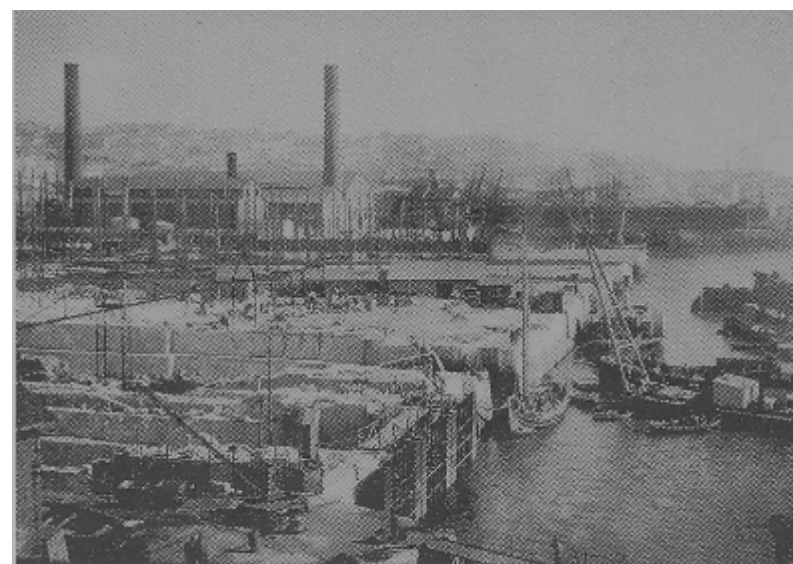
1887, con la presencia del Rey D. Luis, (...), no ha terminado, si es que se puede utilizar ese término, sino a principios de 1905 (...)»<sup>158</sup>.

Los trabajos de realización de la primera sección se desarrollaron en un clima de inestabilidad contractual; António Nabais y Paulo Ramos identifican dos fases en la realización de los trabajos del puerto, la primera, de 1887 a 1894, con interrupción en 1882 por divergencias que condujeron a la adjudicación administrativa del astillero, y la segunda, incluyendo ya la licencia de explotación del puerto, hasta 1907<sup>159</sup>, señalando en los veinte años la sucesión de divergencias<sup>160</sup>.

De la primera sección fueron ejecutadas las zonas de *Alcântara* al *Cais do Sodré* y de *Santa Apolónia* hasta el frente edificado a naciente de *Praça do Comércio*, quedando inconcluso el terraplén en la zona central, las nuevas dársenas de la *Armada* y de *Santos*, así como la conexión del ferrocarril entre el *Cais do Sodré* y *Santa Apolónia* – hecho que condicionó la ciudad hasta la actualidad.

En lo que respecta a la segunda sección, adjudicada por la *Compañía de Ferrocarriles* también a *H. Hersent*, la urgencia en poner en funcionamiento el tramo final de la línea de ferrocarril de *Cascais*, de *Belém* a *Alcântara*, permitió su realización integral.

Los años que siguieron fueron periodos conflictivos en la escena política portuguesa; la implantación de la República en 1910, seguida por la ascensión de Salazar al poder y por la emergencia del Estado Nuevo, multiplicados por la inestabilidad social asociada, correspondió, en este nuevo territorio portuario, a un periodo de intervenciones puntuales y de conclusión de infraestructuras.



imágenes 52 y 53

Vistas de los trabajos de construcción del terraplén e infraestructuras del puerto de Lisboa: (52) la primera fase de los trabajos delante la *Rocha do Conde de Óbidos*, en 1890, y (53) la construcción de las dársenas secas, en la misma zona, más tarde en la década de los noventa

Es en el contexto de esta situación política que debe ser entendida la actividad de la nueva Administración estatal, continuando las tareas necesarias para dotar al puerto de condiciones necesarias para su funcionamiento; «*además de la apertura de nuevas calles y del asentamiento de nuevas líneas*

<sup>158</sup> SOUSA, Arnaldo Araújo de (1926); *Le port de Lisbonne*; Comisión Administrativa del Puerto de Lisboa; Lisboa, pp.21/22

<sup>159</sup> Fecha de la transferencia de la Administración del Puerto de Lisboa para el Estado

<sup>160</sup> NABAIS, António; RAMOS, Paulo (1985); *Porto de Lisboa – Subsídios para o estudo das obras, equipamentos e embarcações na perspectiva da Arqueologia Industrial*; AGPL; Lisboa, pp.42/46

de ferrocarril, fueron ejecutados varios trabajos de obras marítimas y terrestres»<sup>161</sup>.

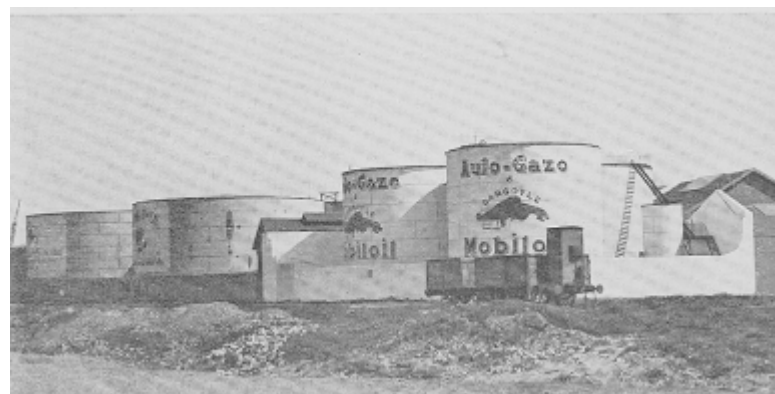
La consolidación de la actividad portuaria, en sus primeros momentos, ocurrió en la zona realizada entre *Alcântara* y *Santa Apolónia*, correspondiente a la primera sección de la construcción del terraplén.

Quizás justificada por los diferentes términos de los contratos de adjudicación de las primera y segunda secciones – la segunda, recordemos, a cargo de la *Compañía de Ferrocarriles*, que continuó como propietaria de parte de los terrenos –, la verdad es que fue en la zona de la primera sección donde la actividad portuaria se desarrolló primero de manera más consistente.

El análisis comparativo de los esquemas presentados en las imágenes 61 y 63, ambos tomando por base cartografía de 1909, es bien clara a este respecto: en la zona de *Belém* a *Alcântara* la ocupación de los nuevos terrenos ganados al río es puntual y corresponde a compañías industriales específicas, predominado aún una gran extensión de áreas totalmente libres.

De las compañías que se instalarán en la segunda sección, en el lado occidental del terraplén, las dos mayores en este momento correspondían al sector energético, la *Vacuum Oil Company*, localizada a occidente de la dársena de *Santo Amaro*, que «por medio de vagones especiales de su propiedad aprovisiona el País entero de petróleo y gasolina, que descarga de las embarcaciones que atracan directamente en su muelle privado para reponer sus reservas de gran capacidad»<sup>162</sup>, y la *Fabrica de Gas*, localizada desde 1888 junto a la *Torre de Belém*.

De forma diferente, entre *Alcântara* y *Santa Apolónia* ya es bien visible una dinámica territorial de ocupación de los nuevos



imágenes 54 a 56

Perspectivas del terraplén del puerto de Lisboa después de su ejecución: (54) vista de la zona de la *Vacuum Oil Company* en 1926, a occidente de la dársena de *Santo Amaro*; (55) vista del *Cais do Sodré* en 1900, con los trabajos de terraplén en curso y la estación provisional del ferrocarril ya construida, y; (56) Vista del terraplén delante de *Santa Apolónia* en 1938

<sup>161</sup> NABAIS, António; RAMOS, Paulo (1985): *Porto de Lisboa – Subsídios para o estudo das obras, equipamentos e embarcações na perspectiva da Arqueologia Industrial*; AGPL; Lisboa, pp.46

<sup>162</sup> SOUSA, Arnaldo Araújo de (1926): *Le port de Lisbonne*; Comisión Administrativa del Puerto de Lisboa; Lisboa, pp.52

espacios, doce años después del inicio de los trabajos de terraplén.

Ante la dimensión de la tarea que fue completar y equipar todo el territorio portuario, diversas instalaciones se acabaron haciendo de manera provisional.

Excluyendo la *Estación de Santa Apolónia*, como vimos construida ya entrado el siglo XIX, pueden constituir ejemplo de esta situación las varias estaciones terminales que solamente en el Estado Novo, en plenos años treinta, llegaron a conocer instalaciones definitivas.

La descripción precisa de la ocupación del Puerto de Lisboa en 1926, hecha por *Arnaldo Araújo de Sousa*<sup>163</sup>, ayuda a comprender el tipo de actividades entonces desarrolladas; se sintetiza, de naciente para poniente:

- El muelle y almacenes de la *Estación de Santa Apolónia*, frente a la estación del ferrocarril, para las mercancías en trasbordo para la línea del norte, y el *Entrepuesto*<sup>164</sup> de *Santa Apolónia*, para mercancías extranjeras;
- El muelle de la *Compañía Nacional de Navegación* de las líneas marítimas para las colonias portuguesas;
- La dársena del *Terreiro do Trigo*, sirviendo pequeñas embarcaciones comarcales y el andén oriental de mercancías para el ferrocarril del sur;
- El muelle del *Entrepuesto Colonial*;
- La dársena del *Entrepuesto Central*;
- A continuación, el muelle y almacenes del *Entrepuesto Central*;

- En el extremo occidental del muelle, a la llegada de la *Praça do Comercio*, el embarcadero de pasajeros transportados «por vapores del servicio fluvial»;
- La *Praça do Comercio*, con una estación de pasajeros para el ferrocarril del sur;
- Los astilleros del *Arsenal de la Armada*;
- La plaza del *Cais do Sodré*;
- En el muelle de *Santos*, correspondiendo a lo que debería haber sido la dársena de *Santos*, con una ocupación heterogénea, principalmente: (1) el muelle de las embarcaciones de pesca, delante de la antigua *Ribera Nueva*, que estaba a la espera de recibir el edificio definitivo de la estación de ferrocarril del *Cais do Sodré* para la construcción de un nuevo mercado sobre el muelle; (2) compañías de transporte marítimo; (3) las instalaciones eléctricas de la *Compañía del Ferrocarril*, y; (4) las instalaciones sanitarias del puerto.
- la zona que debería haber sido el ante-puerto, con (1) el muelle de mercancías diversas y los astilleros navales de la *Rocha do Conde de Óbidos*;
- la dársena de *Alcântara*, ocupada por almacenes depósitos y fabricas varias, por el puerto de desinfectación y por la *Compañía Colonial de Navegación*;
- El muelle de *Alcântara*, destinado a paquebotes de pasajeros y turismo de grandes dimensiones;
- La dársena de *Santo Amaro*, ocupada por el andén occidental de mercancías para el ferrocarril del sur; y por la *Vacuum Oil Company*;
- La dársena de *Belém*, ocupada provisionalmente por los submarinos de la Armada, con previsión de volver a la explotación comercial;

<sup>163</sup> SOUSA, Arnaldo Araújo de (1926); *Le port de Lisbonne*; Comisión Administrativa del Puerto de Lisboa; Lisboa

<sup>164</sup> *Entrepuesto* significando Deposito, una zona vedada concesionada de depósito franco de las mercancías, que se quedaban solo obligadas al pago de los impuestos aduaneros a la salida de ese perímetro

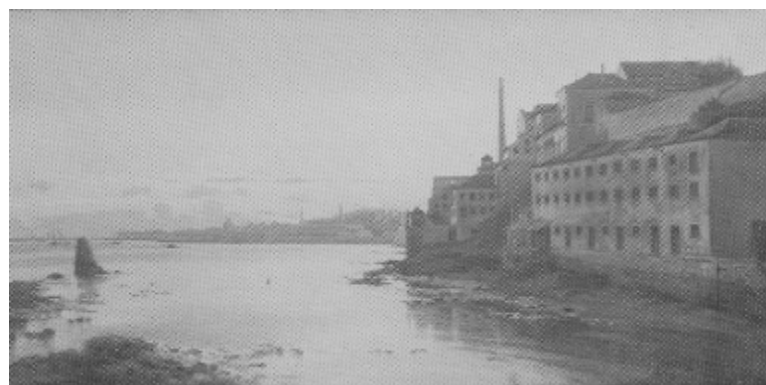
- La dársena del *Bom Sucesso*, también con la ocupación provisional de la aeronáutica de la Armada, y;
- El muelle hasta la *Torre de Belém* con los servicios de salud del puerto.

La década de los treinta correspondió, a nivel político, a la estabilización del Estado Nuevo; «*el nacionalismo corporativo, el Estado fuerte, el intervencionismo económico-social y el imperialismo colonial constituyen, el compromiso constitucional de 1933, como los "principios fundamentales de la revolución política" que se pretendió llevar hacia adelante*»<sup>165</sup>.

Fue en este nuevo contexto político que, hasta 1946, el puerto recibió las mayores inversiones, especialmente mediante la compra de equipamiento vario – grúas, embarcaciones diversas, etc.

«*De entre las obras marítimas se puede destacar la construcción del muro norte de la dársena de Alcântara; el montaje del puente giratorio de la referida dársena; la construcción de los diques secos nº 3 y 4; la construcción del muelle entre Santa Apolónia y Xabregas, en la extensión de 910 metros; la construcción parcial de la dársena de Poço do Bispo; la regularización de toda la orilla entre Xabregas y Cabo Ruivo, (...).*

*Por lo que respecta a las obras terrestres ligadas al puerto de Lisboa, fueron construidas las estaciones marítimas de Alcântara y de la Rocha do Conde de Óbidos; los grandes almacenes del Entrepuesto de Alcântara Norte; las estaciones fluviales de Belém y del Terreiro do Paço, y los almacenes frigoríficos de la Comisión Reguladora del Comercio del Bacalao.*



imágenes 57 a 59

Vistas (57) del frente-rio en la *Rocha do Conde de Óbidos* en 1873, en pintura de *Alfredo Keil*, y (58) y (59) de la dársena de *Alcântara*, construida delante de la *Rocha*, en 1903 y 1930

*Hágase referencia también a la adjudicación, en 1936, de la*

<sup>165</sup> COSTA, João Pedro (2002): *Bairro de Alvalade, um paradigma no urbanismo português*. Livros Horizonte; Lisboa, pp.16



imagen 60

Plan de Mejoras del Puerto de Lisboa, 1946

explotación del astillero naval de la AGPL a la CUF»<sup>166</sup>.

De las varias mejoras emprendidas en este periodo hay que destacar, por su relevancia urbanística y arquitectónica, la construcción de las nuevas estaciones marítimas.

Habían empezado a atracar en Lisboa unos años antes, «en 1921, con el desorden administrativo vivido en el puerto de Lisboa, los paquebotes vuelven a fondear y el servicio de pasajeros a hacerse en incómodas embarcaciones»<sup>167</sup>.

Estaba en causa la función de puerta de entrada en el País y en la ciudad para el entonces muy moderno medio de transporte, situación intolerable para el "nuevo Estado" que buscaba su afirmación.

En 1928 se prolongó el *Cais do Sodré*, en el lado colindante con la estación provisional del ferrocarril de *Cascais*, como localización para «una gran y moderna estación marítima», de diseño

neoclásico, siguiendo, en el informe de cuentas de 1933/34, la propuesta de tres estaciones marítimas, «sobrias de forma y dimensiones», a localizar en *Alcântara*, en la *Rocha do Conde de Óbidos* y en el lado naciente de la *Praça do Comercio*<sup>168</sup>.

De estas tres localizaciones, las dos primeras fueron finalmente ejecutadas en la década de los cuarenta – a ellas volveremos; la tercera no fue ejecutada.

Llegamos, así, al año 1946, fecha de la aprobación de un nuevo *Plan de Mejoras del Puerto de Lisboa*, presentado en la ilustración 60; los trabajos contemplados en este plan<sup>169</sup> incidieron en gran medida sobre el lado naciente de la ciudad y sobre la orilla sur.

En lo que respecta al lado occidental de la ciudad, el plan proponía de nuevo la realización de la dársena de *Santos*, que una vez más no fue realizada, y la construcción de una nueva dársena, construida en los años siguientes, «para uso de embarcaciones de pesca, en cuyos terraplenes existirán las

<sup>166</sup> NABAIS, António; RAMOS, Paulo (1985); *Porto de Lisboa – Subsídios para o estudo das obras, equipamentos e embarcações na perspectiva da Arqueologia Industrial*; AGPL; Lisboa, pp.46

<sup>167</sup> *Referências Históricas do Porto de Lisboa* (1991); APL; Lisboa, pp.167

<sup>168</sup> *Referências Históricas do Porto de Lisboa* (1991); APL; Lisboa, pp.168

<sup>169</sup> Descritos en el Decreto-Ley nº 35.716, de 24 de Julio de 1946, que aprobó el *Plan de Mejoras del Puerto de Lisboa*. Puede ser también consultado: APGL (1946); *Plano de melhoramentos do Porto de Lisboa*; Tipografia Portuguesa; Lisboa

*instalaciones necesarias al ejercicio del comercio de pescado y se establecerán las convenientes conexiones por ferrocarril y viarias con las redes del resto del País»<sup>170</sup>.*

La localización avanzada para esta nueva gran infraestructura a ganar al río fue el límite poniente del anterior terraplén, al lado de la *Torre de Belém*, en *Pedrouços*, coincidiendo también con el extremo de la ribera del municipio de Lisboa.

La base del plan de mejoras de 1946 soportó, en el lado occidental y central de la ribera de la ciudad, la consolidación de las infraestructuras del puerto, ocurriendo en simultáneo un proceso de transformación de la actividad portuaria, con implicaciones también territoriales.

La interpretación de los esquemas presentados en las imágenes 61 y 62, para la zona central, y en las imágenes 63 y 64, para el lado occidental, en ambas contraponiendo el escenario de 1909 con el de 1973, pueden servir de base a esa verificación.

En la zona central, en el trozo comprendido entre la *Praça do Comercio* y *Santa Apolónia*, los terrenos del terraplén prosiguieron la ocupación intensa, en continuidad con la situación ya anunciada en 1909 y con la descripción hecha en 1926, beneficiándose del conjunto de equipamientos del perfil de ribera anterior al terraplén.

La sustitución y la densificación de edificios de apoyo y almacenes, así como la transformación de las infraestructuras, fue un proceso natural en el servicio portuario de las aduanas general y colonial, de la estación Terminal de la línea de ferrocarril del norte o de la *Compañía Nacional de Navegación*.

En el extremo occidental de este tramo fue finalmente construida, en los años 30, la estación fluvial de apoyo al servicio de transporte de pasajeros<sup>171</sup>.

El *Arsenal de la Armada* se benefició de la apertura, en el inicio de la década de 1930, de la amplia *Base Militar de Alfeite*, en la orilla sur, acabando por liberar, en 1939, todos los espacios de astilleros navales y edificaciones industriales diversas que ocupaban el frente-río entre la *Praça do Comercio* y el *Cais do Sodré*, permitiendo así la realización construcción de un terraplén y la apertura de la *Avenida da Ribeira das Naus* – el tramo que faltaba realizar en la nueva avenida costera del sistema viario de la ciudad.

En el trozo comprendido entre el *Cais do Sodré* y *Alcântara* la densificación de las estructuras portuarias fue visible tanto en el muelle de *Santos* como en la dársena de *Alcântara*.

En el primer caso, la construcción de la estación terminal del ferrocarril en el *Cais do Sodré*<sup>172</sup> permitió definir el área necesaria para esta infraestructura, al sur de la cual la actividad portuaria se concentró en un continuo edificado hasta los astilleros navales de la *Rocha do Conde de Óbidos*.

La dársena de *Alcântara*, que había ganado nuevos terrenos con la construcción del muro norte en el inicio del *Estado Novo*, verificó también una ocupación intensa, aquí recorriendo a una parcela normalizada para los edificios industriales o de almacenaje – con una dimensión de 65 x 13 metros en el grupo de edificios realizados primero, en tecnología de hierro y ladrillo, inmediatamente alrededor de la dársena, y de 65x 15 metros en los edificios posteriores, ya en concreto, localizados en las segunda y tercera hileras del lado norte.

En los extremos occidental y oriental del brazo de esta dársena hay que destacar la construcción, en la década de 1940, de las dos estaciones marítimas de pasajeros destinadas al servicio de los grandes paquebotes transatlánticos, la de la *Rocha do Conde*

<sup>170</sup> Decreto-Ley nº 35.716, de 24 de Julio de 1946

<sup>171</sup> De autoria del arquitecto *Cottinelli Telmo*, la nueva estación sur sur/naciente del Tajo fue inaugurada en 1931, remplazando las viejas instalaciones existentes

<sup>172</sup> Proyecta por el arquitecto *Pardal Monteiro*, la estación fue inaugurada en 1928, sustituyendo también las instalaciones provisionales, treinta años después de la entrada en funcionamiento del ferrocarril



imágenes 61 y 62

Esquema interpretativo de la ocupación de los terrenos del terraplén portuario entre *Alcântara* y *Santa Apolónia*, en la zona correspondiente a la primera sección de los trabajos:  
(61) sobre base cartográfica de 1909, doce años después del inicio de los trabajos, indicando en trazo discontinuo la zona central no realizada, y;  
(62) sobre base cartográfica de 1963, actualizada en 1973, correspondiendo al momento de ocupación portuaria/industrial más intensa

de *Óbidos*, localizada delante de la zona de los astilleros navales y la de *Alcântara* delante del nudo del ferrocarril con la línea de circunvalación de la ciudad<sup>173</sup>.

En la zona occidental, comprendida entre *Alcântara* y *Pedrouços* – correspondiente en el final del siglo XIX a la segunda sección

de los trabajos de ejecución del terraplén –, la ocupación industrial de ribera continuó siendo distinta.

Con una densidad de ocupación significativamente menor ya en 1909, este sector continuó, tras su “especialización” en el sector energético de la ciudad, creciendo con la nueva central eléctrica de la compañía de petróleo y de la compañía de gas.

<sup>173</sup> Ambas estaciones marítimas fueron proyectadas por el arquitecto *Pardal Monteiro* y con murales de *Almada Negreiros*; la estación de la *Rocha do Conde de Óbidos* fue construida entre 1945 y 1948, habiendo sido antecedida por la estación de *Alcântara*, que fue inaugurada en 1943





imágenes 63 y 64

Esquema interpretativo de la ocupación de los terrenos del terraplén portuario entre *Pedrouços* y *Alcântara*, en la zona correspondiente a la segunda sección de los trabajos: (63) sobre base cartográfica de 1909, doce años después del inicio de los trabajos, y; (64) sobre base cartográfica de 1963, actualizada en 1973, correspondiendo al momento de ocupación portuaria/industrial más intensa, salvo en la *dársena de Pesca*, a la izquierda

Como continuación de una primera central eléctrica localizada en el terraplén de *Boavista*<sup>174</sup>, la nueva *Central Tajo* fue inaugurada en 1909, en el frente-río entre el edificio de la *Codearia* y el *Palacio de Belém*; esta unidad «*pasó por tres periodos de existencia diferentes y complementarios que, en arqueología industrial, corresponden a tres niveles estratigráficos*

*distintos, aún presentes de alguna forma en el conjunto de edificios y máquinas que la caracterizan*»<sup>175</sup>.

Con el progresivo peso que el sector petroquímico fue ganando en el siglo XX y debido a su incompatibilidad con el entorno edificado, las tres unidades del sector energético acabarán por abandonar el frente de la ribera occidental, con las instalaciones

<sup>174</sup> Que, a su vez, había ya sustituido a la compañía de gas ahí localizada en el siglo XIX, como resultado de la progresiva implementación de la energía eléctrica en la iluminación pública y en el servicio a la industria y a la ciudad

<sup>175</sup> SANTANA, Francisco; SUCENA, Eduardo (coord.) (1994): *Dicionário da História de Lisboa*. Carlos Quintas: Lisboa, pp.256

de gas y de petróleo, trasladándose sus instalaciones, a lo largo de los años 40, hacia el lado oriental de la ciudad.

Las protestas sobre la localización de la *Fábrica de Gas* tenía ya antecedentes: «los terrenos junto a la Torre de Belém fueron cedidos por el Ayuntamiento, pero desde el inicio hubo una oposición de intelectuales defensores del monumento quinientista, en defensa de la “estética ciudadana”. Efectivamente, toda el área entre la línea del ferrocarril de Cascais y el Tajo había ennegrecido debido al carbón, materia prima necesaria para la fabricación de gas»<sup>176</sup>.

Después de un largo periodo de contenciosos judiciales y con el apoyo del Estado, motivado también por la realización de la *Exposición del Mundo Portugués* de 1940, la fábrica acabó por cambiar su localización en 1944, pasando para la zona de los *Olivais*.

El inicio de la década de los cuarenta marca, también, la inauguración de la *Fábrica de Sacor* en el lado oriental de la ciudad, pasando así el sector petrolífero por un proceso similar de transferencia de actividad para este lado de la ciudad.

Perdiendo su relevancia económica, las instalaciones petroleras de la dársena de *Santo Amaro* tuvieron que esperar a la década de los cincuenta para cerrar definitivamente, por imposición del trazado del proyecto del puente sobre el Tajo.

Finalmente, la *Central Eléctrica* fue desactivada definitivamente en el año 1975.

Además de la saga de las compañías del sector energético y dejando a parte la ocupación de la zona de *Belém* por la ciudad, por causa de la realización, en 1940, de la *Exposición del Mundo Portugués* – a ella volveremos –, el lado occidental del frente de ribera apenas si tuvo otras ocupaciones puntuales, aunque sería preciso referir el conjunto de almacenes de la

dársena de *Santo Amaro* y la ocupación de parcelas del terraplén que acabaron por quedarse al norte del corredor longitudinal de accesibilidad, y siendo la ocupación más importante la construcción de la parcela dedicada a la *Feria Internacional de Lisboa* en los terrenos de la antigua *Praia da Junqueira*.

En este tramo del terraplén hay que referenciar también la construcción, en 1940, de la estación fluvial occidental de *Belém*, sin olvidar las varias estaciones de ferrocarril, como la de *Belém*, inaugurada también este año.

En el extremo occidental de la ciudad, la implementación del plan general de mejoras del puerto de 1946 condujo a la realización de un nuevo terraplén de gran dimensión, para localizar ahí la nueva dársena de pesca, ya que funcionaba aunque sin condiciones en el muelle de *Santos*, junto al *Cais do Sodré*.

Aún siendo un proyecto conflictivo<sup>177</sup>, la ejecución de los trabajos se desarrolló entre 1948 y 1952; 1954 fue la fecha de inauguración y 1956 el año de constitución de la sociedad *Docapesca*, concesionaria de la Administración de Puerto de Lisboa, que aprovechó las condiciones del II Plan de Fomento para la construcción de sus infraestructuras viarias y edificadas<sup>178</sup>.

Los terrenos ganados al río para la dársena de pesca, que fueron ampliados en la segunda mitad de la década de los sesenta en su lado poniente<sup>179</sup>, permitieron crear una infraestructura sectorial moderna para la época, incluyendo, entre otros, una gran lonja, un almacén frigorífico, depósitos de combustibles, servicios portuarios, policiales y fiscales, edificios administrativos y de las

<sup>176</sup> SANTANA, Francisco; SUCENA, Eduardo (coord.) (1994); *Dicionário da História de Lisboa*; Carlos Quintas: Lisboa, pp.378

<sup>177</sup> Según *Sá Nogueira*, fueron varias las intervenciones discordantes, incluyendo el Ayuntamiento, alegando su proximidad a la *Torre de Belém*. in: SÁ NOGUEIRA, Salvador (1955); *Relatório – Contas do ano de 1954*; volumen I, Lisboa

<sup>178</sup> NABAIS, António; Ramos, Paulo (1987); *100 años del Puerto de Lisboa*; APL; Lisboa, pp.142

<sup>179</sup> Pasando entonces de 60 para 70 hectáreas de área; AGPL (1965); *O Porto de Pesca de Lisboa*; AGPL; Lisboa

compañías, oficinas, instituciones de enseñanza profesional y de investigación en el sector de la pesca.

El inicio de los años setenta marcó, también en el puerto de Lisboa, el desarrollo de los terminales especializados de contenedores; el primero, funcionado desde 1970, se localizó frente al antiguo *Convento de Santa Apolónia*, y el segundo en el muelle sur de la dársena de Alcântara, sobre el río, justificando la construcción de un nuevo terraplén para esa finalidad en las postrimerías de la década de los ochenta, ganando 80 metros más al río a lo largo de 1.100 metros.

Como ya vimos, la formación del territorio portuario a partir del final del siglo XIX en la Lisboa central y occidental, esto es, delante del frente edificado de la ciudad, obedeció a un proceso distinto del que, hasta entonces, había ocurrido.

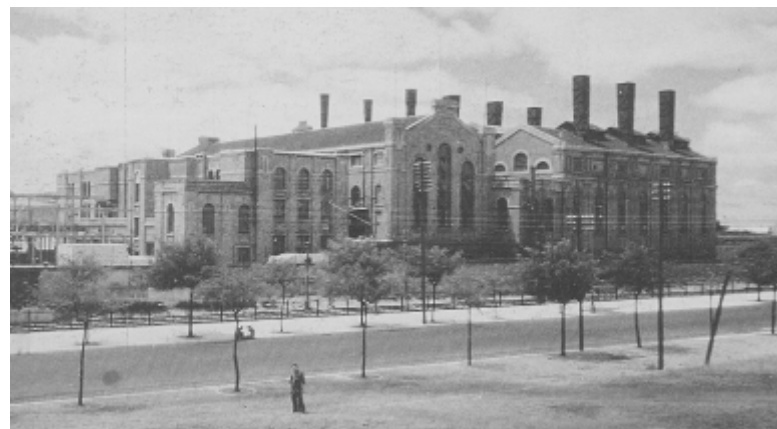
El proceso de crecimiento y de ocupación de vacíos parcela a parcela dio lugar a un proceso de formación a partir de un «*plan general de mejoras del territorio portuario*», esto es, ocurrió en base a una visión de conjunto para un nuevo territorio longitudinal a ganar al río delante del aglomerado urbano.

El proceso de sedimentación urbana y de intervenciones locales fue remplazado por el plan general sectorial de la actividad portuaria, coordinado también, como vimos, con la implantación del ferrocarril.

Las formas y la dimensión de este nuevo espacio de ribera, portuario e industrial, son así distintas de las tipologías hasta entonces verificadas.

En un ejercicio de síntesis, teniendo presente la caracterización de este proceso en Lisboa, pueden ser identificadas las siguientes tipologías de ocupación de ribera en el terraplén portuario situado frente a la ciudad:

1. El edificio público de representación que, en el terraplén portuario ya no es tanto una industria pública (ahora



imágenes 65 a 67

Vistas (65) sobre el edificio industrial de la *Central Eléctrica*, en 1909, (66) sobre el muelle y edificios de almacenes en el *Depósito de Santa Apolónia*, en 1940, y (67) sobre el puerto de pesca, en la década de ochenta

ocupando un gran extensión, siendo más frecuente encontrar edificios con calidad arquitectónica) o la aduana (ahora más un servicio y no tanto un edificio), sino los edificios de las estaciones marítimas, fluviales y ferroviarias, representando una puerta de la ciudad, o algunos edificios de servicios localizados en puntos clave como hoteles o edificios de la administración portuaria.

2. El equipamiento industrial ribereño, pudiendo ser identificados dos niveles:

2.1 El edificio industrial corriente, con distintas formas y mayor o menor calidad arquitectónica, especialmente:

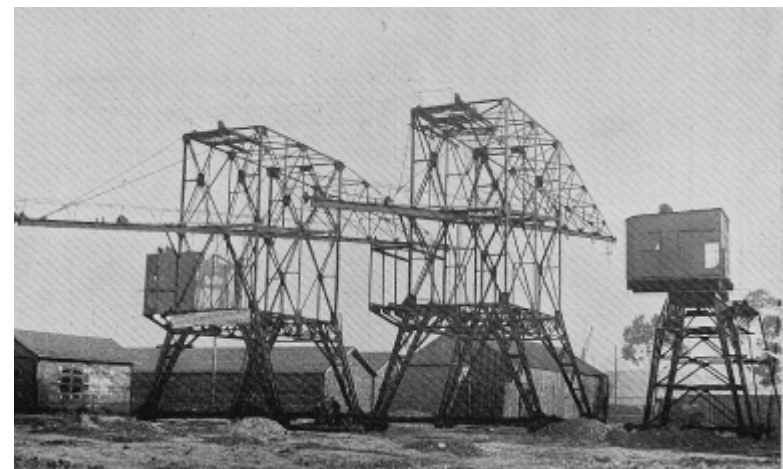
- El almacén genérico resultante de proyectos-tipo realizados en distintas épocas y según diferentes tecnologías constructivas (del almacén de hierro y ladrillo al de hormigón);
- El edificio industrial especializado, con formas variables en épocas distintas, sea un edificio único o un proyecto repetitivo, como por ejemplo un depósito de combustibles, una lonja, edificios administrativos, un almacén frigorífico, hangares de construcción y reparación naval, oficinas, centrales energéticas, etc.;

2.2 El equipamiento e infraestructuras portuarias de distinto orden, sea el ferrocarril de servicio portuario, las distintas grúas con sus diferentes tecnologías, faros, torres que señalaban los husos horarios, muelles flotantes, etc.

3. La infraestructura portuaria resultante del terraplén, especialmente:

3.1 El muelle portuario, en sus distintas formas, incluyendo el terreno libre por detrás para depósito o trasbordo de las diferentes mercancías o tecnologías;

3.2 La dársena interior, en sus variadas formas y dimensiones, más o menos especializada, protegida o no por esclusas,



imágenes 68 a 70

Vistas (68) de la *Estación Marítima de Alcântara*, en 1958, (69) de grúas a laborar en el puerto de Lisboa, en 1926, y (70) del astillero naval de la *Rocha do Conde de Óbidos*, en 1949

realizando funciones portuarias similares al muelle con mayor protección del río;

3.3 El astillero complejo, mezclando distintos elementos morfológicos como los muelles, diques secos, infraestructuras portuarias especializadas, edificios administrativos y edificios industriales en combinaciones donde los límites de cada elemento no son tan claros.

En comparación con las tipologías de ocupación ribereña en el inicio del periodo industrial, en el terraplén portuario delante la ciudad predominan ahora casi en exclusividad las formas industriales o portuarias, que en muchas zonas son inaccesibles a la ciudad.

El terraplén portuario cumplió su función y, además de casos localizadas, sin espacio para los usos urbanos.

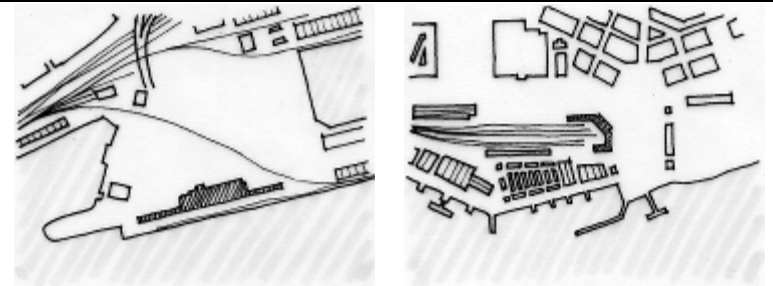
La tipología más “urbana” de esta “nueva” ciudad portuaria fueron los edificios públicos de representación, donde asumió particular relevancia el edificio de la estación marítima, fluvial o ferroviaria, y las dársenas que, en pleno periodo industrial, estaban ya asociadas a usos recreativos.

Puntualmente, como ocurrió en el terraplén delante del *Cais do Sodré*, o como ocurrió y estaría previsto continuar delante de la *Praça do Comercio*, la actividad portuaria o industrial supieron crear intervalos, permitiendo a ambos espacios públicos, anteriormente clasificados como muelles de representación, continuar manteniendo el contacto con el río - la *Praça do Comercio* manteniendo su morfología, el *Cais do Sodré* duplicando su espacio libre y ganando aún más significado urbano al integrar el edificio de representación que es la estación Terminal del ferrocarril de *Cascais*.

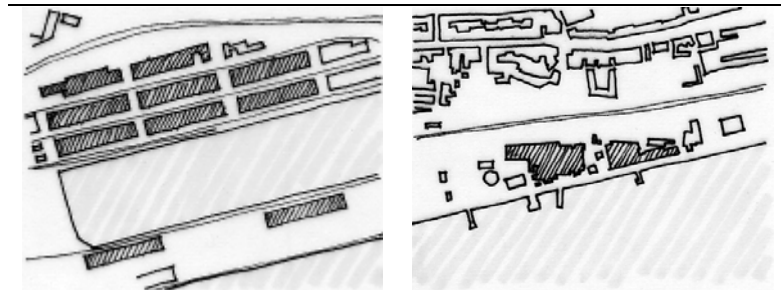
Pero, incluso en estos dos casos, falta saber qué pasaría si la conexión del ferrocarril no hubiese sido interrumpida, a finales del siglo XIX, en el *Cais do Sodré* y hubiese continuado su ejecución hasta *Santa Apolónia*.

## CUADRO 6: TIPOLOGÍAS DE LA OCUPACIÓN RIBEREÑA DE LISBOA EN EL TERRAPLÉN PORTUARIO DELANTE LA CIUDAD

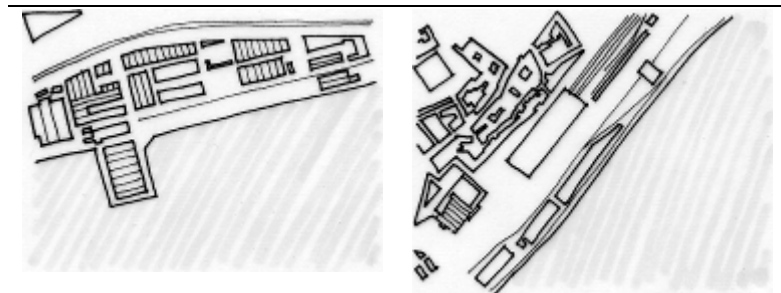
### EDIFICIOS PÚBLICOS DE REPRESENTACIÓN



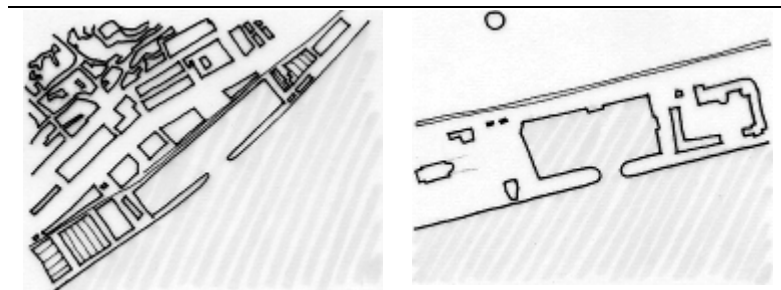
### EDIFICIOS Y EQUIPAMIENTOS INDUSTRIALES



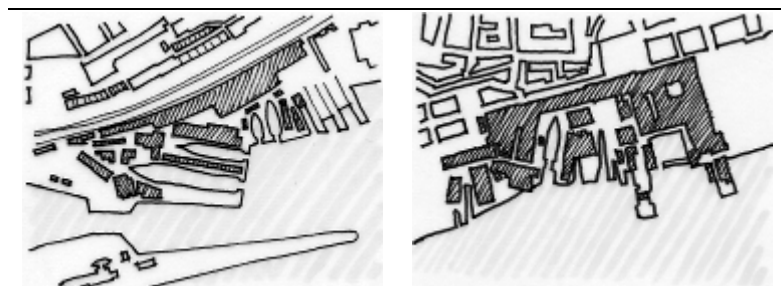
### MUELLES PORTUARIOS



### DÁRSENAS PORTUARIAS



### ASTILLEROS COMPLEJOS



Es así comprensible la predominancia de las tipologías industriales en la ocupación de la ribera de la ciudad industrial que, al final del siglo XIX y en el siglo XX, se lanzó a los grandes proyectos de infraestructura de su tiempo.

En la formación del territorio ribereño en el terraplén portuario estas fueron las excepciones no industriales a la regla dominante que fue la afectación de los nuevos terrenos a la finalidad a la que habían dado respuesta.

Así continuó hasta los años cuarenta, fecha del inicio de la conquista de parte de estos terrenos para la ciudad, en procesos de renovación urbana realizados todavía en pleno periodo industrial.

### 2.2.3 Las redes viarias y la nueva ciudad de ribera

El profundo cambio en la forma ribereña de la Lisboa central y occidental en el periodo industrial, a partir de la transición para el siglo XX, fue marcado, como observamos, por los grandes proyectos de infraestructura del puerto y del ferrocarril.

Para ambos, la existencia de un frente urbano ya concluido y las diferencias de cota que la acompañaban constituyeran una dificultad solo superable durante la construcción de un terraplén, cuya ejecución supieron repartirse ambas administraciones.

Pero ya desde la segunda mitad del siglo XIX se planteaba un tercer tema de infraestructura que había empezado a ganar forma en el momento de la realización del terraplén de la *Boavista*: el viario costero de la ciudad.

Habiendo sido, como pudimos comprobar, una realización inminentemente industrial, creando nuevas parcelas y un muelle portuario más moderno, el terraplén permitió crear también el primer tramo de un proyecto que ya tenía su espacio en el pensar de la ciudad: la creación de una nueva calle costera conectando el tejido urbano *pombalino* con *Alcântara*,

correspondiendo al tramo de la nueva industria ribereña dentro de puertas desde el siglo XVIII.

La ciudad asumió, en plena segunda mitad del siglo XIX, la necesidad de crear una nueva calle paralela a su frente-río, moderna, de perfil más regular y generoso, localizada en el eje de ribera a lo largo del cual la industria prosperaba y conectaba con el aglomerado real de *Belém*, pasando aún por otros territorios industriales ya fuera de puertas.

Visible en el proyecto avanzado para el Puerto de Lisboa por *Baldaque da Silva*, en 1891<sup>180</sup>, el perfil de la bautizada como *Rua 24 de Julho*, propuesto para la ciudad, fue una opción de compromiso: al mismo tiempo que creaba un muelle portuario con mejores condiciones, creaba también una larga avenida urbana, el equivalente a un paseo fluvial.

La primera obra del nuevo viario ribereño, en pleno siglo XIX, fue pues una realización de integración entre puerto y ciudad, donde la eficacia funcional del nuevo muelle convivió con las funciones urbanas de la accesibilidad y de la vida urbana en sociedad, para la que el amplio espacio público ribereño presentaba un gran potencial – véase la cita presentada en el inicio del capítulo 2.2.

Es importante remarcar la importancia de esta función de accesibilidad longitudinal; hasta entonces, el tráfico de mercancías a lo largo del río ocurría por vía fluvial y la concreción de la calle urbana permitió su sustitución por el viario ribereño, haciendo más eficiente la circulación en la ciudad.

Estaba así planteado el tema de la accesibilidad de la ciudad a la orla de ribera, tema este que encontró, pocos años después, la oportunidad irreplicable de realización que fue el momento de la ejecución del terraplén portuario, con el valor añadido de, en su concepción, cubrir la totalidad del frente-río de la ciudad.

---

<sup>180</sup> SILVA, A. A. Baldaque da (1983): *A Barra e o porto de Lisboa*; Imprensa Nacional: Lisboa

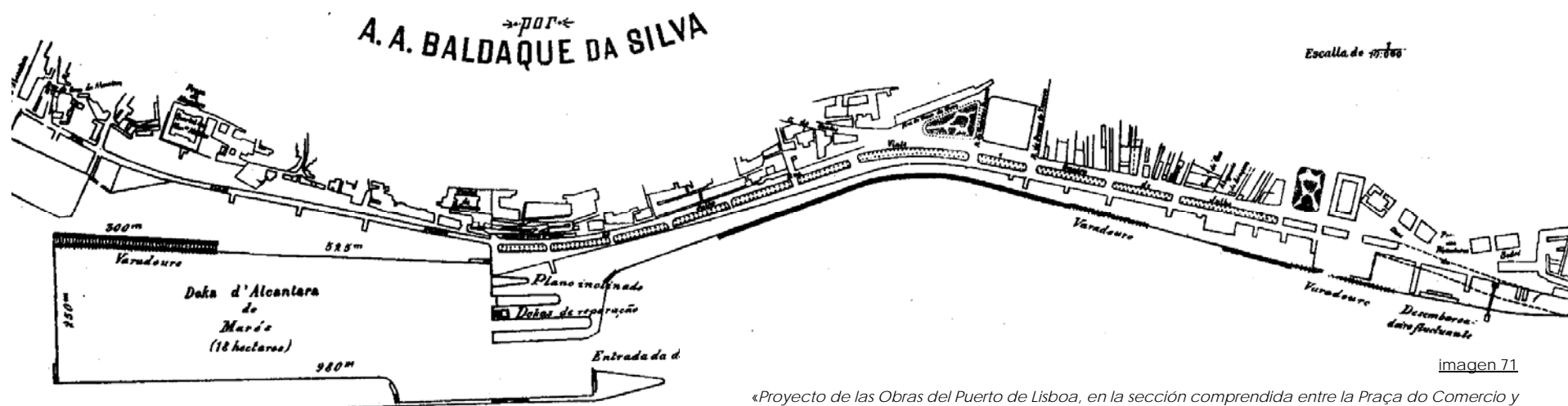


imagen 71

«Proyecto de las Obras del Puerto de Lisboa, en la sección comprendida entre la Praça do Comercio y Alcântara, atendiendo a las obras ya construidas en esta sección», presentado por Baldaque da Silva en 1891. En la planta es bien visible el trazado de la Rua 24 de Julho, por detrás de las obras del puerto, y la intención de su prolongación hacia naciente

No habiendo sido una obra dirigida directamente para esta finalidad, la realización del terraplén fue el factor que permitió a la ciudad ejecutar su nueva infraestructura viaria al final del siglo XIX, a que se debe añadir, también, su sistema de transporte público sobre carriles, primero a tracción animal y, después, eléctrico.

Pero esta nueva infraestructura de accesibilidad tomó una forma distinta de la fórmula de éxito ensayada en el tramo pionero de *Boavista*.

Efectivamente, si por un lado la realización del terraplén a lo largo de casi todo el frente-río de la ciudad – no fue ejecutado de inmediato sino apenas en el trozo central entre el *Cais do Sodré* y la *Praça do Comercio*<sup>181</sup> y el trozo para naciente de *Santa Apolónia*<sup>182</sup> – permitió a la nueva infraestructura tener la continuidad que es necesaria para que funcione con eficacia, por otro, la integración entre puerto y ciudad llegó a su fin.

<sup>181</sup> Este trozo solo empezó a ser ejecutado a partir de 1939, con el cierre de los astilleros del *Arsenal de la Armada*, transferidos para el *Arsenal del Alfeite*, en la orilla sur, y la apertura de la *Avenida da Ribera das Naus*

<sup>182</sup> Tramo ejecutado en la década de los cuarenta, aprovechando en parte los terrenos ribereños ya existentes, en parte la realización de los trabajos de ejecución del terraplén ribereño y, más a naciente, pasando para el interior

En su mayor extensión la nueva avenida, en las zonas central y occidental de la ciudad, fue realizada inmediatamente delante del anterior frente-río, confinándola con el edificado preexistente, alejada del nuevo frente-río, que fue ocupado casi en su totalidad por la actividad portuaria<sup>183</sup>.

En el momento en que la actividad portuaria, con una nueva dimensión, empezó a funcionar como actividad especializada, la ciudad perdió el contacto con su río.

Empezó así en Lisboa una fase de segregación entre puerto y ciudad, que habría de caracterizar la relación con el río hasta las transformaciones económicas de la ciudad post-industrial.

La suma de varios factores, especialmente las características particulares de las zonas portuarias, el hecho de que muchas de estas zonas obligaran a la existencia de zonas restringidas, la fuerte barrera física, también vedada, de la línea del ferrocarril y la creación del nuevo viario longitudinal como eje estructurante, condujo al alejamiento del frente-río de la vida urbana de Lisboa.

<sup>183</sup> Importa señalar que en el lado oriental de la ciudad, a partir de la estación de *Santa Apolónia* para naciente, siendo el ferrocarril una realización anterior, el nuevo viario longitudinal es el que está más próximo del río, siendo el ferrocarril más interior

El beneficio fue la creación de un nuevo eje longitudinal para el viario y para el transporte público, capaz de sustituir el eje longitudinal preexistente al periodo industrial, y de así dar respuesta a las necesidades de la ciudad industrial del siglo XX.

La mayor dimensión del perfil transversal, la continuidad longitudinal y el hecho de contornear el relieve, siguiendo un trazado llano, confiere a esta nueva avenida una función estructurante en un nuevo sistema de accesibilidad ribereña, permitiendo responder al tráfico de atravesamiento y a la gran expansión de un automóvil en fase de afirmación, en una zona donde el tejido consolidado de la ciudad no lo permitiría hacer.

Debe notarse que este viario fue concebido específicamente para servir a la ciudad, ya que, donde puede, específicamente en todo el lado occidental, para poniente del *Cais do Sodré*, el puerto duplicó el sistema viario al construir de inicio, ya dentro de sus terrenos, un eje longitudinal propio para organización de las actividades existentes.

La segregación puerto-ciudad, resultante de la especialización de las actividades, llegó de esta forma también al viario.

Pero el tema de la accesibilidad viaria no se agotó aquí; este nuevo eje por sí mismo no tenía capacidad de dar respuesta a las necesidades urbanas si no tuviese las necesarias conexiones con los ejes transversales también de mayor capacidad, para la conexión con el interior de la ciudad.

Este no era un tema simple, en particular en la zona central de la ciudad, debido a las características del acentuado relieve y a la situación ya referida de existir un frente edificado preexistente y cerrado.

En este tema, el antecedente existente fue la reconstruida *Baixa Pombalina*, donde el trazado de las calles transversales de mayor anchura, rectas y siguiendo el relieve favorable, permitía ya establecer una relación eficaz con el frente-río.



imagen 72

Vista de la *Rua 24 de Julho* en 1890, con los trabajos de construcción de la dársena de *Alcântara* en curso

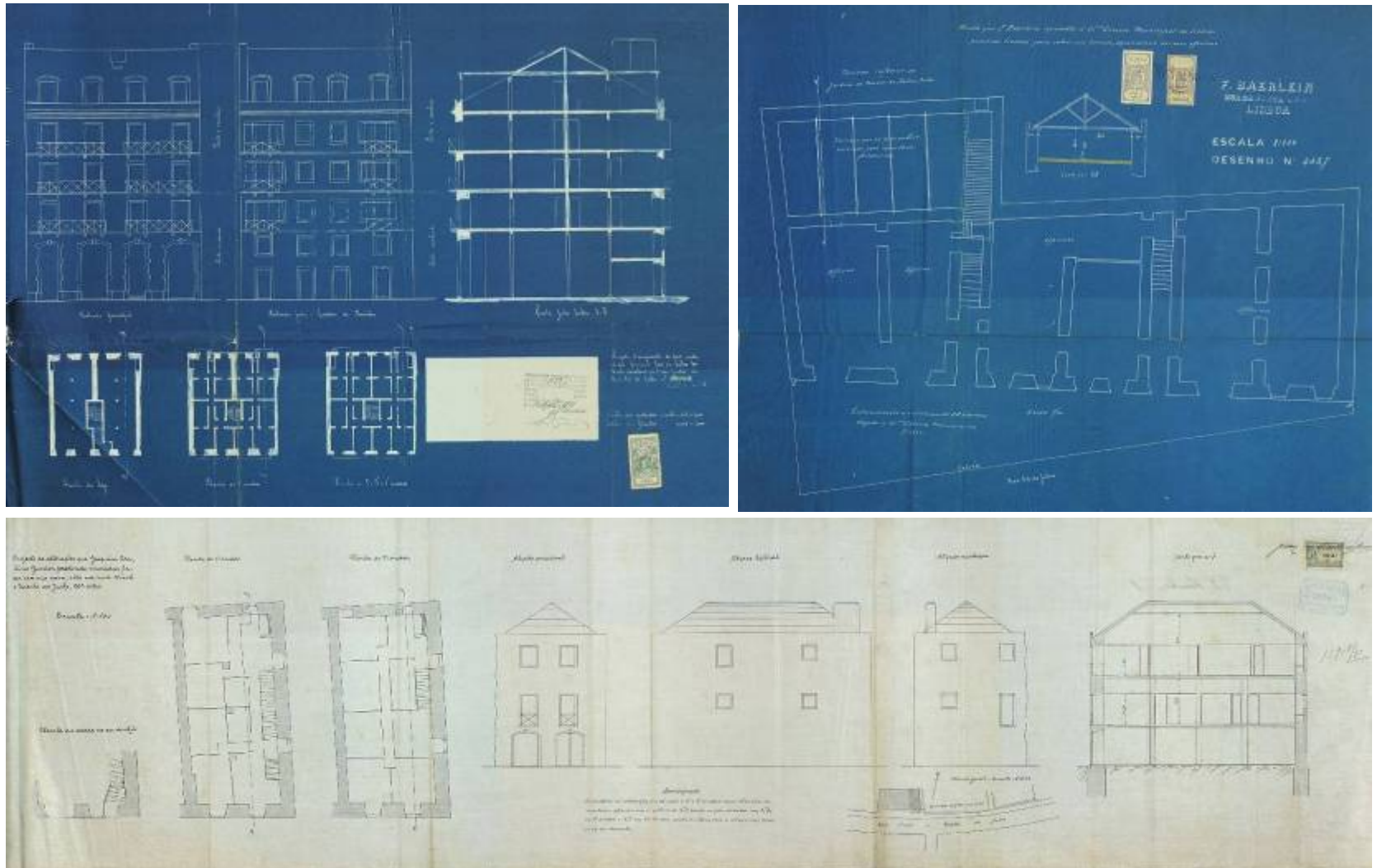
El sistema de calles de la *Baixa Pombalina* tuvo continuidad hacia el interior en la segunda mitad del siglo XIX, con la apertura de la *Avenida da Libertade*, substituyendo al *Paseo Público*, aprobada en 1877<sup>184</sup>, y de la *Avenida de los Ángeles*, actual *Avenida Almirante Reis*, cuyo trazado penetró en la ciudad en siglo XX, ambas siguiendo la morfología favorable de los valles.

El episodio ribereño siguiente, como pudimos verificar a propósito del terraplén de *Boavista*, fue el trazado, aún en el siglo XIX, de la *Avenida D. Carlos I*, conectando los terrenos resultantes del terraplén y el entonces "nuevo paseo público costero" con el *Palacio de las Cortes*.

Esa intervención fue el prelude de la doble estructuración que ocurrió más tarde en el momento de los grandes proyectos de infraestructura, a partir del eje longitudinal, construido sin problema en los nuevos terrenos ganados al río, y de las conexiones transversales, ejecutadas con mayor dificultad

<sup>184</sup> La aprobación en sesión municipal de 1877 fue la concreción de un proyecto con veinte años, representando el inicio del proyecto de expansión de la ciudad para norte planteado por *Frederico Ressano Garcia*





imágenes 73 a 75

La construcción del frente edificado en la nueva *Rua 24 de Julho*:

(73) Proyecto de uno de los seis edificios promovidos por *Germano José Talles* entre 1898 y 1901, en la *Rua 24 de Julho* y *Pateo da Torrinha*, a partir de una parcelación del frente-río y con recurso a un proyecto-tipo; en la transición del siglo los "nuevos" edificios adoptaron el alargamiento de la calle, al contrario del procedimiento anterior, como fue el caso del (74) edificio actualmente con el número 98 de la *Avenida 24 de Julho*, cuyo proyecto requerido por *F. Baerlein* en 1890 para la ampliación de una oficina rudimentar, seguido por una (75) ampliación del extremo naciente para construcción de residencia propia (1908), adoptó una fachada correspondiente al límite de la parcela preexistente, distinto del perfil de la nueva calle, dejando libre un área triangular «alquilado al Ayuntamiento»

debido a los frentes edificados existentes, más o menos profundos.

Para implementar este sistema de transversales en su zona central, la ciudad tuvo que buscar las localizaciones donde la morfología del terreno permitía trazar nuevas avenidas,

abordando en simultáneo la necesidad de recurrir a expropiaciones y al derribo de edificaciones existentes.



imágenes 76 y 77

Esquema interpretativo de la forma de ribera y estructura urbana principal de Lisboa (edificado), a partir de la planta de 1998; Ensayo comparativo sobreponiendo el sistema viario principal de la ciudad en el inicio del periodo industrial (primera mitad del siglo XIX), a trazos, y el mismo sistema en la actualidad, evidenciando las funciones del sistema longitudinal y de los ejes transversales



imágenes 78 a 83

Vista de seis de los ejes transversales del nuevo sistema ribereño de la ciudad industrial: arriba, los tres nuevos ejes transversales de la zona central, entre la *Baixa Pombalina* y *Alcântara*, concretamente, (78) la *Avenida D. Carlos I*, (79) la *Avenida Infante Santo*, y (80) la *Avenida de Ceuta* (con toponimia diferente hasta el puerto - *Calle Cascais*); abajo, (81) la *Calle de los Jerónimos* y (82) la *Avenida de la Torre de Belém*, en el lado occidental de la ciudad, y (83) la *Avenida Mouzinho de Albuquerque*, en el lado naciente de la zona central

Centrándonos en el frente de ribera, entre la *Baixa Pombalina* y *Alcântara* y donde este tema era más complejo, el sistema de nuevas transversales ocurrió en tres nuevos ejes: la *Avenida D. Carlos I*, en el siglo XIX, y las avenidas *Infante Santo* y *de Ceuta*, ya en pleno siglo XX.

El trazado de la *Avenida Infante Santo*, aprovechando una línea de agua existente, también en pendiente, había sido aprobado por primera vez en sesión municipal en 1887; pospuesto en diversas ocasiones, fue ejecutado durante el *Estado Nuevo* y sólo se consolidó como avenida urbana en la década de los

cincuenta con la construcción de los frentes edificados modernos en su tramo superior.

La ejecución de la *Avenida de Ceuta* tuvo una menor dificultad en su trazado interior ya que pudo aprovechar el relieve favorable del *Valle de Alcântara* y los terrenos liberados con la canalización del río con el mismo nombre.

A pesar de ello, tal como había sucedido en la *Avenida Infante Santo*, obligó a la ejecución de derribos en el frente edificado preexistente, para poder conectar con el eje longitudinal con un perfil aceptable.

En este caso, fue necesario derribar el lado poniente del frente edificado industrial, localizado sobre la ensenada del antiguo molino de marea, y el frente edificado del eje de penetración anterior, para poder ejecutar esta conexión con eficacia.

Centrándonos en el trozo oriental de Lisboa, entre la *Baixa Pombalina* y el límite administrativo de la segunda mitad del siglo XIX, el tema presentó la misma complejidad, resultante del encuentro entre el frente litoral con la zona consolidada de la colina del Castillo y de su continuidad en un frente edificado longitudinal.

En este tramo, el nuevo eje transversal de penetración fue realizado ya a finales del siglo XX, con la apertura de la *Avenida Mouzinho de Albuquerque*, una vez más aprovechando el relieve favorable y la disponibilidad de terrenos que una situación de valle sobre el Tajo permitió mantener.

Cabe destacar que en el tramo ribereño occidental de la ciudad, entre *Alcântara* y *Belém*, la formación del sistema de accesibilidad se produjo por un proceso similar al de la zona central, especialmente, (1) con el trazado del eje longitudinal de la ciudad lanzado en los terrenos de terraplén, (2) con la duplicación del eje longitudinal en el lado del puerto, para su servicio, (3) con el aprovechamiento de ejes preexistentes como la *Calzada de Ajuda*, que conectaba los palacios de *Belém* y de la *Ajuda*, y (4) con la necesidad de proceder a derribos en las zonas más consolidadas para lanzar o ensanchar los ejes transversales, como fue el caso de *Belém*, junto a los Jerónimos.

En este tramo, en las zonas más alejadas del centro de la ciudad, fue posible trazar ejes transversales de nuevo a partir del diseño de barrios, como fue el caso de la expansión urbana del *Restelo*, proyectando dos avenidas transversales que toman por referencia la perspectiva de puntos urbanos costeros, una primera dirigida a de la *Torre de Belém* y otra a la entonces *Rotunda de Algés*.

Importa finalmente señalar la transformación reciente que este sistema ha tenido con la liberación de la avenida longitudinal del puerto para el uso urbano, manteniéndose conectada con la ciudad por un sistema de cuatro puentes sobre el ferrocarril, dos localizados en la continuación de las avenidas *Infante Santo* y de *Ceuta*, en *Alcântara*, y otros dos en la extremidad occidental del terraplén, uno frente a la *Torre de Belém* y el otro conectando con el cinturón viario interior de Lisboa, justo en su límite administrativo.

#### **2.2.4 La forma del frente portuario frente a la ciudad al final del periodo industrial**

Como es posible comprobar en las imágenes 61 a 64 – los esquemas comparativos dibujados para la zonas de ribera central y occidental de la ciudad –, el proceso de formación del territorio portuario como proyecto de infraestructura fue acompañado, en los terrenos libres preexistentes, por una densificación del uso industrial en los varios tramos del frente de ribera anterior y que presentaban capacidad para ello.

Este fenómeno se dio, en particular, (1) en el terraplén de la *Boavista*, adoptando el nuevo trazado reticulado y consolidando su ocupación, (2) en la zona del *Fuerte del Sacramento*, ocupando los terrenos del antiguo *Baluarte* que no quedaron afectados por el sistema viario, (3) en *Alcântara*, consolidando las ocupaciones industriales a ambos lados de la antigua línea de agua, (4) en el *Calvario*, ocupando varios terrenos libres, y (5) en *Belém/ Pedrouços*, ocupando, también, los espacios vacíos.

Puede apreciarse esta situación en los dibujos de las imágenes 83 y 84, ejemplificando en particular las zonas de *Alcântara* y de *Belém*.

En ambas zonas es posible verificar que este proceso ocurrió primero en los terrenos libres anteriores al terraplén, pero ocurrió



imagen 84

Esquema interpretativo de la evolución de la forma de la ribera edificada en la zona de *Alcântara*, a partir de las plantas de 1807, 1909 y 1963, parcialmente actualizada en 1973

también, enseguida, en las zonas ganadas al río localizadas por encima del corredor de infraestructuras.

En el dibujo con base en la cartografía de 1973 es visible ya una regresión en algunas zonas anteriores al terraplén<sup>185</sup>, con la liberación parcial de terrenos industriales del siglo XIX, aunque en las zonas industriales localizadas en áreas ganadas al río por encima del corredor de infraestructura, en general y desde el inicio del siglo XX, ello no ocurra.

Verificándose en momentos distintos a lo largo del siglo XX, en parte en función de la época de ocupación de los terrenos en el XIX, fue común la densificación industrial de las parcelas libres por encima del corredor de infraestructuras, fenómeno este que ocurre en forma casuística.

Al no tratarse de áreas de administración portuaria, aunque una parte sustancial de ellas haya sido conquistada al río en el terraplén del final del siglo XIX, esta ocupación industrial de la ciudad en sus límites ribereños, delante del puerto, reproduce el proceso de formación territorial anterior al terraplén, produciéndose eventualmente caso a caso, en la escala de la parcela.

Es claro que algunos de los terrenos ganados al río en el terraplén acabaron por no ser afectos al uso portuario.

Principalmente en las zonas cóncavas del perfil de la ribera preexistente, donde con el terraplén fue posible ganar más profundidad al río, nuevos terrenos acabaron por quedar por encima del trazado de la infraestructura longitudinal (del ferrocarril y del eje viario) y fueron ganados para su ocupación por la ciudad.

<sup>185</sup> Por ejemplo, en los terrenos de la *CUF*, en *Alcântara*, o a poniente del edificio de la Cordearía, en *Belém*

Considerando separadamente la zona de *Boavista*, ocupada por el terraplén anterior a los trabajos de la gran infraestructura ribereña, este fenómeno se dio, también, en *Alcântara* y en *Belém*, esta segunda zona transformada en la década de los cuarenta debido a la Exposición del Mundo Portugués – de la que resultó la creación de un área significativa de espacio público cualificado.

En estos nuevos territorios de la ciudad, aún teniendo presente las particularidades de cada uno, la ocupación que se otorga a los terrenos del terraplén por encima del corredor de infraestructuras coincidió en dos funciones urbanas dominantes: el edificado industrial<sup>186</sup> y el espacio público<sup>187</sup>, sea esto por opción inicial, sea el resultado de los primeros procesos de renovación urbana ribereña que tuvieron un momento alto en la década de los cuarenta del siglo XX.

En síntesis, con la verificación de este doble proceso – (1) la formación del territorio portuario como proyecto de infraestructura, a partir de grandes trabajos de terraplenado, y (2) la consolidación del frente-rio anterior, a la escala de la parcela – nació una nueva forma de ribera, no correspondiendo en términos exactos a la suma de las dos realidades.

En esa nueva realidad formal, que es el frente portuario delante de la ciudad, se identifican las siguientes partes y componentes:

1. La calle longitudinal preexistente y su frente edificado interior, sea:

<sup>186</sup> Dominando la ocupación en *Boavista*, ocupando el espacio más interior de *Alcântara*, donde se creó una manzana triangular industrial, y ocupando un frente longitudinal en ambos lados de la zona de la exposición de 1940, en *Belém* y *Jerónimos* – no refiriendo la ocupación industrial anterior a la exposición

<sup>187</sup> Las varias plazas creadas en la *Boavista*, la *Travessa do Baluarte*, trazada sobre parte del *Baluarte do Sacramento* y separando la manzana industrial del edificado industrial anterior, y todo el espacio público creado en *Belém*, incluso antes de 1940 con las plazas delante del palacio y de los *Jerónimos*

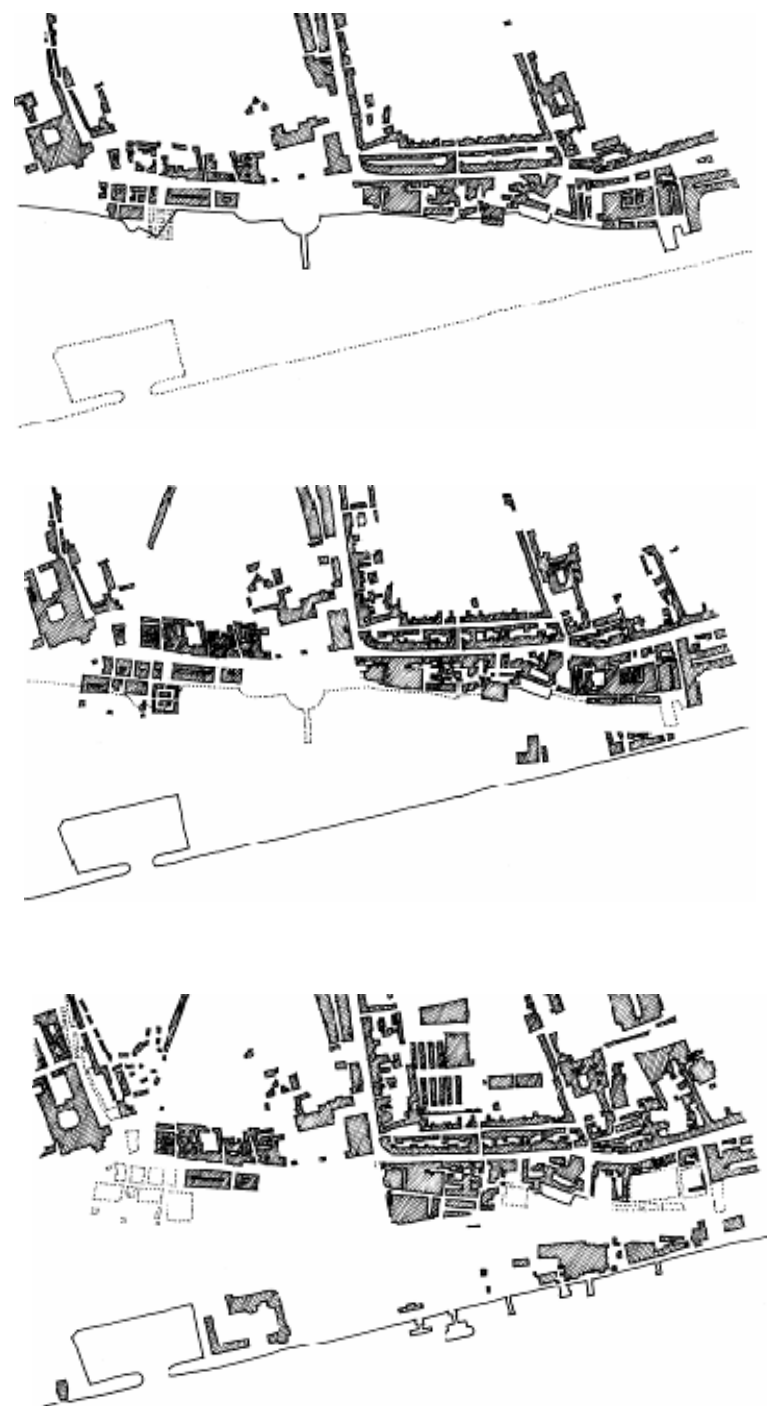
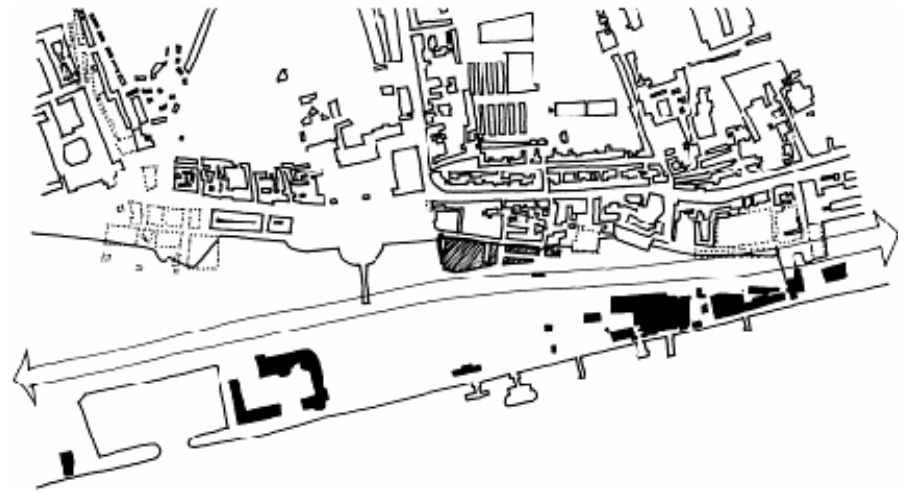
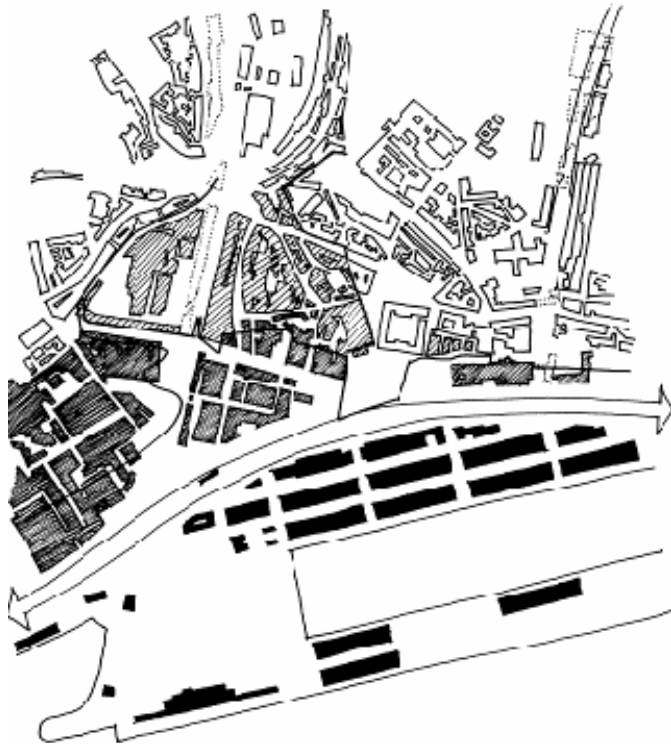


imagen 85

Esquema interpretativo de la evolución de la forma ribereña (edificado) de la zona de *Belém*, a partir de cartas de 1807, 1909 y 11963, parcialmente actualizada a 1973



imágenes 86 y 87

Síntesis de la evolución de la forma de la ribera en las zonas de *Alcântara* y *Belém*, con base en las plantas de 1963, parcialmente actualizadas a 1973, siendo posible identificar las partes componentes de la nueva realidad formal que es el frente portuario frente a la ciudad, específicamente, (1) los terrenos de la primera industrialización, con trazo más ancho, (2) los derribos para el trazado del nuevo viario, en trazo discontinuo, (3) los terrenos industriales de la ciudad en terrenos ganados al río en el terraplén portuario, en un trazo más compacto, (4) el corredor de infraestructura, y (5) los territorios portuarios, en negro

- 1a) la calle como el elemento de frente-río preexistente, con su lado no edificado constituido por zonas de playa, de jardines o terrenos libres, o;
- 1b) con un frente edificado también en su otro lado, estando edificadas las traseras de este frente (y sus eventuales terrenos) en el frente-río preexistente al periodo industrial.
2. El frente edificado de ribera de la primera industrialización, en los siglos XVIII y XIX, formado por la sucesión de intervenciones a la escala de la parcela, específicamente:
  - 2a) ocupando los terrenos libres colindantes con el lado no edificado de la calle longitudinal preexistente, o;
  - 2b) ocupando los terrenos en la parte posterior del frente edificado preexistente, creando una nueva accesibilidad ribereña o sirviéndose, a partir de la calle longitudinal, de recurso a conexiones transversales.
3. Puntualmente, en particular en las zonas cóncavas en su perfil preexistente que era donde había más espacio, un segundo frente edificado industrial de la ciudad, ocupando los terrenos ganados al río ya en el ámbito de los grandes proyectos de terraplenes portuarios, eventualmente creando (o no) una segunda accesibilidad longitudinal.
4. El gran corredor longitudinal de la nueva infraestructura del puerto y de la ciudad, localizado en terrenos ganados al río ya en el ámbito de los grandes proyectos de terraplenes portuarios, eventualmente constituido por:
  - El nuevo sistema de accesibilidad viario de la ciudad en el litoral;
  - El nuevo sistema de transportes públicos de la ciudad;
  - El corredor de la red de ferrocarril;



imagen 88

Esquema interpretativo simplificado, adaptando el trazado del ferrocarril, del nuevo eje longitudinal del viario, del área de los terraplenes del puerto y las zonas de la industria ribereña en su momento de ocupación máxima a lo largo del siglo XX (base carta 1:50.000 de 1930), realizado sobre una base cartográfica, con relieve, de 1812

- El corredor de accesibilidades viarias y ferroviarias exclusivas del puerto.
- 5. El espacio portuario propiamente dicho, donde se desarrollan las distintas formas de esta actividad.

En esta síntesis de la forma del frente portuario frente a la ciudad, los puntos 1 y 2 corresponden a un proceso de crecimiento a escala de la parcela, mientras que los puntos 3, 4 y 5 resultaron de los grandes proyectos de infraestructura del periodo industrial.



Pero como verificamos en el caso de los frentes de la Ribera central y occidental de Lisboa, los dos procesos de crecimiento del territorio portuario (a escala de la parcela y como proyecto de infraestructura) no se correspondieron, necesariamente, con la división entre espacios del puerto y de la ciudad.

Por lo general este perfil longitudinal, los terrenos ganados al río por el terraplén portuario, sirvieron también para incorporar el trazado del corredor longitudinal de las nuevas accesibilidades, así como, en situaciones puntuales, para edificar una segunda hilera de edificios industriales, localizada entre el frente edificado anterior y el corredor de accesibilidades.

En otros términos, el territorio portuario formado como proyecto de infraestructura no se dedicó en su totalidad a esta actividad, quedando una porción del territorio dedicada al nuevo sistema de accesibilidad viario y ferroviario de la ciudad, que no tenía en estas zonas espacios disponibles para hacerlo, pero dejando otros terrenos por encima de este corredor para el uso de la ciudad.

En esa nueva realidad territorial del frente fluvial fue el corredor de las accesibilidades el que pasó a constituir la frontera entre el puerto y la ciudad, constituyendo una frontera con fuerte expresión urbanística.

El frente edificado continuo preexistente, el relieve – gran condicionante del desarrollo de los tejidos urbanos –, y el perfil del frente-río anterior al periodo industrial fueron los datos morfológicos inicialmente presentes en la formación de esta realidad territorial.

El ensayo cartográfico que se presenta en la imagen 2.2.45 es bien esclarecedor de esta realidad en el caso de Lisboa: al señalar sobre una base del inicio del periodo industrial (1) el trazado de la infraestructura longitudinal – el ferrocarril y el viario –

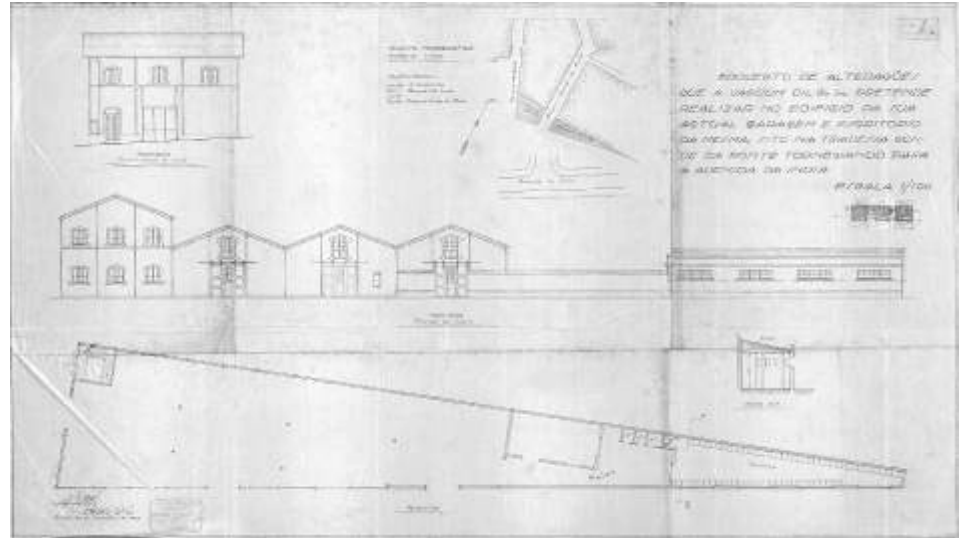


imagen 89

Del ajuste del trazado del corredor longitudinal de infraestructuras en el terraplén occidental del puerto resultaron diversas zonas de terrenos localizados arriba de ese corredor, disponibles para el uso industrial; aquí es presentado el proyecto de edificios industriales de la *Vacuum Oil Company* (1936), ya no existentes, ocupando terrenos del terraplén localizados arriba de la *Avenida da Índia*

, (2) la nueva orilla de río resultante de los terraplenes del puerto y (3) la localización de la industria en su ocupación máxima a lo largo del tiempo en este nuevo territorio, resalta la lógica de correspondencia de las respuestas halladas a lo largo de un periodo de más de un siglo a partir de la morfología inicial.

Parece constituirse así, en Lisboa, un patrón de formación del territorio portuario frente a la ciudad en el periodo industrial, que quizás podrá confirmar elementos comunes con situaciones territoriales en zonas centrales de otras ciudades.

Independientemente de los temas que faltan aún por desarrollar en este capítulo, que va a incidir sobre dos aspectos más de esta realidad territorial, esta ya es una posible hipótesis a formular y que será necesario verificar más adelante en esta Tesis.

### 2.3.5 Del muelle a la plaza:

#### Procesos de formación del espacio público en la ribera de la ciudad

En el proceso de formación del territorio portuario frente a la ciudad central, la formación del espacio público no se agotó en la sustitución del sistema de accesibilidad viario descrito.

Además de estos espacios-corredor, otros dos grandes grupos de espacio público fueron también creados siendo importante destacarlos: (1) el sistema de plazas localizado por encima del corredor de infraestructuras y (2) los espacios entre este corredor y el río que, siendo jurisdicción de la Administración del Puerto de Lisboa, fueron progresivamente liberados para usufructo de la ciudad.

Por lo que respecta al primer grupo, el proceso dinámico de formación del territorio portuario fue la justificación para muchas alteraciones de usos entre el portuario y el urbano, que en varios momentos convivieron en conjunto.

Fue posible observar en el capítulo 2.1, cuando definimos las tipologías de ocupación del frente fluvial de Lisboa en el inicio del periodo industrial, que entre los ocho tipos identificados, dos correspondían a espacio público: el muelle de representación y las dársenas y muelles portuarios corrientes.

Teniendo presente la evolución de estos dos tipos podemos observar: mientras que los primeros mantuvieron su función de representación, eventualmente con una ampliación en la época del terraplén, para los segundos la transformación fue una condición común, ya que todos ellos perdieron su función de muelle en el momento de la realización del terraplén, puesto que quedaron alejados del río.

En este caso, el “nuevo” espacio vacío permitió tanto la realización de infraestructuras y edificaciones públicas – como fue el caso del *Muelle de los Soldados*, con la construcción de la *Estación de Santa Apolónia* –, como la creación de nuevos

espacios públicos, ahora interiores, como ocurrió, por ejemplo, en el antiguo *Cais de Santarém*.

Pero la formación de espacio público por encima del corredor de infraestructuras no se produjo del mismo modo, pudiéndose identificar otras dos formas: la formación por substracción, a partir de derribos de antiguos edificios ribereños, y los espacios sobrantes del terraplén portuario.

El ejemplo de la *Ribera Vieja*, con sus edificios heterogéneos, es apropiado para ilustrar el proceso de formación de espacio público por substracción, estando el derribo del edificado en el origen de lo que hoy es el *Campo das Cebolas*.

En el segundo caso, tal como en los antiguos espacios de muelle corriente, los espacios residuales del terraplén portuario que quedaron por encima del corredor longitudinal de infraestructuras tendrán una ocupación parcial por edificios industriales – ya lo referimos antes –, produciéndose diversas situaciones en que la inexistencia de ocupación permitió la creación de espacios públicos residuales.

En lo que respecta al segundo gran grupo, los espacios públicos creados entre el corredor de infraestructuras y el río, en la mayor parte de su extensión el terraplén portuario fue destinado, inicialmente, a usos portuarios.

Con excepción de los espacios de representación anteriores – la *Praça do Comercio*, el *Cais do Sodré* y la *Praça de Belém* –, aunque estos no dejaron de incorporar funciones portuarias<sup>188</sup>, todos los nuevos terrenos fueron dedicados a las distintas actividades del puerto, llegando a ser espacios vedados en función de las características de cada actividad.

En esas áreas, que, como observamos, no soportan una ocupación portuaria/industrial homogénea en sus distintas partes,

---

<sup>188</sup> Como, por ejemplo, los terminales fluviales

la liberación de espacio público resultó de situaciones con origen distinto, pudiéndose mencionar las siguientes:

1. Las actividades portuarias específicas que tenían una relación muy directa con la ciudad, como es el caso de las estaciones marítimas o fluviales, y que, por esa función urbana, merecieron un tratamiento de espacio público.

De entre estas situaciones la más relevante es el caso de la *Estación Marítima de Alcântara* en que, como es visible en la imagen 2.2.25, el espacio de la estación fue complementado por la creación de una alameda urbana, asumiendo la función de dignificación de esa forma de entrada en la ciudad.

2. Los espacios que fueron objeto de intervenciones de recalificación y transformación para uso urbano incluso durante el periodo industrial, aunque continuaran en zona jurisdiccional de la Administración del Puerto de Lisboa, entre los que cabe destacar las dos áreas reconvertidas en la década de los cuarenta: *Belém* y el *Arsenal de Alfeite*, del que hablaremos más adelante.
3. Los accesos puntuales al frente-río o a edificios ahí localizados, siendo un ejemplo la zona de la *Torre de Belém*, hasta la década de los cuarenta con acceso por corredores puntuales – convivió con la fábrica de gas –, y a partir de entonces dotado del marco de un espacio público en consonancia.
4. Los espacios que fueron quedando libres, permitiendo su utilización por los ciudadanos, como es el caso de la zona de la *Junqueira* colindante con el edificio de la *Codearia*, más tarde recalificada.

Con excepción de la gran intervención de recalificación de la Exposición del Mundo Portugués, fue común a todas estas situaciones su localización casuística en términos urbanos – su definición resultó de criterios de gestión portuaria o militar y no de los criterios de la ciudad –, así como el hecho de que continuaran

en cierta medida alejados de la ciudad, como resultado de la fuerte separación física que fue el corredor de infraestructuras.

En todas estas zonas, los territorios entre el río y el corredor de infraestructura continuarán bajo jurisdicción de la administración portuaria y resultando, de cierta forma, una función urbana precaria y mal integrada como parte de la ciudad.

De cualquier modo, en conjunto con las dos plazas de representación – antiguos muelles –, estos continuaron siendo, durante la pervivencia de la ciudad industrial del siglo XX, los puntos de encuentro entre la ciudad y su río, en gran parte dedicado a las actividades productivas del puerto.

En síntesis, dejando aparte los corredores de infraestructuras, ya objeto de análisis, e integrando los diferentes orígenes del territorio de ribera de la ciudad industrial, pueden ser identificados siete procesos distintos en la formación del espacio público.

Esos distintos procesos son presentados a continuación, con los diferentes espacios enumerados y haciendo referencia a la ilustración presentada en la imagen 90:

1. El espacio público de ribera del inicio del periodo industrial:
  - 1.a) El muelle/plaza de representación, ya referenciado en el capítulo 2.1, aunque pueda haber sido objeto de transformación o ampliación con la realización del terraplén portuario, específicamente:
    - 1.1 La *Praça do Comercio*, manteniendo sus características anteriores, pero perdiendo la función portuaria que antes también integraba;
    - 1.2 El *Cais do Sodré*, con sus distintas toponimias, objeto de ampliación con el terraplén portuario, habiendo ganado mayor significado urbano al pasar a integrar la Estación Terminal de la línea de ferrocarril de *Cascais*;
    - 1.3 La plaza de Belém (*Praça Afonso de Albuquerque*), frente al Palacio, también ampliada por el terraplén portuario,



imagen 90

Identificación de espacios públicos del frente ribereño central y occidental de Lisboa en el final del período industrial, con base cartográfica de 1963, parcialmente actualizada en 1973; identificación de espacios referenciada a la definición tipológica realizada en el texto

con la construcción de un *terreiro* de encuadramiento, el *Parque das Missas*, donde hasta la década de los sesenta fueron celebradas las ceremonias religiosas de bendición de los pescadores del bacalao; este espacio fronterizo con el palacio está dividido por el corredor longitudinal de accesibilidades, confinando en su lado naciente la estación fluvial de *Belém*.

1.b) Los espacios públicos que, no siendo ribereños en el inicio del período industrial, tuvieron, en determinado momento, una relación con el río, especialmente:

- 1.4 El *Largo do Terreiro do Trigo*, complementario del edificio *pombalino* del *Granero Público* para las funciones de despacho del post-terremoto;
- 1.5 La *Praça de Alcântara*, correspondiente, en el período anterior al Terremoto, al espacio público de la puerta ribereña occidental de de la ciudad, en la entrada de las murallas a partir del puente de *Alcântara* – imagen 26;
- 1.6 La *Rocha do Conde de Óbidos*, en sus orígenes un jardín conventual en una zona relativamente elevada respecto al río, transformado en espacio público, que estableció

una relación directa con el frente fluvial a finales del siglo XIX, en el momento de la apertura de la *Rua 24 de Julho*, con la construcción de una escalera de acceso a este espacio;

- 1.7 El *Largo da Princesa*, en el *Bom Sucesso*, apoyado en el eje longitudinal preexistente.
2. La transformación del muelle portuario del inicio del periodo industrial en plaza de la ciudad industrial, como resultado de su alejamiento del río en el momento de la realización del terraplén portuario, específicamente:
  - 2.1 El *Largo do Museu de Artilharia*, correspondiente al antiguo muelle lateral del edificio del *Arsenal del Ejército*;
  - 2.2 Las dos aperturas en la *Rua do Cais de Santarém*, entre el edificado colindante a la calle longitudinal preexistente y el corredor longitudinal de accesibilidad, correspondientes, como el propio nombre indica, al antiguo *Cais de Santarém*;
  - 2.3 El *Largo do Conde Redondo*, sobre la antigua *Rua da Boavista*, correspondiendo su forma triangular, en el post-Terremoto, a una situación de encuentro de calles sobre el río;
  - 2.4 El *Largo do Marquês de Angeja*, venciendo una situación de diferencia de cota en relación al nivel del río, una de las áreas donde, en la actualidad, es posible encontrar un tramo del frente ribereño anterior y verificar la relación con el río antes del terraplén portuario - imagen 91;
  - 2.5 La *Praça del Imperio*, en los terrenos ganados al río delante de los *Jerónimos*, construida en el ámbito de la intervención de recalificación de la Exposición del Mundo Portugués de 1940.



Imágenes 91 a 93

Vistas: (91) del 2.4 - *Largo do Marquês de Angeja*, con una cota superior y delimitado por el muro, delante del 6.1 - espacio residual del terraplén portuario, no ocupado, resultante del trazado del corredor del viario y ferrocarril; (92) de la 1.6 - *Rocha do Conde de Óbidos*, con la escalera del siglo XIX conectando con la cota ribereña, y; (93) del espacio libre en la 2.2 - *Rua do Cais de Santarém*, a la izquierda, con el 1.4 - *Largo do Terreiro do Trigo*, a la derecha

3. La plaza por substracción, localizada en espacios que fueron de ribera en determinado momento, en cuya formación tuvo origen el derribo de edificado, especialmente:
  - 3.1 El *Campo das Cebolas*, localizado a naciente de la *Praça do Comercio*, en la zona ocupada por la *Ribera Vieja* de la segunda mitad del siglo XVIII, establecida ahí siguiendo las orientaciones del plan de reconstrucción del post-Terremoto;
  - 3.2 El espacio público a poniente del *Arsenal de la Armada*, colindante con el *Largo do Corpo Santo* (este es un espacio interior con origen en el plan de reconstrucción del Terremoto), resultante del derribo, al final de la década de los treinta, de diversos edificios del astillero de la Armada ahí implantados, que habían perdido su función con la transferencia de la actividad naval para *Alfeite*, en la orilla sur;
  - 3.3 El largo<sup>189</sup> de la *Iglesia de Santos*, con una forma triangular correspondiente a un cruce de calles, creado en la segunda mitad del siglo XIX, gracias al derribo de edificado, para conectar la calle longitudinal preexistente (*Rua das Janelas Verdes*), localizada en una cota superior a la del río, con la nueva calle costera creada con el terraplén de la *Boavista* – imagen 94.
  - 3.4 El nudo viario de *Alcântara* (*Praça General Domingos de Oliveira*), en la localización del antiguo puente de *Alcântara*, creado por sucesivos derribos de edificado para dar respuesta a las necesidades de espacio para el nudo viario de acceso al puente sobre el Tajo y al río;
  - 3.5 El *Largo de los Jerónimos*, en el inicio de la *Rua dos Jerónimos*, creado, con el tramo inicial de la calle de penetración en el territorio, a partir del derribo de edificado – situación visible en la imagen 87.
4. La nueva plaza de representación, creada en terrenos ganados a partir del terraplén portuario, específicamente:
  - 4.1 El *Largo dos Caminhos de Ferro*, creado en la segunda mitad del siglo XIX delante de la “nueva” *Estación de Ferrocarril de Santa Apolónia*, ambos edificados, como se puede observar, sobre el anterior *Cais dos Soldados*, con la realización de algunos trabajos de terraplén;
  - 4.2 El espacio público delante la *Estación Fluvial del Terreiro do Paço*, correspondiente al acceso al edificio público, definido por la fachada del edificio de la estación y, en el otro lado, por la fachada *pombalina* de la antigua aduana, creando así un espacio contenido, aunque atravesado por la accesibilidad longitudinal viaria y no constituyendo una plaza formal;
  - 4.3 La *Praça D. Luís I*, en el terraplén de *Boavista*, asociada a los edificios públicos de *Correos* y del *Mercado 24 de Julho*, en terrenos ganados al río al lado de la antigua *Ribera Nueva* del post-Terremoto;
  - 4.4 El espacio público de la *Estación Marítima de Alcântara*, que, aunque integrado en la zona de jurisdicción portuaria y sin otra definición edificada más que el edificio de la estación, correspondió efectivamente a la intención de creación de un espacio público noble delante del equipamiento de entrada y salida de la ciudad – intención visible en la imagen 68.
  - 4.5 La *Praça das Industrias*, localizada delante de la *Feira Industrial de Lisboa* y de la sede de la *Asociación Industrial Portuguesa*, en terrenos por encima del corredor longitudinal de infraestructuras, ganados al río por el terraplén portuario en la zona de la antigua *Praia da Junqueira*.
5. El espacio público resultante del encuentro de tejidos urbanos o de frentes edificados preexistentes con las nuevas áreas

<sup>189</sup> Designación atribuida a las plazas de menor dimensión o relevancia

ganadas al río, del que resultaron espacios con morfologías residuales, como son:

- 5.1 El *Largo Vitorino Damásio*, en el encuentro del terraplén de Boavista y el frente edificado anterior, lo que justifica su morfología;
  - 5.2 El *Largo de Santos*, cercano al anterior, cuya formación siguió el mismo proceso, siendo colindante con el corredor longitudinal de infraestructuras;
  - 5.3 El pequeño espacio de descompresión en la zona industrial de *Alcântara/Calvario* resultante del encuentro de la *Rua Cascais* con la *Rua da Cozinha Económica* y del proceso local de formación del edificado industrial, como consecuencia del terraplenado.
6. El espacio residual del terraplén portuario que quedó por encima del corredor longitudinal de infraestructuras y que no tuvo una ocupación edificada – proceso este descrito anteriormente –, con especial énfasis en:
- 6.1 La zona de *Belém/Junqueira* delante del *Largo do Marquês de Angeja* y a poniente del edificio de la Cordearia, produciéndose en esta zona el derribo de algunas edificaciones preexistentes;
  - 6.2 La zona de *Belém/Bom Sucesso*, que llegó a ser parcialmente ocupada en la Exposición de 1940, delante de la *Praça do Imperio*, con edificios efímeros.
7. El espacio de integración puerto/ciudad, localizado en la zona bajo jurisdicción del Puerto de Lisboa, entre el corredor longitudinal de infraestructuras y el río.

En distintos momentos del periodo industrial, algunos de estos territorios portuarios se transformaron para uso urbano por iniciativa de la administración portuaria – o inclusive del Estado, en el caso de la Exposición de 1940 –, que, sin perder sus derechos, creó condiciones para el usufructo urbano.



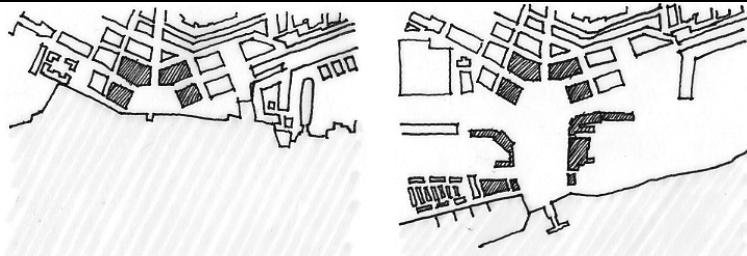
imágenes 94 a 96

(94) Grabado del final del siglo XIX con el 3.3 – largo delante de la *Iglesia de Santos* y la "nueva" calle, a la derecha, conectando abajo con el terraplén de la *Boavista*; Vistas, (95) del 1.2 – *Cais do Sodré*, en 1994, y del espacio de integración puerto/ciudad en el terraplén localizado delante del edificio de la Cordearia – 7.2

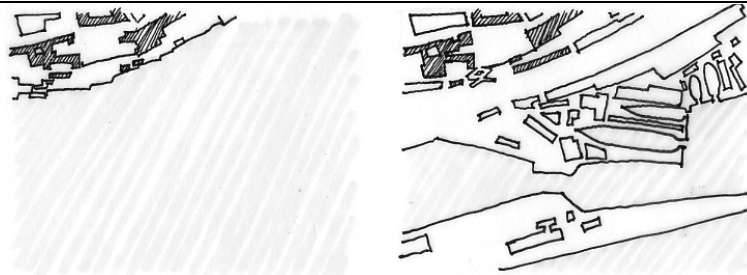
CUADRO 7: PROCESOS DE FORMACIÓN DEL ESPACIO PÚBLICO DE RIBERA EN LA LISBOA CENTRAL Y OCCIDENTAL DEL PERIODO INDUSTRIAL

EN EL TERRITORIO PREEXISTENTE

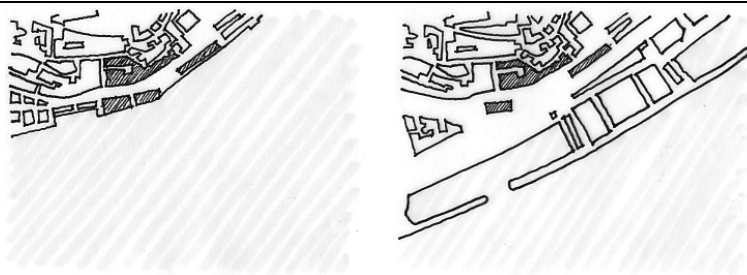
1.1 - EL MUELLE/PLAZA REPRESENTATIVO DEL INICIO DEL PERIODO INDUSTRIAL



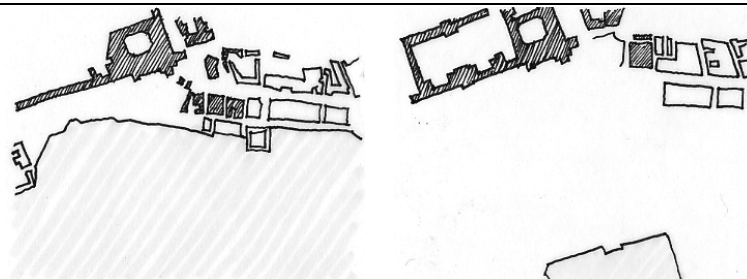
1.2 - LOS ESPACIOS EN RELACIÓN CON EL RÍO



2 - DE MUELLE A PLAZA

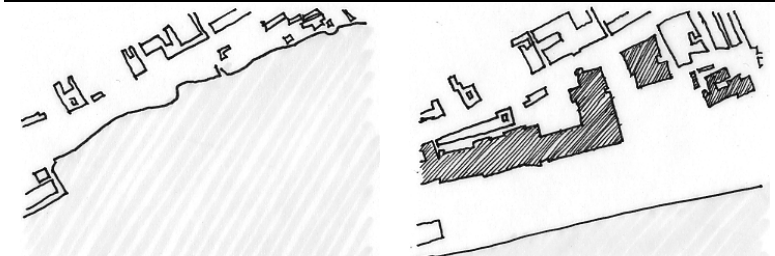


3 - LA PLAZA DE SUBSTRACIÓN

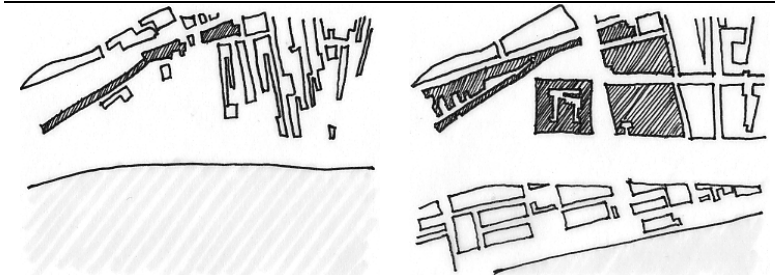


EN EL TERRAPLÉN PORTUARIO

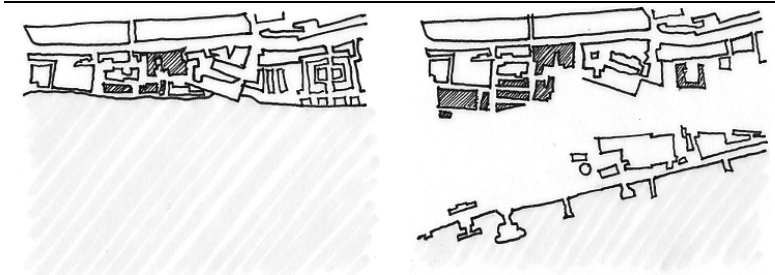
4 - LA NUEVA PLAZA REPRESENTATIVA



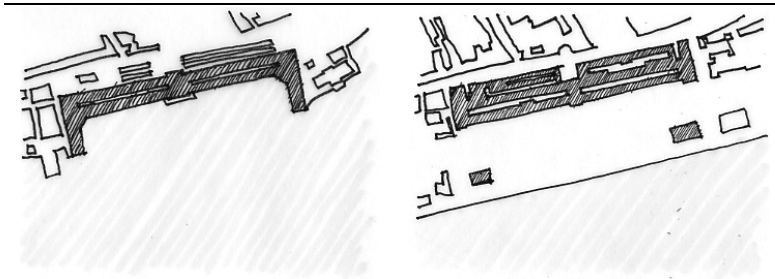
5 - EL ESPACIO PÚBLICO DEL ENCUENTRO DE TEJIDOS



6 - EL ESPACIO RESIDUAL DEL TERRAPLÉN PORTUARIO



7 - EL ESPACIO DE INTEGRACIÓN PUERTO/CIUDAD





Este fue un proceso dinámico a lo largo del tiempo con fuerte expresión ya en la ciudad post-industrial – lo verificaremos más adelante en la Tesis –, pero que tuvo sus orígenes en las primeras décadas del siglo XX, específicamente:

7.1 En el terraplén de la década de los treinta delante del antiguo astillero naval del *Arsenal de la Armada*;

Este fue realizado para la construcción de la accesibilidad viaria longitudinal en el tramo que faltaba – delante de la *Praça do Comercio* –, donde coexistieron funciones portuarias (de transporte de pasajeros) y urbanas (espacios libres);

7.2 En el espacio de terraplén localizado delante del edificio de la *Cordearia*, que fue merecedor de tratamiento paisajístico de encuadramiento al edificio público;

7.3 En el terraplén situado delante de la *Torre de Belém*, objeto de tratamiento paisajístico a partir de la década de los cuarenta, momento de la transferencia de la *Fábrica de Gas* entonces ahí localizada para el frente oriental de la ciudad.

Los siete procesos de formación del espacio público de Ribera descritos pueden incluso ser agrupados en dos grandes grupos generales, correspondiendo los tres primeros a los que ocurrieron en las áreas preexistentes al terraplén portuario y, del cuarto al séptimo, a los que tuvieron lugar en el “nuevo” territorio ganado al Tajo

Todos mantienen alguna forma de relación pasada o presente con el río, en los tres primeros el origen del espacio público fue la transformación de espacios preexistentes, mientras que en los otros cuatro el denominador común fue el de la expansión ribereña y del tratamiento que se dio a los nuevos espacios.

En ambos casos, el preexistente y el nuevo, el hecho de la realización del terraplén portuario fue el inductor de cambio, y es

importante retener que, a partir de entonces, el proceso de transformación a ocurrir, se dio en cada local, uno a uno y en función de las características particulares de su evolución.

A partir del cambio derivado de la construcción de la gran infraestructura portuaria, en la mayor parte de la extensión ribereña central y occidental de Lisboa las tendencias de transformación del espacio público correspondieron, en lo esencial, (1) a situaciones de evolución de las actividades y de cambio de usos, de ocupación de espacios y de liberación de otros, en el territorio portuario, o (2) a procesos de derribos para la implementación del nuevo sistema de accesibilidad – en particular en lo que respeta a las nuevas avenidas transversales.

Pero en casos puntuales, como pasó en *Belém* o en el *Arsenal de la Armada*, factores exógenos indujeron nuevas dinámicas que resultarán en mayores transformaciones.

Los primeros procesos de renovación urbana de los espacios portuarios conquistados al río a finales del siglo XIX tuvieron lugar cincuenta años después, todavía en pleno periodo industrial, en la transición de la década de los treinta para la de los cuarenta.

Con esos casos se dio inicio a un proceso de transferencia del espacio portuario hacia la ciudad, anunciando la dinámica que habría de llegar más tarde con la transición para la ciudad post-industrial.

### **2.3.6 La reconversión industrial en los terrenos del terraplén y las dinámicas de transferencia puerto-ciudad: La renovación urbana como proceso en el periodo industrial**

Como pudimos comprobar, la ocupación de los territorios del terraplén portuario de la Lisboa central y occidental, a partir del final del siglo XIX, constituyó un proceso muy prolongado en el tiempo, derivando, más allá de los factores exógenos y de

contexto político, de las dinámicas propias de las diferentes actividades industriales o portuarias.

Las décadas de los treinta y de los cuarenta fueron, en este aspecto, hitos de referencia, bastando recordar las obras portuarias entonces realizadas – por ejemplo, el muro norte de la dársena de *Alcântara* o las varias estaciones marítimas y fluviales.

Pero las dos décadas marcaron también el inicio de los procesos de reconversión de los “nuevos” territorios portuarios; inducidos por transformaciones en las actividades o por iniciativa del Estado, se produjeron varias transformaciones, inaugurando una segunda generación de ocupación de los terrenos de ribera, marcada por la transferencia de su uso del puerto hacia la ciudad.

El primer cambio con gran impacto en la ribera de *Santa Apolónia* a *Belém* se produjo por la transferencia, en la década de los treinta, de las actividades de la Armada para la orilla sur, para las modernas instalaciones de *Alfeite*.

Gracias a las nuevas instalaciones, la Armada liberó grandes áreas ribereñas que ocupaba al norte, principalmente el histórico astillero naval localizado entre la *Praça do Comércio* y el *Cais do Sodré*, así como las dársenas de submarinos en *Belém* y de aeronáutica de la Armada en el *Bom Sucesso*.

En lo que respecta a los terrenos del *Arsenal de la Armada*, liberados en 1939, este cambio permitió un doble proceso de transformación, integrando dos intervenciones en simultáneo, como si de una única operación se tratase.

En primer lugar, permitió el derribo de todos los espacios de astilleros navales y edificaciones industriales diversas que ocupaban el frente-río, como extensión del edificio pombalino, recibiendo, en parte, tratamiento como espacio público, asociado al preexistente *Largo do Corpo Santo*, y en parte a usos afectos al espacio del edificio de la Armada.



imágenes 97 a 99

Vista parcial del lado poniente del *Arsenal de la Armada*, colindante con la plaza del *Cais do Sodré*, (97) a finales de la década de los treinta, en funcionamiento, y (98) en 1940, después de su demolición y de realizado el terraplén; (99) vista general de la zona en la década de los noventa

En simultáneo, la salida de los astilleros permitió la intervención en el río delante del edificio, antes comprometedor de la actividad, haciendo posible la realización de un terraplén sin el que no habría sido posible la apertura de la *Avenida da Ribera das Naus*, el trozo que faltaba hacer para dar continuidad al sistema viario costero de la ciudad.

La liberación de las dársenas de *Belém* y del *Bom Sucesso* en la década de los treinta constituyó un hecho relevante para la zona, un área histórica de la ciudad, con *Belém* y los *Jerónimos* evocando la memoria de los Descubrimientos, en la que se daba una subocupación de los nuevos terrenos ganados al río y que aguardaba por una vocación efectiva, fuera portuaria o urbana.

Idea lanzada en 1929 y asumida por el poder político en 1938<sup>190</sup>, la realización de la *Exposición del Mundo Portugués*, conmemorativa de la fundación de la nacionalidad en 1140 y de su restauración en 1640, fue el motivo para intervenir ahí, asumiendo definitivamente la vocación urbana de estos terrenos, a pesar de que parte de ellos hayan continuado bajo jurisdicción de la administración portuaria.

Hecho relevante en la *“política del espíritu”* del régimen del *Estado Novo*, que este mismo año firmó el Concordato con la Santa Sede, la Exposición fue con naturalidad *«agenciada en el admirable escenario de Belém, delante de los Jerónimos, símbolo del “espacio imperial” preservado a lo largo de los siglos»*<sup>191</sup>.

Desarrollada en un área de 56 hectáreas, la Exposición fue organizada alrededor de los grandes espacios públicos de representación, la *Praça do Imperio*, dibujada de nuevo delante de los *Jerónimos* (10), y la dársena de *Belém* (20), donde habían estado los submarinos de la Armada, y donde ahora tiene



imágenes 100 a 102

(100) Plan general de la *Exposición del Mundo Portugués*, en Belém; (101) y (102) vistas de la Exposición a partir de nacimiento, en 1940

<sup>190</sup> *Os Anos 40 na Arte Portuguesa*; (1982); Fundação Calouste Gulbenkian; Lisboa, pp.55. Mirarse también el trabajo de *Margarida Accioli* sobre las exposiciones del Estado Novo

<sup>191</sup> FRANÇA, José Augusto (1982): *Os Anos 40 na Arte Portuguesa*; Fundação Calouste Gulbenkian; Lisboa, pp.23

ubicación la *Nao Portugal* y el monumento – *Padrão das Descobertas*(19).

A partir de estos espacios centrales, la Exposición se organizó en tres grandes secciones – que describimos haciendo corresponder la numeración de los edificios al plan general presentado en la imagen 100 –, además de un parque de diversiones, localizado en la zona superior, a poniente de los *Jerónimos*.

Localizada en el lado naciente, donde estaba la entrada principal a partir de la recién tratada plaza del *Palacio de Belém*, la sección histórica englobaba los pabellones de los *Descubrimientos* y de la *Colonización*, así como el conjunto de la ribera, conectado por un funicular aéreo, constituido por los pabellones de la *Fundación*, de la *Formación y Conquista* y de la *Independencia* (3, 4 y 5).

En el lado poniente de la dársena de *Belém*, después del “*espelho d’agua*” y de su restaurante (17), estaba localizada la sección etnográfica y regional, constituida por los pabellones de las *Aldeas Portuguesas* y de la *Vida Popular* (15 y 16).

Por encima de la línea del ferrocarril, cruzado también por un pasaje subterráneo entre la dársena y la *Praça do Imperio*, estaban localizados los dos principales pabellones, en ambos lados de la plaza, el *Pabellón de Honra y el de Lisboa* (9), a naciente, y el *Pabellón de los Portugueses en el Mundo* (11), a poniente, éste conectado con el *Pabellón de Portugal de 1940*.

Finalmente, la sección colonial tuvo su localización en el área superior, en el lado naciente de los *Jerónimos*.

La dirección y la planificación general de los trabajos se encargó al arquitecto *Cottinelli Telmo*, autor cuya «*extrema habilidad (del artista) y versatilidad de su obra eran, de cierto modo, un elemento de recomendación; fueron ellas las que llevaron Cottinelli a defender, poco tiempo atrás, una arquitectura*

*efímera, de exposición provisional, contra “la obsesión de la idea de construir edificios para permanecer”*»<sup>192</sup>.

Siendo el hecho ordenador de la zona de *Belém*, hasta entonces expectante, y habiendo vinculado definitivamente este territorio al uso de la ciudad, aunque manteniendo en parte, en el corredor entre el ferrocarril y el río, la jurisdicción de la administración portuaria, la Exposición de 1940, realizada por iniciativa del Estado, constituyó el momento mayor de la transformación de los territorios ganados al río con el terraplén portuario en el final del siglo XIX.

Dándose la asociación de un evento/exhibición internacional con la renovación urbana de determinado territorio y su transferencia para la ciudad, los cambios ocurridos con la Exposición no fueron definitivos respecto a la opción tomada de construir una arquitectura de lo efímero, con particular expresión en el edificado – no tanto en el espacio público, que mantuvo su tratamiento tras la Exposición.

Fue así comprensible el derribo de parte sustancial de los edificios de la Exposición después de 1940, particularmente en el área por encima del ferrocarril, haciendo retornar a la zona alguna indefinición urbana que solo vendría a ser resuelta más tarde, ya en la década de los ochenta.

En los terrenos de la Exposición bajo administración del puerto de Lisboa el fenómeno de los derribos fue más lento, puesto que parte de los edificios “efímeros” desaparecieron ya en plena década de los noventa, inevitablemente confrontados con los problemas constructivos de edificaciones que no fueron pensadas para tan gran esperanza de vida.

<sup>192</sup> FRANÇA, José Augusto (1991): *A Arte em Portugal no Século XX, 1911-1961*; Bertrand Editora; Lisboa, pp.223

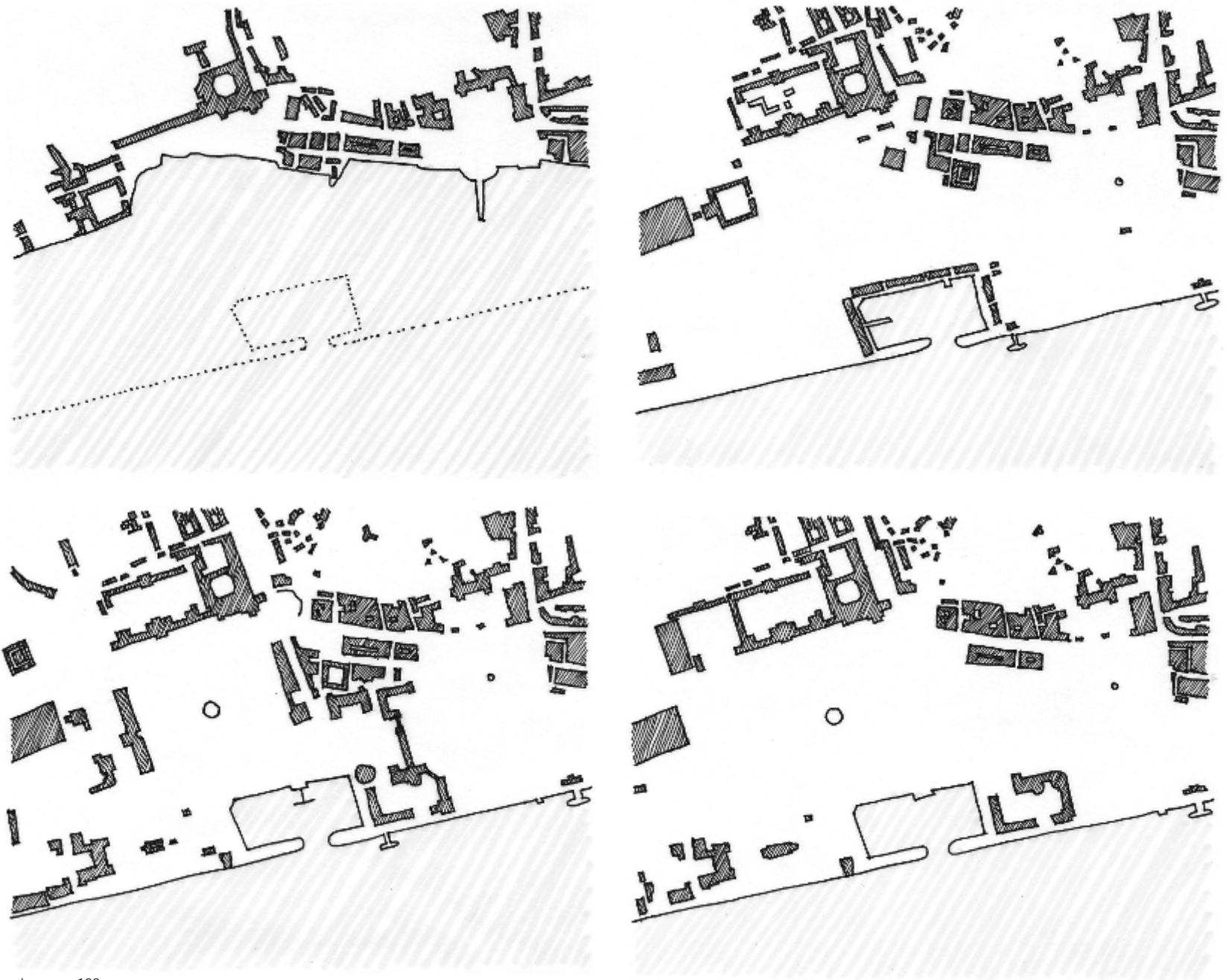


imagen 103

Evolución morfológica de la zona de la *Exposición del Mundo Portugués*, en Belém, (a) en el inicio del siglo XIX, (b) en el final de la década de los treinta del siglo XX, (c) en 1940, y (d) en la década de los sesenta

Aún así, algunos edificios se mantienen en esta zona, siendo objeto de grandes obras e incluso estando reconstruidos, como es el caso del *Museo de Arte Popular*, del “*espejo de agua*” o del *Padrão das Descobertas*.

Además durante los años cuarenta se produciría otro cambio significativo en el frente de la ribera central y occidental de Lisboa, cambio asociado a las transformaciones del sector energético y a la emergencia de la petroquímica.

Ya referenciada, la transferencia de las instalaciones de gas y de petróleo para el lado oriental de la ciudad, encuadradas en los proyectos industriales de grande dimensión de la *Matinha* y de la *Sacor*, permitió la liberación de terrenos de los que el más significativo fue el de la *Fábrica de Gas de Belém*, limitrofe a la *Torre de Belém*.

Situada en un emplazamiento controvertido desde el siglo XIX, la convivencia entre una industria de fuerte polución con el monumento de la *Torre Belém* continuó hasta después de concluir la Exposición de 1940, acabando ya en 1944, con la transferencia de la actividad para la zona de los *Olivais*.

Esta operación permitió liberar los terrenos del entorno de la *Torre de Belém*, pasando del uso industrial al urbano y haciendo posible, en la década de los cincuenta, su tratamiento paisajístico como espacio de encuadre del monumento, extendiendo hasta ahí la lógica de valoración monumental de *Belém* ya ensayada frente a los *Jerónimos*.

La segunda generación de ocupación de los terrenos ribereños ganados al río en el terraplén portuario del final del siglo XIX, ensayada en la década de los treinta y de los cuarenta y aquí descrita en sus momentos más relevantes, pronosticó el desarrollo que se daría algunas décadas más tarde con el advenimiento de la ciudad post-industrial.

Resultando de las dinámicas específicas de las actividades o de la iniciativa del Estado, en el caso de la *Exposición del Mundo Portugués*, con estas transformaciones empezó también un proceso de transferencia puerto-ciudad para partes del "nuevo" territorio de ribera.

Con diferentes expresiones en la Lisboa central y occidental, este proceso frecuentemente clasificado como tema de la ciudad post-industrial tuvo así su lugar propio en la ciudad industrial del siglo XX.

Las transformaciones territoriales que este frente de la ribera de Lisboa contuvo a partir de la década de los ochenta y que analizaremos más adelante en la Tesis, no fueron inaugurales, hundiendo sus raíces, como comprobamos, en pleno periodo industrial.

### 2.3 LA OCUPACIÓN DE LA RIBERA ORIENTAL DE LISBOA A PARTIR DE LA MITAD DEL SIGLO XIX: DEL CRECIMIENTO A LO LARGO DE LA INFRAESTRUCTURA AL PROYECTO INDUSTRIAL

« (...) Como el camino seguía sinuosamente un trazado por el dorso de la colina, a un lado y otro el instinto de los dos adivinaba un largo desdoblamiento de aspectos, panorámicas distribuciones que les eran familiares, los extensos y variados paños de perspectiva a que tan acostumbrados andaban sus ojos extenuados. Así, para la izquierda se presentía un amontado vago de construcciones, la vida industrial empilada e intensa, como un gran hormiguero en reposo, la liviana fecundación de la miseria y del trabajo; claraboyas, tejados, almacenes, apéndices, largos blindajes de cinco mordidas de olivos, apuntaban de escorzo en ese inmenso anfiteatro, que decía quebrase abruptamente, en duras líneas caprichosas, en el manso estaño horizontal del Tajo. Para la derecha, rasgaba en el flanco la violenta línea-férrea de cintura, a lo lejos divisaba el horizonte una barriada de lata negra, y entre esas dos proyecciones de tinta aún más opaco y más negro, si fuera posible, corría como un trazo el estrecho Vale de Chelas, salpicado aquí y allí de lucecitas distantes, como luciérnagas, y con la hilera valiente de sus fábricas adormecidas acusada apenas por el bosque de chimeneas, que en manchas de ceniza se aplomaban en un arranque triunfal hacia el infinito, sobre el tamizar de las estrellas.

(...)

Estaban en la isla del Grilo.

Una doble hilera de casuchas, de sencilla madera y tapia, mal armados, inmundas, casi sin aleros, sin revestimientos, sin vidrieras, todos dibujados con el mismo patrón, con la misma expresión patibularia, todos calzados en el anonimato peculiar a las cosas ínfimas.

Así como era uno, eran todos. Planta terrea y una planta; en la planta baja, alternadamente, una ventana y una puerta; arriba, una sucesión monótona de ventanas. Ni las puertas tenían resguardo, ni las ventanas marcos. Por donde entraba la luz, había de entrar también el viento, la lluvia, el frío, el calor, toda suerte de inclemencias. Las paredes eran una cáscara de nuez, los fundamentos una abstracción, la seguridad un mito, la higiene un imposible. Abierta, cada una de estas viles barracas sería una plaza; cerrada, era un túmulo.

(...)

En la gran zanja longitudinal fermentaban ácidamente la podredumbre. Había un olor acre y nauseabundo, al mismo tiempo de hospicio, de corral y de cementerio. (...)»

[Descripción del recorrido en el lado oriental, hasta el Grilo, en un camino perpendicular al frente río, en 1895]

ABEL BOTELHO (1982): *Amanhã (patologia social)*; Lello & Irmão Editores; Porto, pp.24/26.

Habiendo verificado puntos en común, la expresión territorial de la ciudad industrial del final del siglo XIX y siglo XX asumió formas distintas en las zonas central y occidental y en la zona oriental de Lisboa.

Al contrario de las primeras, donde, como observamos, la nueva ocupación de ribera estuvo asociada a los grandes proyectos de infraestructura y se produjo en los terrenos conquistados al río, por delante de un frente edificado preexistente, en el lado oriental de la ciudad<sup>193</sup> la disponibilidad de extensos territorios libres y la inexistencia de una orla de ribera edificada, asociados a la implementación del ferrocarril ya en la década de los cincuenta y a una menor dinámica de crecimiento urbano – que había elegido el eje de conexión a Belém –, fueron el punto de partida para una forma de ocupación de naturaleza diferente.

Como pudimos comprobar en 2.1, en la zona de la ribera oriental se había también producido, hasta la implantación del ferrocarril, un proceso de ocupación industrial a la escala de la parcela, con especial expresión en *Xabregas* y *Vale de Chelas*, continuando para naciente, en el *Beato*, *Braço de Prata*, *Olivais* y *Sacavém*.

La construcción de la línea del ferrocarril del norte – que ya funcionaba en 1856, antecediendo en más de veinte años la línea costera de Cascais, en el lado occidental –, y su distinta relación con el territorio, introdujo un factor decisivo de cambio en esa realidad, dando inicio a un proceso de ocupación que caracterizó el frente de ribera oriental hasta el final del periodo industrial.

A partir de entonces, este territorio de fincas rurales en la periferia, que había experimentado aisladamente el desarrollo industrial característico del periodo, entró en una dinámica de industrialización caracterizada por dos grandes momentos.

<sup>193</sup> Considerando, para este efecto, el límite administrativo de la ciudad definido por la circunvalación fiscal de la post-Regeneración, entre 1853 y 1886 y del que resultó la creación del municipio de los *Olivais*, como límite entre la ciudad central consolidada y su lado oriental

El primero correspondió al desarrollo de un proceso de crecimiento industrial espontáneo a lo largo de la infraestructura ferroviaria, aprovechando la conexión a esta infraestructura y la disponibilidad de terrenos sin ocupación, aunque se apoyaba sobre el viario preindustrial.

Con algunas unidades ahí implantadas por iniciativa pública, la nueva infraestructura funcionó como eje aglutinador del desarrollo industrial, a lo largo de la que se localizaron, una a una y a medida que iban siendo creadas, distintas industrias de dimensión variable.

El segundo periodo empezó a partir de la década de los cuarenta del siglo XX y tuvo como base el desarrollo de grandes y sucesivos proyectos industriales, con fuerte expresión en el territorio, ellos mismos inductores de más desarrollo industrial.

La plena realización del terraplén portuario oriental, iniciado con anterioridad, tuvo, también, un papel relevante en esta ocupación por grandes unidades especializadas – algunas transferidas incluso desde una primera localización en el terraplén portuario del lado occidental de la ciudad –, siendo acompañado por el incompleto trazado de la nueva accesibilidad viaria longitudinal, la *Avenida Infante D. Henrique*, y de algunas conexiones transversales.

En este doble proceso, que se desarrolló durante casi cien años, la disponibilidad de terrenos libres y el alejamiento de las grandes zonas urbanas consolidadas permitió una ocupación industrial a una escala sin precedentes en la Lisboa de la ribera central y occidental, en particular a partir de la década de los cuarenta, cuando muchas de las tipologías industriales ya no eran compatibles con el espacio costero de *Santa Apolónia* a *Belém*.

Como veremos, la zona de la ribera oriental de Lisboa, con extensión hasta *Vila Franca de Xira*, fue, en conjunto con la orilla sur del Tajo, el territorio de algunos de los grandes proyectos industriales del periodo.

Esta ocupación por grandes unidades, asociada al desarrollo industrial anterior, con características distintas y a las preexistencias, especialmente en los trazados viarios y en algunos conjuntos edificados, constituyen los tres procesos de formación territorial que se van a sobreponer de forma irregular en este territorio y que caracterizarán el frente ribereño oriental al final del periodo industrial.

### 2.3.1 El crecimiento industrial espontáneo, entre el ferrocarril y el viario preindustrial

Como pudimos observar, la primera ocupación industrial del frente ribereño oriental, a partir de *Santa Apolónia*, verificó un proceso urbano distinto del verificado entre el *Terreiro do Paço* y *Santa Apolónia* – donde la toponimia de los distintos muelles acostados del frente-río recortado, resultantes de sucesivas obras públicas, identificaban la naturaleza y el origen de la actividad fluvial; «*después del Convento de Santa Apolónia se seguían márgenes irregulares, playas, donde de lugar en lugar había pequeños muelles correspondientes a lugares – Xabregas, Poço do Bispo – o pertenecientes a antiguas o nuevas quintas, contruidos en piedra o madera*»<sup>194</sup>.

Incluso antes de la implementación del ferrocarril, alguna dinámica industrial había empezado a ocurrir, existiendo referencias del inicio del siglo XIX de «*(...) una gradual mutación de los espacios rurales en emprendimientos manufactureros y fabriles, estamperías sobre todo, pero también curtidos, refinación de azúcar, cerámica común, manufactura de alfileres y otras.*

*Estas mutaciones (...) estuvieron asociadas al desarrollo del comercio atlántico y al florecimiento de una burguesía comercial ligada al Brasil y a las materias primas coloniales – tabaco, algodón, azúcar. Los intereses del tabaco, a su vez, estaban*

<sup>194</sup> CUSTÓDIO, Jorge; FOLGADO, Deolinda (1999): *Caminho do Oriente. Guia do Património Industrial*; Livros Horizonte; Lisboa, pp.13



*articulados con los del jabón, para cuya fabricación era necesario el aceite. Bien, en toda el área agrícola de los límites de Lisboa había olivares y lagares de aceite en abundancia, que permitieron fijar algunas reglas de explotación (...) para la iluminación pública»<sup>195</sup>.*

No olvidando esa primera ocupación industrial, desarrollada, como observamos, a la escala de la parcela, la implantación del ferrocarril a principios de la segunda mitad del siglo XIX inauguró un nuevo momento en el desarrollo industrial costero de la Lisboa oriental – del que son testigos los indicadores referenciados por *Jorge Custódio*, referentes a las varias inquisiciones industriales del siglo XIX<sup>196</sup>.

Esta fue una fase en la que esta infraestructura potenció el desarrollo de nuevas unidades industriales, aprovechando la posibilidad de conexiones ferroviarias y la disponibilidad de amplios terrenos libres, compuestos por quintas y propiedades rústicas, aunque la accesibilidad viaria continuase evolucionando en base al viario preindustrial y las obras portuarias fueran incipientes.

*«La apertura a la circulación de la línea de ferrocarril del Este y Norte, a partir de 1856, aceleró el crecimiento industrial de la ciudad y del entonces municipio de los Olivais, desde Santa Apolónia hasta Sacavém. Alberto Pimentel refiere el “trazo de unión” establecido por los carriles de la línea, por los almacenes y depósitos de la compañía del ferrocarril en la articulación de los diferentes aglomerados.*

*La construcción de la línea de circunvalación ferroviaria, asentada en el Vale de Chelas, permitió, posteriormente, la conexión entre Alcântara y Xabregas, sirviendo también de*

*articulación de esos barrios con Santa Apolónia, Braço de Prata, Campolide y Rossio»<sup>197</sup>.*

Las bases cartográficas de 1903 – sobre las que hemos elaborado los esquemas interpretativos presentados en las imágenes 104 y 105 –, aproximadamente cincuenta años después de la apertura de la línea del ferrocarril, permiten caracterizar este primer proceso de desarrollo industrial de la ribera oriental de la ciudad de Lisboa.

Se puede apreciar la disponibilidad de terrenos libres y cómo la ocupación industrial se produce por aglomerados, en gran parte asociados a los núcleos preexistentes y a los apeaderos de la línea de ferrocarril, más densos y cerca unos de los otros a medida que nos aproximamos a Santa Apolónia.

En la imagen 104 se identifican los aglomerados industriales costeros de (1) *Xabregas*, (2) *Beato*, (3) *Marvila*, (4) *Poço do Bispo*, y (5) *Braço de Prata*, que tenían continuidad hacia el norte, a lo largo del río, ya fuera de Lisboa, en *Sacavém*, *Povoa de Santa Iria* o *Vila Franca de Xira*.

*«...si Xabregas era un polo fabril constituido en una fase pionera del proceso de industrialización de Lisboa, entre finales del siglo XVIII y la década de los cuarenta del XIX, es necesario reconocer un dinamismo más acentuado de instalaciones industriales en la segunda mitad del siglo XIX y primeras décadas del XX.*

*Por otro lado, el establecimiento de fábricas y talleres importantes, con un alto grado de mecanización, no se limitó a aquel antiguo barrio. Se ha alargado al Vale de Chelas, al Beato, a Poço do Bispo, a Marvila y a Braço de Prata. Todos estos aglomerados poblacionales pueden considerarse el núcleo duro de la industrialización del ochocientos, en la zona oriental de Lisboa...*

<sup>195</sup> CUSTÓDIO, Jorge; FOLGADO, Deolinda (1999); *Caminho do Oriente. Guia do Património Industrial*; Livros Horizonte; Lisboa, pp.14

<sup>196</sup> CUSTÓDIO, Jorge; FOLGADO, Deolinda (1999); *Caminho do Oriente. Guia do Património Industrial*; Livros Horizonte; Lisboa, pp.19

<sup>197</sup> CUSTÓDIO, Jorge (1994); *Reflexos da Industrialização na fisonomia e vida da cidade*; in: MOITA, Irisalva (coord.) (1994); *O Livro de Lisboa*; Lisboa 94, Livros Horizonte e Expo98; Lisboa, pp.468



imagen 104

Esquema interpretativo de la forma ribereña y estructura urbana principal de Lisboa oriental (edificado), a partir de carta de 1903, siendo visibles los aglomerados industriales ribereños de (1) *Xabregas*, (2) *Beato*, (3) *Marvila*, (4) *Poço do Bispo*, y (5) *Braço de Plata*, así como el (6) aglomerado urbano de los *Olivaes*

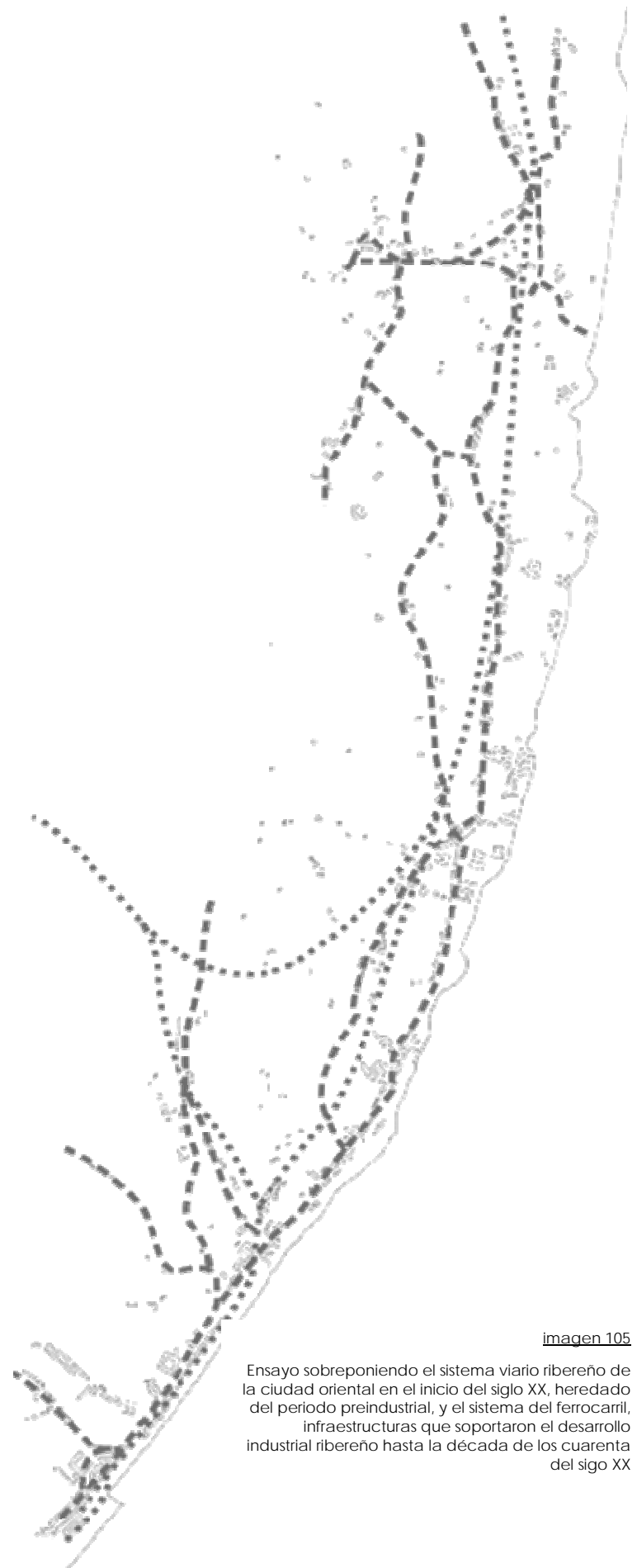


imagen 105

Ensayo sobreponiendo el sistema viario ribereño de la ciudad oriental en el inicio del siglo XX, heredado del periodo preindustrial, y el sistema del ferrocarril, infraestructuras que soportaron el desarrollo industrial ribereño hasta la década de los cuarenta del siglo XX

A final del siglo XIX las fábricas, los diversos talleres y los nuevos barrios obreros conectaban entre sí los antiguos aglomerados poblacionales situados extramuros, en la nueva organización administrativa de la ciudad.

Así, la vida industrial ya se prolongaba hacia Cabo Ruivo, Olivais, Sacavém y Povoia de Santa Iria, en un proceso de ocupación industrial de las sucesivas periferias de Lisboa, acompañando oleadas de instalación de fábricas en terrenos de buena capacidad agrícola, no obedeciendo a principios o lógicas de planificación y aceptando las reglas inmediatas de accesibilidad de una navegación fluvial activa y de una línea de ferrocarril recientemente instalada»<sup>198</sup>.

Dejando aparte el desarrollo industrial del Vale de Chelas hacia el interior<sup>199</sup>, concentrémonos en la orla litoral, empezando de Santa Apolónia hacia el norte, para ello tomando como referencia el trabajo desarrollado por Jorge Custódio, sobre la industrialización de Lisboa, y la guía de patrimonio industrial oriental del mismo autor, en conjunto con Deolinda Folgado<sup>200</sup>, cruzados con el estudio cartográfico y la lectura posible del territorio en la actualidad.

La zona de Xabregas había estado marcada por una ocupación industrial, como ya vimos, entre otros, con la Fábrica de Cartuchos o con el proceso de ocupación de edificios religiosos, como pasó con el Convento de S. Francisco de Xabregas, en conjunto con el Vale de Chelas, había constituido el punto de



imagen 106

Morfología urbana de la zona de Xabregas y del inicio del Vale de Chelas, en el inicio del siglo XX, señalando a oscuro el edificado y a trazo discontinuo la línea de frente-río a (sobre base cartográfica de 1963).

Se puede observar, entre otros, (1) el antiguo Convento de S. Francisco de Xabregas, (2) el Palacio do Marquês de Niza, (3) el Convento de Madre de Deus, (4) la Fábrica Samaritana, (5) la Vila Dias, (6) la Fábrica de Hilados y Tejidos Oriental, (7) la Tintorería Portuguesa, y (8) la antigua Estrada de Chelas

partida de la industrialización de la zona oriental de la ciudad antes de la construcción del ferrocarril.

La zona de Xabregas constituyó un importante nudo en la infraestructura de la ciudad oriental en este primer momento, siendo, simultáneamente, (1) el punto donde el ferrocarril, empezando en terrenos conquistados al río, tuvo su inflexión hacia un trazado interior, en terrenos preexistentes<sup>201</sup> – imagen 44 –, y (2) el nudo viario preexistente a partir del cual se desarrollaba la accesibilidad transversal con un relieve más favorable a lo largo del Vale de Chelas, hacia el interior, correspondiendo al

<sup>198</sup> CUSTÓDIO, Jorge (1994); *Reflexos da Industrialização na fisonomia e vida da cidade*; in: MOITA, Irisalva (coord.) (1994); *O Livro de Lisboa*; Lisboa 94, Livros Horizonte e Expo98; Lisboa, pp.467/468

<sup>199</sup> Donde el desarrollo industrial fue relevante en este período, existiendo, entre otros, las varias fábricas de estampación y teñido textil, ahí localizadas ya desde el siglo XVIII, como la Tintorería Portuguesa, o, en un plano más vasto de creación de varias unidades militares, la fábrica militar instalada en 1898 en los terrenos del Convento das Freiras de Chelas, en el Largo de Chelas y sobre el inicio de la línea ferroviaria de circunvalación (la Fábrica de Pólvora Seca Nobel, más tarde Fábrica Nacional de Armas Ligeras), aprovechando los edificios de origen religioso y construyendo las instalaciones industriales al lado del ferrocarril

<sup>200</sup> CUSTÓDIO, Jorge; FOLGADO, Deolinda (1999); *Caminho do Oriente. Guia do Património Industrial*; Livros Horizonte; Lisboa

<sup>201</sup> Así como el punto donde, algunos años más tarde, tuvo su conexión con la línea de circunvalación, a partir de Santa Apolónia



imagen 107

Vista del arenal de la playa fluvial frente a *Xabregas*, en 1938.

Este tipo de perfil costero tenía continuidad río arriba en el frente-río oriental de Lisboa; las compañías necesitaban de medios de transporte complementarios o de estructuras propias para el uso del río como medio de transporte de mercancías, presentando también la dificultad añadida de la reducida profundidad y de las grandes variaciones del borde de agua con las mareas

trazado de la línea de agua del valle, también una zona importante en el desarrollo industrial de la ciudad<sup>202</sup> – imagen 105.

Como observamos, la implantación del ferrocarril obligó a la realización de un terraplén costero a poniente de este nudo, que fue aprovechado por la compañía de ferrocarriles para el desarrollo de infraestructuras y edificaciones industriales diversas.

La nueva industria tuvo su espacio de desarrollo en *Xabregas*, destacando, entre muchas unidades industriales referenciadas<sup>203</sup>, las importantes unidades del sector del textil y del tabaco.

El *Convento de S. Francisco de Xabregas*, ya ocupado desde la década de los cuarenta por la *Compañía de Hilados y Tejidos Lisboaetas*, fue utilizado en 1844 y después de un incendio, por la

*Compañía de Tabacos de Xabregas*<sup>204</sup>, donde se mantuvo hasta el siglo XX.

Del rico historial de transformaciones de este edificio de origen religioso, importa referenciar su ampliación en 1892 para naciente, a la derecha del edificio del convento, en un edificio de frente de calle construido de nuevo.

La *Compañía de Hilados y Tejidos* continuó dos años más en el edificio del *Palacio do Marquês de Niza*, al lado del Convento – fue entre estos dos edificios donde el trazado del ferrocarril realiza la inflexión hacia el interior –, una vez más ocupando edificios preexistentes, hasta cambiar definitivamente a *Santo Amaro*, en el lado occidental de la ciudad, con nuevas instalaciones construidas de nueva planta.

La zona posterior del antiguo *Convento de S. Francisco*, sobre el trazado del ferrocarril, fue la localización elegida por dos importantes unidades textiles en la segunda mitad del siglo XIX: la *Compañía de Algodones de Xabregas*, construida entre 1854 y 1857, y conocida por *Fábrica Samaritana* debido a la proximidad

<sup>202</sup> La otra conexión transversal del *Vale de Chelas* era la más antigua *Estrada de Chelas*, que se unía con la carretera de circunvalación de los límites de Lisboa en la segunda mitad del siglo XIX; habiendo sido la principal accesibilidad del valle hasta la canalización de la línea de agua del vale, presentaba un perfil viario reducido, de calle rural, y obligaba a vencer un declive moderado

<sup>203</sup> En su trabajo de tratamiento del Inventario del Patrimonio Industrial de Lisboa, *Albertina Ramos Dias* señala una importante concentración fabril en *Xabregas*, identificando apenas en una pequeña zona del barrio trece unidades

<sup>204</sup> Más tarde *Compañía de los Tabacos de Portugal* (1890)

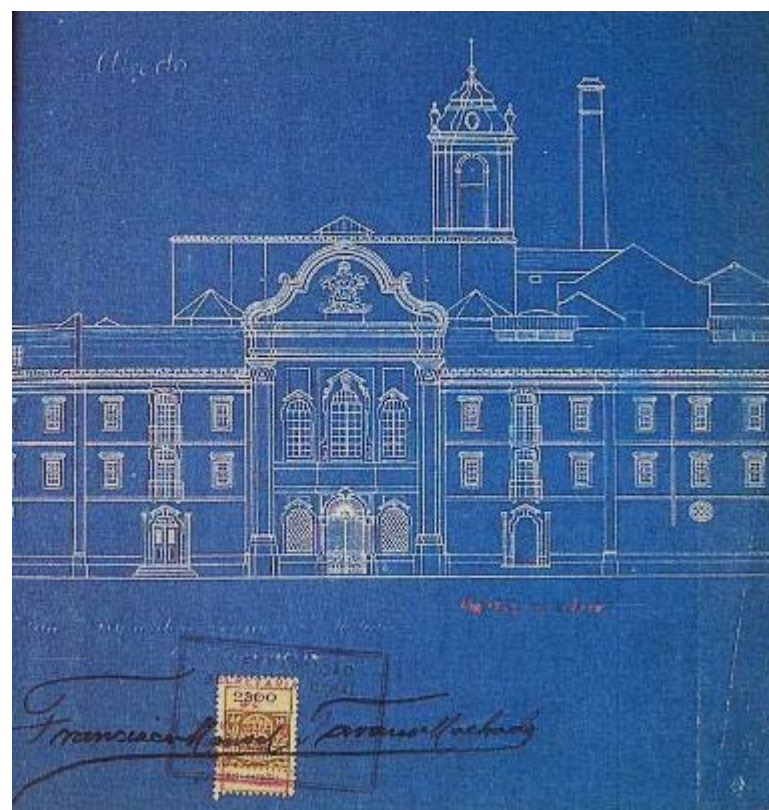
a una fuente con el mismo nombre, y la *Compañía Oriental de Hilados y Tejidos*, fundada en 1888.

La *Fábrica Samaritana* en particular es referenciada como «una de las más antiguas unidades manufactureras de Lisboa de la segunda mitad del siglo XIX»<sup>205</sup>.

También conocida por *Fábrica del Black*, por referencia al ingeniero fundador, fue parcialmente reconstruida después de un incendio en 1877; tuvo su auge a final del siglo, llegando a emplear a más de quinientos operarios, y se mantuvo operativa hasta 1948, cuando, otra vez, fue destruida por un nuevo incendio<sup>206</sup> – manteniéndose hoy apenas las paredes estructurales del edificio.

La *Fábrica de Hilados y Tejidos Oriental*, también conocida por *Fábrica de las Varandas*, de la que mejor hablaremos en el capítulo 4 a propósito de su proceso de transformación después de terminada la actividad industrial, fue «una de las más emblemáticas e importantes unidades textiles, habiendo dejado una aureola en la vida social y en la historia del barrio»; después de fundada en 1888 – fecha aún hoy referenciada en el portón de hierro fundido –, la fábrica funcionó durante casi cien años, entrando en un periodo de dificultades en la década de los setenta del siglo XX que condujo a su cierre en el inicio de la década de los ochenta<sup>207</sup>.

Siguiendo para el norte, la zona entre *Xabregas* y el *Beato* presentaba ya, en 1903, una relevante aglomeración industrial, dispuesta longitudinalmente a lo largo del viario preexistente y de los muelles antiguos del frente-río – siendo menos relevante su relación con el ferrocarril.



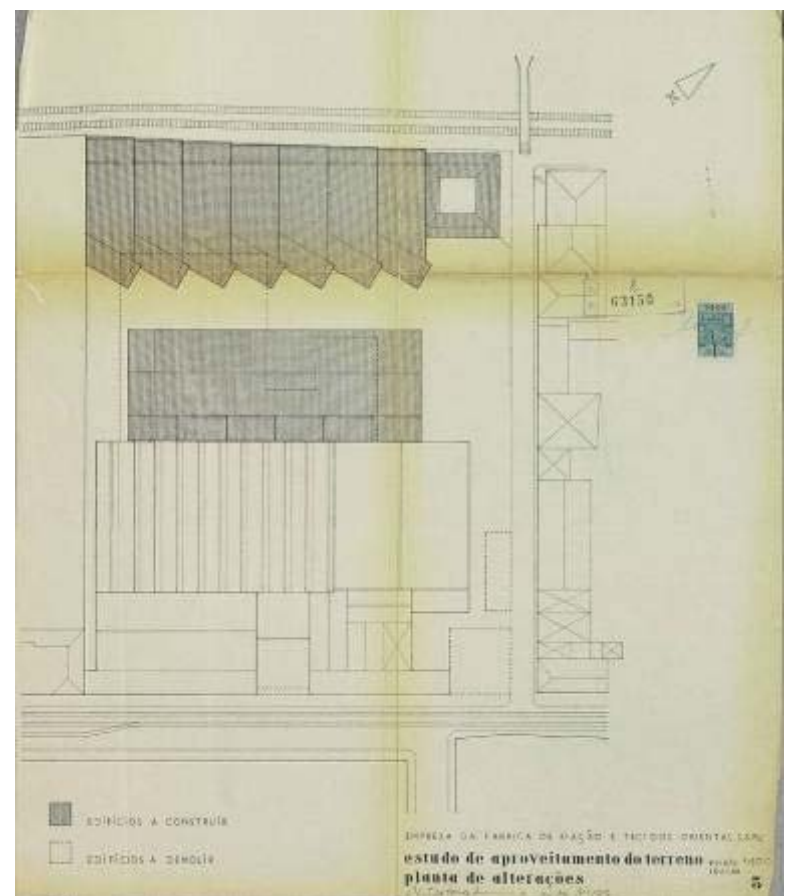
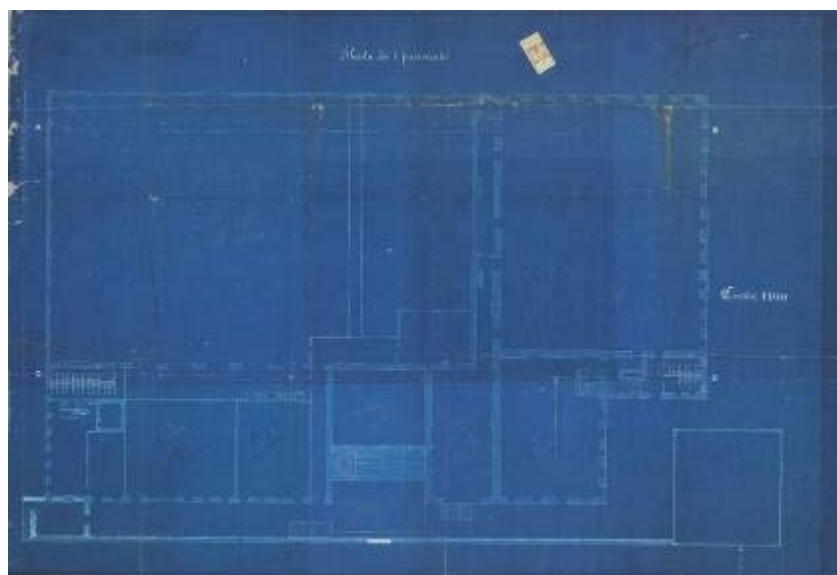
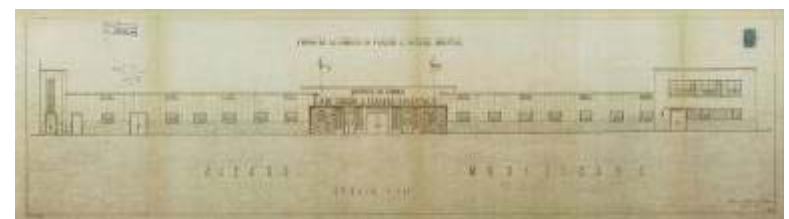
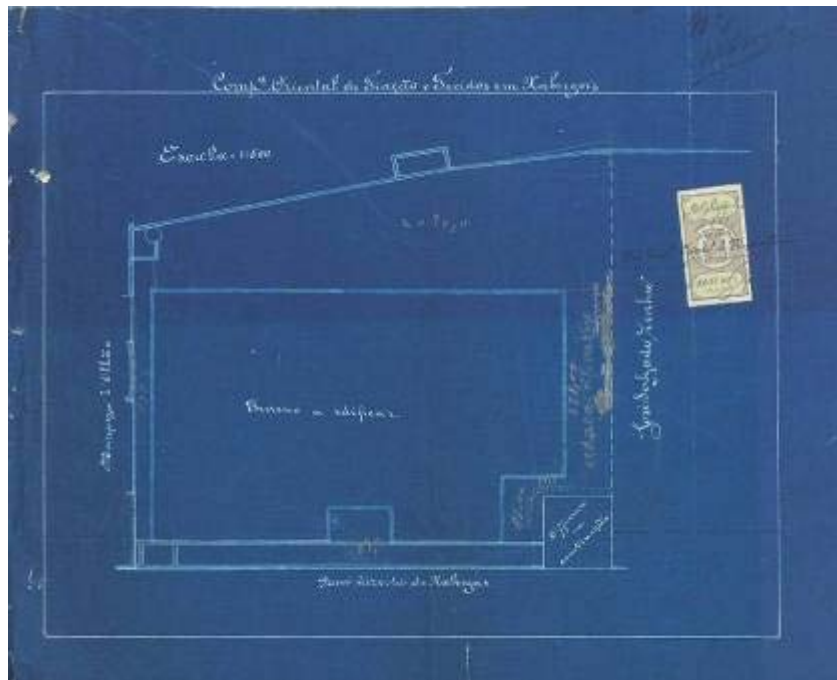
imágenes 108 y 109

(108) Grabado de la *Fábrica de Hilados y Tejidos* en Xabregas, conocida por *Fábrica Samaritana*, en 1945, siendo también visible la vecina *Vila Flamiano*, a la derecha; (109) Extracto del alzado del edificio del antiguo *Convento de Xabregas*, entonces ocupado por la *Fábrica de Tabacos de Xabregas*, dibujado en 1892 en el momento de la ampliación de la unidad industrial

<sup>205</sup> SANTANA, Francisco; SUCENA, Eduardo (coord.) (1994); *Dicionário da História de Lisboa*; Carlos Quintas; Lisboa, pp. 371/372

<sup>206</sup> CUSTÓDIO, Jorge; FOLGADO, Deolinda (1999); *Caminho do Oriente. Guia do Património Industrial*; Livros Horizonte; Lisboa, pp.76/81

<sup>207</sup> CUSTÓDIO, Jorge; FOLGADO, Deolinda (1999); *Caminho do Oriente. Guia do Património Industrial*; Livros Horizonte; Lisboa, pp.100/105



Imágenes 110 a 115

Proyecto, en diferentes momentos, de la *Fábrica de Hilados y Tejidos Oriental*, también conocida por *Fábrica de las Varandas*: (110) plano de localización, (111) plano del piso térreo, (112) y (113) corte y alzado de las primeras instalaciones de la fábrica, en 1888; (114) alzado del proyecto de la entrada de la fábrica, autor ilegible, 1956, y; (115) plano del *Estudio de Aprovechamiento del Terreno*, con una ampliación en la zona posterior, por el arquitecto *Nuno Teotónio Pereira*, en 1958

«... todo el área de Xabregas a Braço de Prata, igualmente servida por la circulación fluvial de cabotaje, con sus antiguos muelles, se aprovechó para la instalación de almacenes de vinos (...), de aceites y de cereales, para el funcionamiento de importantes talleres de tonelería y para la localización de algunas importantes industrias de alimentación»<sup>208</sup>.

Más que describir estas distintas unidades, importa verificar que su implantación no resultó de un acto de planificación; al contrario, fueron naciendo y encontrando su localización caso a caso, aprovechando la disponibilidad de terrenos libres, en la vecindad de otras unidades industriales.

El soporte de su localización fue claramente el viario preindustrial, a partir del que desarrollarán su actividad hacia los terrenos posteriores, sea entre éste y el ferrocarril, sea entre el viario y el río.

La disponibilidad de estos dos medios de accesibilidad, en este caso en particular el río, constituyó también factor relevante para el crecimiento industrial, pero, como es bien visible en la imagen 104, fue el viario y no el río el eje de fijación del edificado, llenando así y progresivamente el espacio-corredor edificado.

Fue sobre este soporte que distintas unidades, de la *Fábrica de Bolachas Alianza* a los almacenes de vinos, o de la *Fábrica de Jabones Costa & Costa* a la industria de corcho de *José Villalonga*, creando progresivamente un continuo industrial longitudinal a lo largo del viario preexistente, sumando casuísticamente, a algunas edificaciones residenciales anteriores, unidades especializadas y conjuntos de almacenes.

Al final del siglo XIX, esta zona asistió al advenimiento de una nueva tipología de ocupación industrial, que va a tener fuerte expresión en la ocupación ribereña del siglo XX en el margen oriental y en el margen sur de Lisboa: el proyecto de la compañía industrial.



imagen 116

Morfología urbana de la zona del *Grilo* y del *Beato*, en el inicio del siglo XX, señalando, a oscuro el edificado, y a trazo discontinuo la línea de frente-río a (sobre base cartográfica de 1963).

Se identifican, entre otros, (1) el *Convento do Grilo*, (2) la *Alameda del Beato*, con el aglomerado preexistente del *Beato* al sur y el antiguo *Convento do Beato* en la cima, (3) el inicio de la *Estrada de Marvila*, en la secuencia de la *Calçada do Grilo*, así como (4) el complejo industrial de la *Manutenção Militar de Lisboa*, y (5) el complejo industrial de la *Companhia João de Brito*, más tarde *Companhia Industrial de Transformação de Cereales «A Nacional»*

En el área ocupada por el antiguo *Convento das Freiras do Grilo*, que ya vimos a mitad del siglo XIX en la imagen 16, junto a los terrenos no ocupados delanteros, localizados entre el eje viario longitudinal preexistente y el corredor del ferrocarril, empezó la fijación del complejo de la *Intendencia Militar de Lisboa*, también conocido por la *Manutenção Militar*, cuya historia es retratada en una pequeña unidad museológica creada en el lugar.

«La idea que estaba por detrás de la construcción de uno de los más importantes establecimientos militares fue la tentativa de fabricación y abastecimiento de pan al ejército por administración directa, cuyos inicios datan de 1861.

Los avances de la tecnología del molido de grano y de la fabricación de galletas no eran compatibles con los sistemas y

<sup>208</sup> CUSTÓDIO, Jorge (1994); *Reflexos da Industrialização na fisonomia e vida da cidade*; in: MOITA, Irísalva (coord.) (1994); *O Livro de Lisboa*; Lisboa 94, Livros Horizonte e Expo98; Lisboa, pp. 469/470

*prácticas usadas hasta entonces en Portugal. Los hornos del Vale do Zebro, en el margen sur del Tajo, importantes en su tiempo, estaban caducos.*

*El crecimiento de las fuerzas militares y del servicio militar obligatorio exigía la creación de auténticas fábricas para el abastecimiento de las tropas. Las obras para la construcción de los edificios empezaron en 1889 y se prolongaron hasta el inicio del siglo XX (...). Finalmente, la Intendencia abarcaba un total de 38 edificios destinados a las diversas especialidades, de la molienda de harinas a la fabricación de pan y galletas»<sup>209</sup>.*

La *Manutención Militar* ocupó ambos lados del eje longitudinal preexistente, la *Rua do Grilo*, habiendo aprovechado los terrenos conquistados al río para ahí localizar predominantemente sus instalaciones productivas, de las que el edificio de los silos constituye la pieza dominante.

Con esta iniciativa industrial, a la que siguieron otras en los años siguientes<sup>210</sup>, el sector militar empezó, en la ribera oriental de la ciudad, la construcción de nueva planta de compañías industriales especializadas, caracterizadas por una nueva dimensión, en cuanto a ocupación territorial, y por el desarrollo de varias actividades en la misma unidad, dentro del respectivo sector de especialización.

El mismo fenómeno ocurrió, algunos años después, un poco más a naciente, con el crecimiento y ampliación de una unidad productiva con antecedentes en la ribera oriental al menos desde la segunda década del siglo XIX – que a partir de 1836 adquirió y aprovechó el edificio del anterior *Convento do Beato* – que fue la compañía molinera de *João de Brito*, más tarde

*Compañía Industrial de Transformación de Cereales «A Nacional»* – imágenes 117 a 119.

La zona del *Beato* era un aglomerado edificado preexistente desarrollado por encima de la *Rua do Grilo* (nombre del eje longitudinal ribereño preexistente en este trozo), estructurándose por la *Alameda do Beato*, por la plaza, travesía y camino del *Olival*, y por la *Calçada do Duque de Lafões*, correspondiente al eje viario transversal, de penetración en el interior a partir del aglomerado.

*«(...) Las instalaciones conventuales fueron inicialmente utilizadas como almacén de vinos. (...) El río Tajo funcionaba como una vía de circulación fundamental para esta actividad, función más tarde realizada repartida con la circulación ferroviaria. Todas las instalaciones fabriles que se aglutinaron a los primeros almacenes se beneficiaron de esta proximidad, hasta la época de la construcción del terraplén, fecha en que el conjunto de los almacenes ribereños adquirieron una posición secundaria en relación a la nueva avenida marginal»<sup>211</sup>.*

Aún antes de la llegada del ferrocarril empezó la actividad de los cereales, desarrollando su unidad productiva en los terrenos del antiguo convento, incluyendo un frente de almacenes localizados al sur de la *Rua do Grilo*, directamente sobre el río – imágenes 117 y 118.

También aquí, la conquista de nuevos terrenos al río con el terraplén permitió la instalación de las unidades más modernas, dentro de las cuales debe ser realizado, en la década de los cuarenta del siglo XX, el conjunto edificado proyectado por el arquitecto *Pardal Monteiro* – aprovechando la apertura de la *Avenida Infante D. Henrique*.

De igual modo, la disponibilidad de terrenos libres a lo largo del eje viario longitudinal preexistente permitió el desarrollo de

<sup>209</sup> SANTANA, Francisco; SUCENA, Eduardo (coord.) (1994): *Dicionário da História de Lisboa*; Carlos Quintas; Lisboa, pp. 969 y 970

<sup>210</sup> Como por ejemplo la ya referida *Fábrica de Pólvora Seca Nobel*, localizada en 1898 en el *Convento de las Freiras de Chelas*, en el *Largo de Chelas*, o la *Fábrica de proyectiles de Artillería*, más tarde conocida como *fábrica de Material de Guerra de Braço de Prata*, construida entre 1904 y 1909

<sup>211</sup> CUSTÓDIO, Jorge; FOLGADO, Deolinda (1999): *Caminho do Oriente. Guia do Património Industrial*; Livros Horizonte; Lisboa, pp.116/127



unidades industriales caso a caso, primero beneficiando de las accesibilidades fluvial, más arcaica, y ferroviaria, más tarde completadas por la *Avenida Infante D. Henrique*.

De la destilería *José Guilherme Maceira & C<sup>a</sup>*. a la *Fábrica de Conservas Leal, Santos & C<sup>a</sup>*., o a la *Fábrica de Jabones Sousa & C<sup>a</sup>*., varias unidades fueron componiendo el continuo industrial longitudinal.

Los terrenos libres a naciente del *Beato* permitieron, también, la implantación de nuevos complejos industriales de mayor dimensión, como fue el caso de la *Fábrica de Fósforos* de la *Compañía Portuguesa de Fósforos*, localizada a naciente, una vez más sobre el eje viario longitudinal preexistente – en este trozo con el nombre de *Rua do Açucar* –, o, ya arriba al corredor del ferrocarril, la *Sociedad Nacional de Jabones*.

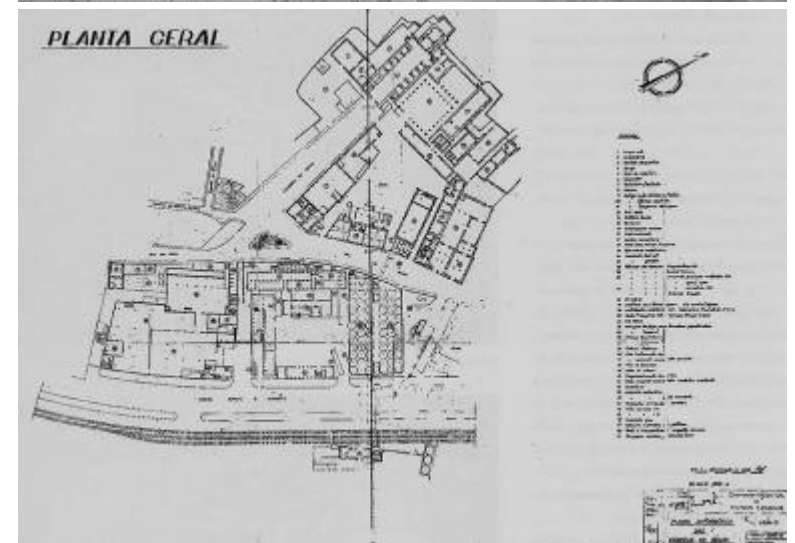
La *Fábrica de Fósforos* de la *Compañía Portuguesa de Fósforos* fue fundada en 1895 y «era una gigantesca unidad mecanizada con una población obrera de 1000 trabajadores en el inicio del siglo XX»<sup>212</sup>, que funcionó hasta aproximadamente 1985<sup>213</sup>.

Ocupando aproximadamente la mitad de la parcela sobre el eje viario – salvo la parcela transversal en el extremo poniente, donde estaba la vecina *Fábrica de Borracha Luso-Belga* –, permitió más tarde, ya en pleno siglo XX, la ocupación de la mitad posterior, entre el complejo y el ferrocarril, mientras una parcelación mixta, donde se fijaron diversas unidades industriales de menor dimensión en conjunto con algunos edificios residenciales.

Este procedimiento urbanístico – la parcelación mixta o industrial –, con expresión en el siglo XX, correspondió a otra de las formas de ocupación ribereña del frente oriental de la ciudad, aunque

<sup>212</sup> CUSTÓDIO, Jorge (1994); *Reflexos da Industrialização na fisonomia e vida da cidade*; in: MOITA, Irisalva (coord.) (1994); *O Livro de Lisboa*; Lisboa 94, Livros Horizonte e Expo98; Lisboa, pp. 470

<sup>213</sup> CUSTÓDIO, Jorge; FOLGADO, Deolinda (1999); *Caminho do Oriente. Guia do Património Industrial*; Livros Horizonte; Lisboa, pp.142/147



imágenes 117 a 119

La Firma João de Brito, después la *Compañía Industrial de Transformación de Cereales «A Nacional»*, localizada en el *Beato*: (117) grabado de la compañía en 1885; (118) vista del muelle privado en ese momento, anterior a la realización del terraplén, y; (119) plano general en 1972, actualizado en 1991

haya ocurrido también de forma casuística y a la escala de cada parcela, sin cualquier objetivo de conjunto.

La *Sociedad Nacional de Jabones*, cuyas instalaciones ocupando terrenos de la anterior *Quinta de Marvila* fueron recientemente demolidas, funcionó entre 1919 y la década de los noventa sucediendo a la *Saboaria* (jabonaría) *Nacional do Beato*.

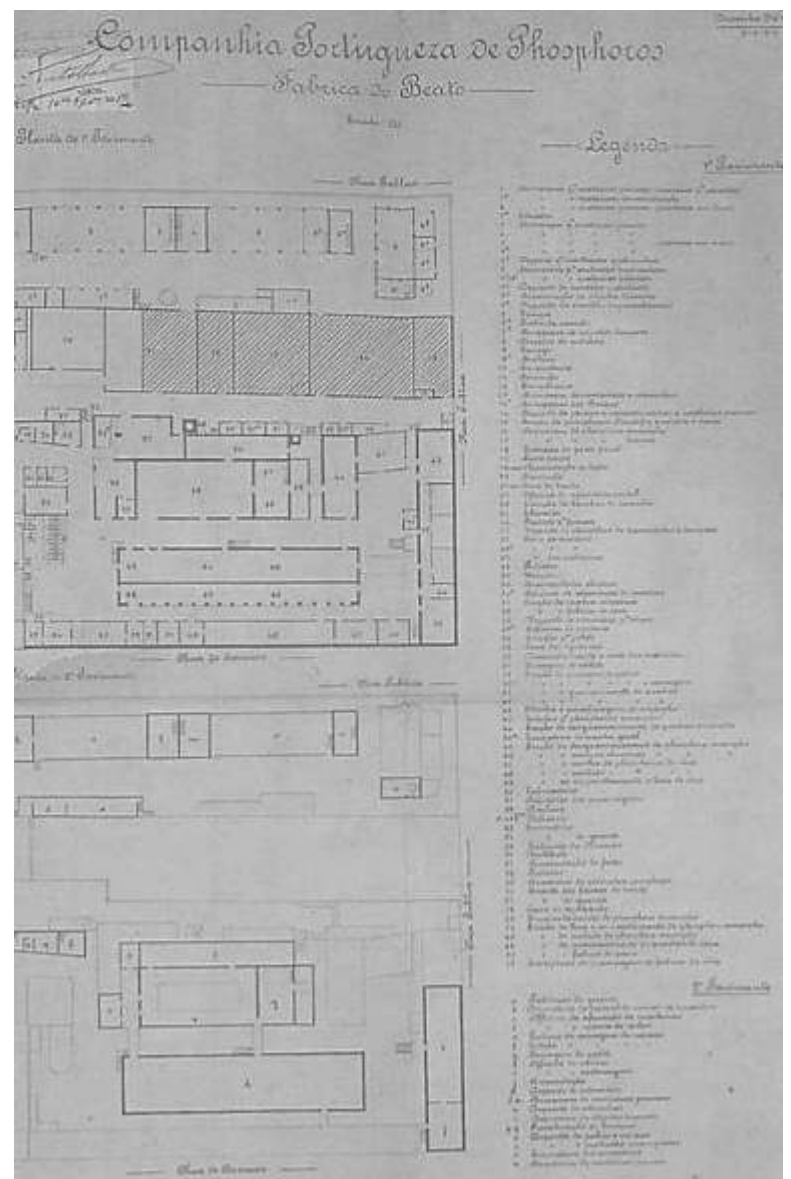
El desarrollo de instalaciones en concreto y la ampliación verificada en la década de los cincuenta, adquiriendo los terrenos sobre el ferrocarril de la *Quinta do Brito*, fueron señales en el territorio de la entonces próspera actividad – así alcanzando el área aproximada de 9 hectáreas.

Vecina a la *Sociedad Nacional de Jabones* cabe destacar la localización de una escuela de dibujo industrial, a partir de 1884 llamada *Escuela Industrial Afonso Domingues*.

Al igual que en el *Vale de Alcântara (Calvario)*, la zona oriental del *Vale de Chelas (Beato/Marvila)* era considerada como la otra gran zona industrial de la ciudad, mereciendo, también, una escuela de formación de trabajadores especializados para la industria.

Aunque interese aquí destacar las dos unidades industriales de mayor dimensión, debe ser también referido el desarrollo de otras industrias relevantes de menor expresión territorial, para ese efecto recurriendo a dos unidades inventariadas en la referenciada *Guía de Património Industrial*.

La *Fabrica de Borracha (Caucho) Luso-Belga*, vecina de la *Fábrica de Fósforos* de la *Compañía Portuguesa de Fósforos*, funcionó a partir de 1926 dando continuidad a una primera instalación del mismo ramo de actividad ahí localizada desde la transición del siglo – la *Compañía de Borracha Monopólio de Portugal*.



imágenes 120 y 121

La *Fábrica de Fósforos* de la *Compañía Portuguesa de Fósforos*, (120) en un grabado sin fecha. v (121) en un plano de 1916

La *Fábrica de Cortiça (corcho) da Quinta da Mitra*, tuvo una existencia más acotada – habiendo funcionado en los primeros veinte años del siglo XX –, correspondiendo a una estrecha parcela que siguió la morfología de ocupación industrial en la zona – un parcelario profundo, con frente para el viario longitudinal preexistente y para el corredor del ferrocarril.

En este desarrollo a naciente del *Beato*, correspondiente a la zona de *Marvila*, importa no dejar de referenciar la particularidad del territorio rústico preexistente haber sido dividido por el medio por el trazado del ferrocarril.

En la parte interior del trazado del ferrocarril, el edificio noble del *Palacio dos Marqueses de Abrantes* – residencia señorial de la antigua *Heredad de Marvila* –, dominaba el aglomerado preexistente de la *Estrada de Marvila*, que se quedó comprimida entre el ferrocarril de costa y el arranque de la línea de circunvalación.

Aquí también, como en toda la ribera oriental de Lisboa, la propiedad rural estuvo en la base del desarrollo industrial, siendo la disponibilidad de esos terrenos libres la base del establecimiento de unidades industriales.

«En los primeros años del ochocientos el carácter rural del lugar (*Marvila*) era una realidad. Existían varias quintas, algunas en lo que fueron terrenos del *Cabildo de la Sé*, *Quinta do Marques de Abrantes*, ya referida, y algunas casas alrededor del *Convento*. Más arriba, en la *Estrada de Marvila*, estaba situada una casa de campo del *Marques de Marialva*, (...). El



imagen 122

Morfología urbana de la zona de *Marvila* y de *Braço de Prata*, en el inicio del siglo XX, señalando a oscuro el edificado y a trazo discontinuo la línea de frente-río a (sobre base cartográfica de 1963).

En su ocupación posterior son identificados, entre otros, (1) la *Escola Industrial Afonso Domingues*, (2) la *Sociedad Nacional de Jabones*, (3) la *Fábrica de Borracha (Caucho) Luso-Belga*, (4) la *Fábrica de Fósforos de la Companhia Portuguesa de Fósforos* (4) la parcelación mixta por detrás de la *Fábrica de Encendajas*, (5) la parcelación por detrás de la *Compañía Portuguesa de Fósforos*, (6) la *Fábrica de Cortiça (corcho) da Quinta da Mitra*, (7) la *Sociedad Comercial Abel Pereira da Fonseca*, (8) la *José Domingues Barreiro & C.ª Lda.*, (9) el complejo industrial militar de la *Fábrica de Material de Guerra*, señalando el perfil ribereño resultante de los trabajos locales de regularización en el momento de su instalación, en el inicio del siglo XX.

Es también señalado (10) el *Largo Leandro da Fonseca*

edificio principal tal vez se situase donde se instaló la *Fábrica de Jabones*»<sup>214</sup>.

<sup>214</sup> SANTANA, Francisco; SUCENA, Eduardo (coord.) (1994): *Dicionário da História de Lisboa*. Carlos Quintas; Lisboa, pp. 572

Los edificios de los palacios y de los conventos, así como algunos trazados del catastro, quedaron como permanencias de esa base en el fuerte desarrollo industrial que, como estamos viendo, siguió la base del viario longitudinal de ribera preexistente y aprovechó el ferrocarril y la posibilidad de usar el río como medio de transporte.

Concretamente, en lo que interesa al presente estudio, la *Marvila* industrial por encima de las vías del ferrocarril encontró su espacio de desarrollo en la zona limitada por las líneas ribereña y de circunvalación, entre la escuela y por el aglomerado preexistente.

La zona entre el ferrocarril y el río fue, una vez más, el eje longitudinal ribereño, en el tramo de *Marvila* y con el nombre de *Rua do Açúcar*<sup>215</sup>, el que soportó el desarrollo industrial de este periodo.

Algunas edificaciones preexistentes, como el *Palacio da Mitra* – la antigua residencia del Cardenal-Patriarca de Lisboa –, entonces un edificio ribereño con muelle privado, testimoniaron el establecimiento de unidades industriales a lo largo de este eje viario, uno después del otro.

El propio palacio sufrió transformaciones para uso industrial, cuando en 1913 fue transformado en «una unidad industrial de metalurgia y fundición, la *Fábrica Seixas*, aprovechando el *Palacio para las oficinas e instalando los edificios fabriles en la parte rústica*», hasta terminar su actividad en 1925 y pasar a ser patrimonio municipal en 1930<sup>216</sup>.

Otro de los edificios preexistentes era el *Convento de Nossa Senhora da Conceição*, empezado a construir a mitad del siglo XVII sobre la *Rua Direita de Marvila* y afectado al patrimonio del

Estado en el último cuarto del siglo XIX en la secuencia de la extinción de las órdenes religiosas.

El convento integra la parte del aglomerado preexistente de *Marvila* que quedó por debajo del trazado del ferrocarril, desarrollándose en el cruce de la calle longitudinal ribereña (*Rua do Açúcar*) con la calle longitudinal interior (*Estrada de Marvila*), que confluyen en este punto y vuelven a separarse en dos nuevas calles longitudinales en el sentido de nacimiento, una conduciendo a los *Olivais*, en el interior, y la otra acompañando de cerca el frente-río.

De las varias fábricas que ocuparon los terrenos libres a lo largo de la *Rua do Açúcar*, para nacimiento del ya referido complejo industrial de la *Fábrica de Fósforos* de la *Compañía Portuguesa de Fósforos*, importa destacar la *Fábrica Seixas*, un conjunto de almacenes, y el complejo del industrial *Pereira Henriques* – disponiendo la *Vila Pereira* sobre la calle y desarrollando la actividad industrial por detrás.

Estas unidades industriales presentan la particularidad de haber tenido por base las parcelas perpendiculares a la calle longitudinal preexistente, ocupando la fachada de la calle y los terrenos interiores hasta la zanja del ferrocarril.

En el lado de nacimiento de *Marvila* se halla la zona del *Poço do Bispo*, que tuvo su origen en una finca situada al norte de la actual *Praça Leandro da Silva* – a ella volveremos –, localizada en el lado del pozo que era conocido por ese nombre «por estar en terrenos de la Mesa Episcopal, pero que se tornará público a partir del siglo XVI. (...) Los terrenos de la finca fueron urbanizados a finales del siglo XIX, cuando ocurrió la transformación derivada de la implantación de industrias en esa zona»<sup>217</sup>.

Alrededor de este espacio público importa registrar las dos unidades comerciales e industriales del sector de los vinos, licores

<sup>215</sup> Según *Francisco Santana* y *Eduardo Sucena*, por referencia a una fábrica que ahí habría existido entre los siglos XVI y XVIII. in: SANTANA, Francisco; SUCENA, Eduardo (coord.) (1994); *Dicionário da História de Lisboa*; Carlos Quintas; Lisboa, pp.572

<sup>216</sup> SANTANA, Francisco; SUCENA, Eduardo (coord.) (1994); *Dicionário da História de Lisboa*; Carlos Quintas; Lisboa, pp.570

<sup>217</sup> SANTANA, Francisco; SUCENA, Eduardo (coord.) (1994); *Dicionário da História de Lisboa*; Carlos Quintas; Lisboa, pp.572

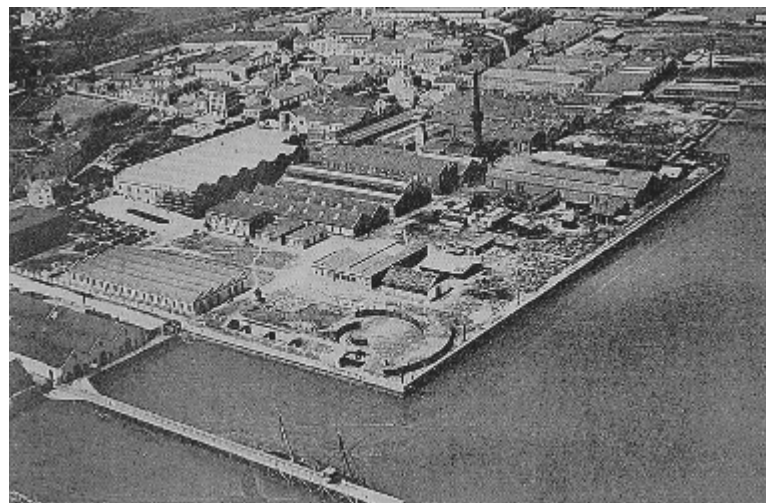
y aceites que fueron la *Sociedad Comercial Abel Pereira da Fonseca* – cuyo proyecto fue realizado por el arquitecto Norte Junior – y la *José Domingues Barreiro & C<sup>a</sup>. Lda.*, ambas habiendo empezado a funcionar en la transición del siglo y constituyendo en la actualidad conjuntos importantes en el patrimonio industrial de la ribera oriental.

Siguiendo para naciente a lo largo del eje longitudinal ribereño, a partir de *Marvila*, entramos en la zona de *Braço de Prata*, que evolucionó en la zona comprendida dentro de una antigua finca que llevaba este mismo nombre<sup>218</sup>.

Con antecedentes de industrialización, *Braço de Prata* sufrió un fuerte desarrollo industrial al final del siglo XIX e inicio del XX, siendo destacable el establecimiento de nueva fundación de unidades relevantes como la *Fábrica de Estampados y Tintes de Graham Júnior & C<sup>a</sup>. Lda.*, la *Tabaquera del Braço de Prata*<sup>219</sup>, la *Fábrica Nacional de Conservas*, la *Empresa Vidriera Portuguesa*, así como diversas tonelerías y fábricas de transformación de corcho.

Pero la transformación industrial más destacada de *Braço de Prata* ocurrió en el inicio del siglo XX, con la creación, en la secuencia de la fuerte inversión del Estado en la industria militar, del gran complejo de la *Fábrica de proyectiles de Artillería*, más tarde denominada *Fábrica de Material de Guerra*, unidad también recientemente demolida.

«El Arsenal del Ejército, la Fundición de Cañones y la Fábrica de Armas localizada en el 1er. barrio, en la zona residencial de *Alfama*, *Santa Apolónia*, habían envejecido, al mismo tiempo que la industria de guerra se estaba transformando en las vísperas de la Primera Guerra Mundial.



imágenes 123 y 124

Vistas de la *Fábrica de Material de Guerra*, en *Braço de Prata*, (123) en 1947 aún confinando directamente sobre el río, y (124) en los años 50, ya después de la realización de los trabajos de terraplén del puerto y de apertura de la *Avenida Infante D. Henrique*

*En terrenos del Estado situados en Braço de Prata funcionaban la Real de Nitratos (1798) y el Taller de Protecñia a Vapor (1876), además de que ahí se localizaron varios almacenes de pólvora.*

<sup>218</sup> La designación de *Braço de Prata* resulta literalmente de la historia de uno de los propietarios de la quinta, militar embarcado en el Brasil, que perdió su brazo derecho en la guerra, lo substituyendo por una brazo de plata

<sup>219</sup> Confinante con la *Fábrica de Material de Guerra*, en la cual vendría a ser integrado el edificio después de la transferencia de la producción para *Albarraque*

*Empezada a construir en 1904, es finalmente inaugurada como Fábrica de Projectiles de Artillería, en 1909, con la mejor maquinaria de las principales firmas europeas»<sup>220</sup>.*

Jorge Custódio y Deolinda Folgado apuntan para el periodo entre 1908 y 1950 como el más relevante para el desarrollo de este complejo industrial, por corresponder al momento en que «la organización territorial sufrió profundas transformaciones y ampliaciones, señal de los momentos más significativos de su historia»; entre otros, la referencia a la mecanización en 1927, con implicaciones en la ocupación de los terrenos, y el cuadro político internacional marcaron ese periodo<sup>221</sup>.

El desarrollo industrial de *Braço de Prata* en la transición del siglo XIX para el XX presentó la particularidad, en el contexto del desarrollo industrial ribereño oriental de Lisboa, de estar asociado a los primeros proyectos de nueva infraestructura, posteriores a la implantación del ferrocarril en la mitad del siglo XIX.

Efectivamente, en un contexto – como vamos verificando – de desarrollo industrial a partir del eje longitudinal ribereño preexistente y de conservación del perfil de frente-río preindustrial, el desarrollo de *Braço de Prata*, en la zona de la importante unidad industrial militar, produjo la apertura de un trozo de un nuevo eje viario longitudinal, la *Rua Fernando Palha*, (simultáneamente sirviendo las nuevas industrias y evitando el obstáculo del tráfico que generaba el cruce entre las calles longitudinales preexistentes), así como la progresiva alteración del perfil ribereño, en la medida en que la fábrica de armas fue creciendo.

En el frente de ribera a naciente de *Braço de Prata*, la ocupación industrial fue, en este periodo, más dispersa, predominando la

estructura rural, a partir de la que, puntualmente en algunas fincas, se desarrollaron unidades industriales.

Estos terrenos libres rurales, asociados a los ganados al río en la década de los cuarenta con el trabajo de los terraplenes portuarios, constituyeron, más tarde, la base para el desarrollo de los grandes complejos industriales del sector del gas y petroquímico.

Pero, debemos citar el establecimiento, al final del siglo XIX, en el *Casal das Rolas, Cabo Ruivo*, de una unidad industrial del sector químico dedicada a la fabricación de ácido sulfúrico.

De modo parecido, la zona de los *Olivais* estaba caracterizada por el aglomerado preexistente y por el paisaje de quintas periféricas que Eça de Queiróz va describiendo en su novela *Os Maias* y que tuvieron su importancia en el abastecimiento de productos agrícolas a la ciudad:

« (...) entre dos grandes árboles que le hacían sombra, había ahí, para los vagares de la siesta, un ancho banco de corcho. Una hilera de arbustos cerrados parecía cerrar la quinta, en aquel lado, como un seto.

Después la colina decía, con otras pequeñas quintas, casas que no se miraban, y una chimenea de fábrica; y, al fondo, el río brillaba, mudo y lleno de sol, hasta las montañas del Alentejo (...)<sup>222</sup>.

También aquí hay referencia a la implantación de algunas unidades industriales, anteriores a este periodo, fuese en sectores de transformación de productos agrícolas, como el vino o el aceite, o unidades industriales diversas establecidas a finales del siglo XVIII y primera mitad del XIX en los terrenos de algunas de

<sup>220</sup> CUSTÓDIO, Jorge (1994); *Reflexos da Industrialização na fisonomia e vida da cidade*; in: MOITA, Irisalva (coord.) (1994); *O Livro de Lisboa*; Lisboa 94, Livros Horizonte e Expo98; Lisboa, pp.471

<sup>221</sup> CUSTÓDIO, Jorge; FOLGADO, Deolinda (1999); *Caminho do Oriente. Guia do Património Industrial*; Livros Horizonte; Lisboa, pp.168/175

<sup>222</sup> Descripción de la vista a partir de la quinta de los Olivais, 1875, in: EÇA DE QUEIROZ (sin fecha); *Os Maias*; Lello & Irmão Editores, Porto, pp.114

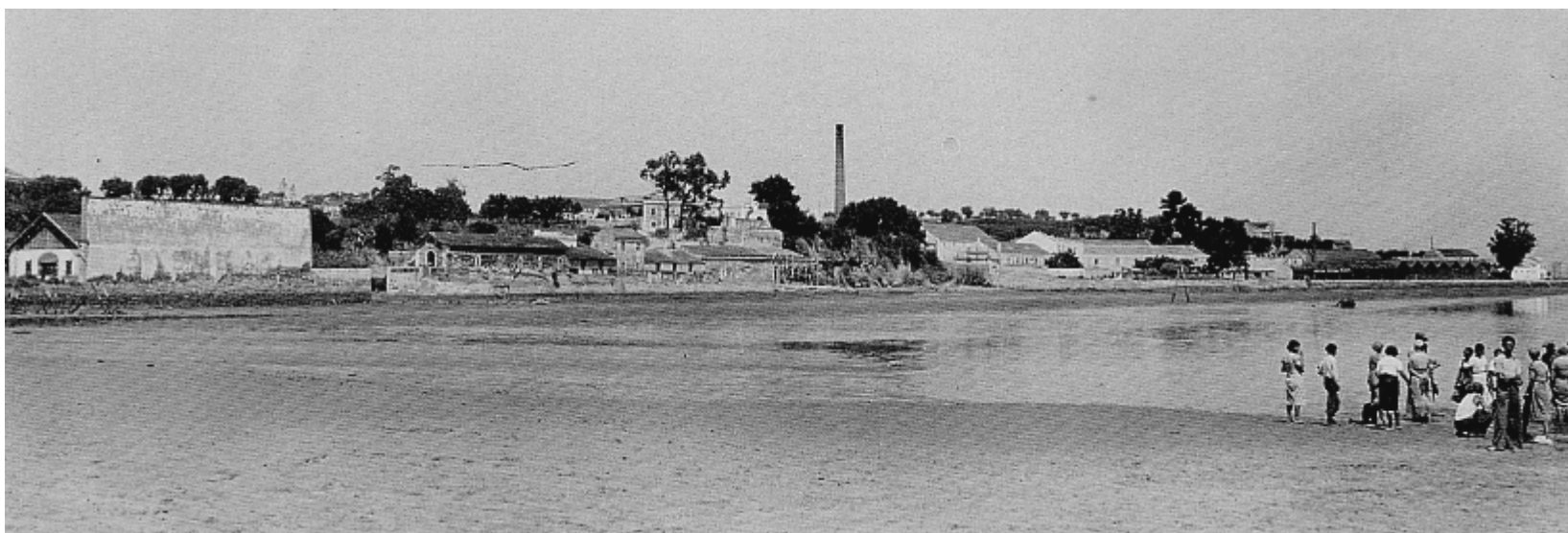


imagen 125

Vista del arenal del frente de ribera en la zona de *Matinha*, al norte de *Braço de Prata*, en fecha anterior a 1938

esas fincas – aunque en el sector textil algunas unidades hayan nacido en la segunda mitad del XIX e inicio del XX<sup>223</sup>.

Como se ha demostrado, el proceso de formación del territorio industrial de ribera en el frente oriental de Lisboa ocurrió, en este periodo, entre la mitad del siglo XIX y la década de los cuarenta del siglo XX, tomando por base la red preindustrial de la infraestructura viaria, manteniendo también el perfil de frente-rio, beneficiando, en simultáneo, de la disponibilidad de la nueva línea del ferrocarril, sea por la conexión directa de algunas fábricas, sea por el servicio de los varios apeaderos.

Urbanizando caso a caso a partir de la propiedad rural de las quintas y no habiéndose beneficiado de un estudio de conjunto, este proceso de crecimiento espontáneo lineal aprovechó la disponibilidad de los terrenos libres rurales, que poco a poco fue ocupando, con mayor densidad hasta *Braço de Prata*, en una dinámica de alejamiento del centro de Lisboa por ocupación sucesiva.

<sup>223</sup> Vide la descripción presentada in: SANTANA, Francisco; SUCENA, Eduardo (coord.) (1994); *Dicionário da História de Lisboa*; Carlos Quintas; Lisboa, pp. 666

### 2.3.2 La década de los cuarenta: la nueva infraestructura y la llegada del gran proyecto industrial

Habiendo constituido un momento de relevante dinámica urbanística en la ciudad, el final de la década de los treinta y la década de los cuarenta marcarán, también, un profundo cambio en el proceso de formación territorial de la industria ribereña del frente-rio oriental de Lisboa.

*«El año 1938 marca el inicio de un nuevo periodo en el Ayuntamiento de Lisboa, con la entrada del Ingeniero Duarte Pacheco para la presidencia, acumulando la cartera de Ministro de Obras Públicas. Su acción a nivel de la política urbana se va a caracterizar por una postura emprendedora, con base en una fuerte legislación.*

*Ese fue un momento de dinámica intervencionista en las obras públicas, marcada por una intensa intervención territorial visión a largo plazo y por la tentativa de aplicación de las medidas enunciadas en el Plan General de Urbanización y Expansión de Lisboa. (...)*

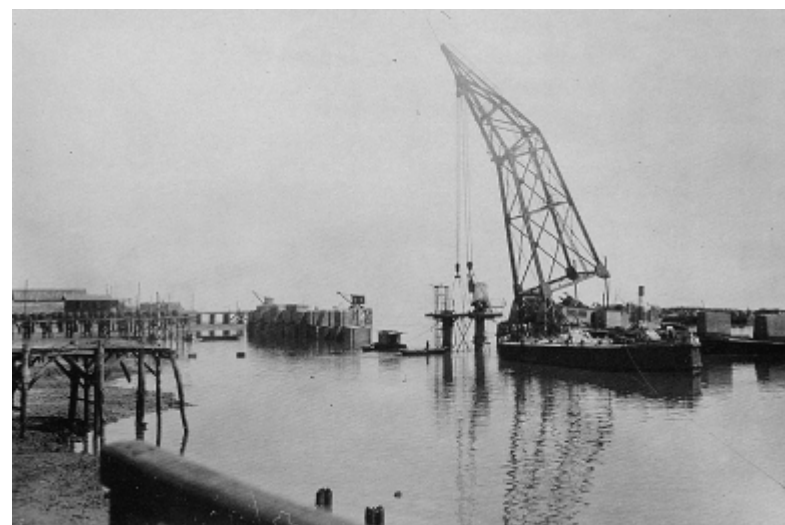
*En el caso de Lisboa, esta intervención se tradujo en la definición y en la construcción de la red viaria fundamental de la ciudad y sus conexiones al Centro, Norte y Sur del País, así como en la ampliación del puerto y en la construcción del aeropuerto»<sup>224</sup>.*

En concreto, en lo que respecta al frente de la ribera oriental de Lisboa, en este momento se dieron diversas medidas coordinadas que crearon el escenario del cambio del proceso de formación del territorio industrial.

La primera, de iniciativa gubernamental, fue la creación en 1942 de la *Zona Industrial del Puerto de Lisboa*, localizada en los terrenos ribereños existentes y a ganar al río, a naciente de *Braço de Prata*, aprovechando la disponibilidad de terrenos libres como base territorial para el lanzamiento de nuevas infraestructuras de soporte a la industria, entre ellas de un aeropuerto para hidroaviones.

En el ámbito de la mejora de las condiciones materiales del puerto «entre las mejoras previstas figura la construcción en Cabo Ruivo del aeropuerto marítimo-fluvial de la capital, para satisfacción de las necesidades reconocidas, para asegurar al puerto de Lisboa la indispensable conexión con las rutas aéreo-marítimas internacionales, y la organización de la futura zona industrial del puerto de Lisboa, en la que se concentrarán las actividades industriales para cuya elaboración es condición fundamental la proximidad del río y de las vías de comunicación marítimas y terrestres.

*El aeropuerto marítimo y la zona industrial adyacente quedarán situados entre el Poço do Bispo y la Ribeira de Sacavém, y para su aprovechamiento se han realizado ya trabajos marítimos importantes entre Poço do Bispo y Matinha y está prevista la regularización del margen del río, hacia naciente (...)*



*imágenes 126 y 127*

Vista del frente ribereño de *Poço do Bispo*, antes y durante los trabajos del puerto de Lisboa

*Al tratarse de mejoras de interés general y cuya ejecución es cada vez más urgente, entiende el Gobierno que debe colaborar en su realización, asegurando a la Administración del Puerto de Lisboa una justa participación financiera en los encargos de las obras»<sup>225</sup>.*

Además de autorizar y establecer el objetivo de la realización del aeropuerto marítimo y de la zona industrial, el decreto

<sup>224</sup> COSTA, João Pedro (2001): *Bairro de Alvalade, um paradigma no urbanismo português*. Livros Horizonte: Lisboa, pp.16

<sup>225</sup> Decreto-Ley nº 32.331, de 19 de Octubre de 1942



disponibilizó los medios financieros para llevar adelante «*los encargos con las obras y adquisiciones*», incluyendo las necesarias expropiaciones.

La segunda medida, secuencia de esa decisión gubernamental, fue el lanzamiento de una nueva generación de trabajos de infraestructura portuaria que, al contrario de la del los finales del siglo XIX, tuvo una fuerte expresión en el frente oriental de Lisboa hacia naciente de *Santa Apolónia*.

Consagrado en el Decreto-Ley nº 35.716, del 24 de Julio de 1946, el *Plan de Mejoras del Puerto de Lisboa*, acotó el territorio ribereño oriental en la 3ª Sección, comprendida entre *Santa Apolónia* y el límite administrativo de la ciudad, en *Beirolas*.

«*En cuanto a las obras de la 3ª sección, de las que se realizó una parte desde mayo de 1931, necesitan continuar sin tardanza. Incluyen el complemento de la regularización del margen con muros-muelle, entre Xabregas y Poço do Bispo, creando la conveniente continuidad de muelles laterales de gran calado.*

*Por otra parte, la consecuyente conquista de nuevos terraplenes, incluso en el trozo de menor anchura, permitirá el establecimiento, en las debidas condiciones definitivas, de la conexión ordinaria y ferroviaria entre dos zonas importantísimas de gran utilización industrial y comercial.*

*Además, ciertas actividades – por ejemplo, la carbonería – que hoy, por fuerza de las circunstancias, se desarrollan en emplazamientos impropios de las otras zonas, pasarán a desarrollarse ahí, con provecho y comodidad del comercio, con lógica de distribución y disposición de los navios, de los pasajeros y de la carga y con beneficio para el aspecto de estética y arreglo del puerto»<sup>226</sup>.*



imágenes 128 y 129

Vista de la dársena de los *Olivaes*, a naciente de Lisboa, (128) en 1949 en construcción y (129) en el inicio de la década de los noventa

Los trabajos de infraestructura portuaria de la 3ª sección, señalados en la imagen 60, atrás presentada, contemplarán los siguientes apartados:

- La regularización del margen entre *Xabregas* y *Poço do Bispo*, dando continuidad a trabajos en ese sentido ya realizados en los años anteriores, ganando así un muelle continuo en aguas más profundas y nuevos terrenos;
- La construcción de la dársena del *Poço do Bispo* y sus muelles, «*también indispensable para el abrigo de embarcaciones,*

<sup>226</sup> Decreto-Ley nº 35.716, de 24 de Julio de 1946

*tanto más por cuanto queda muy distante de la del Terrero do Trigo y que tiene que pasar al servicio de la Armada la actual dársena de la Aduana»<sup>227</sup>;*

- La construcción de la dársena de los *Olivais*, con sus planos inclinados y muelles, confiriendo abrigo «para embarcaciones del tráfico fluvial o para hidroaviones, si ello fuera realmente necesario»<sup>228</sup>;
- La regularización del margen a poniente y a naciente de esa dársena, entre *Poço do Bispo* y *Beirolas*, consolidando los muelles y ganando nuevos terrenos al río, y;
- La construcción de tres muelles-puente para los complejos industriales que vendrían a ocupar esos terrenos ribereños, en concreto, en la zona de la *Matinha*, para la *Fábrica de Gas*, en *Cabo Ruivo*, para las instalaciones de combustibles líquidos, y en *Beirolas*, con un uso mixto, destinada al servicio del *Matadero Municipal* y del *Depósito General de Material de Guerra*, así como al servicio fluvial.

Cabe destacar que, sabiendo de la continuidad del desarrollo industrial para naciente, en dirección a *Sacavém* y *Vila Franca de Xira*, el «*Plan de Mejoras*» asumió la incapacidad de su inclusión en esta fase de desarrollo de infraestructuras:

*«Sólo por las dificultades financieras de tan vasto plan no se incluyen los trabajos que cada vez son más necesarios en la desembocadura de Río Trancão, en Sacavém, para abrigo y atraque, sirviendo a la actividad industrial que se está desarrollando en aquella zona suburbana. Estos trabajos tendrán que lanzarse en fase futura...»<sup>229</sup>.*

La disponibilidad de terrenos ribereños libres para naciente de *Braço de Prata*, permitiendo la construcción de las infraestructuras y de los conjuntos industriales de gran dimensión,

constituyó un hecho relevante para la opción de desarrollo industrial del extremo oriental de Lisboa, substituyendo al frente-río occidental, desarrollado desde el final del siglo XIX.

*«Al puerto de Lisboa, confinado en la franja que le proporcionó la primera fase de las obras de sus mejoras (final del siglo XIX) y que exceptuada la zona de la dársena de Alcântara, es demasiado estrecha, también le llegó la hora en que, las exigencias de la circulación, confundida en gran parte en el movimiento general de la ciudad, y la instancia de la resolución de algunos problemas de urbanización concurren para apremiarlo, de verse forzado a buscar su expansión en zonas más libres y vastas, donde, a la par de amplios terraplenes, puedan ser aseguradas las indispensables condiciones de franca y desembarazada circulación»<sup>230</sup>.*

La tercera medida que definió el cambio en el proceso de formación del territorio industrial fue de iniciativa municipal, traduciéndose en la concreción de la nueva estructura viaria de soporte al desarrollo de la zona industrial de la ciudad.

Como vimos, el desarrollo industrial del frente ribereño oriental de Lisboa, había tenido como soporte, hasta entonces, el viario preindustrial, de origen rural, el cual, manifiestamente, ya no era adecuado a la industria existente, ni tampoco presentaba capacidad de soporte a los nuevos proyectos industriales contemporáneos, con otra dimensión.

El inicio de la década de los cuarenta marcó los trabajos de creación de esa nueva estructura del viario, que señalamos incompleta en la década de los setenta como vimos en el plano síntesis presentada en la imagen 131.

<sup>227</sup> Decreto-Ley nº 35.716, de 24 de Julio de 1946

<sup>228</sup> Decreto-Ley nº 35.716, de 24 de Julio de 1946

<sup>229</sup> Decreto-Ley nº 35.716, de 24 de Julio de 1946

<sup>230</sup> *Plan de Mejoras del Puerto de Lisboa*, Informe nº 12 emitido por los expertos de la *Câmara Corporativa* acerca de la propuesta de Ley nº 69 sobre las mejoras del puerto, 1948, citado in: *Referências Históricas do Porto de Lisboa* (1991); APL: Lisboa, pp.179



imagen 130

Esquema interpretativo de la forma ribereña y estructura urbana principal de Lisboa oriental (edificado), a partir de carta de 1963, parcialmente actualizada a 1973 siendo visibles el continuo industrial a lo largo de las infraestructuras de accesibilidad.

Son señaladas las zonas de (1) Xabregas, (2) Beato, (3) Marvila, (4) Poço do Bispo, (5) Braço de Prata, (6) Matinha, (7) Cabo Ruivo, (8) Beirolas, y (9) Avenida Infante D. Henrique / Avenida Marechal Gomes da Costa

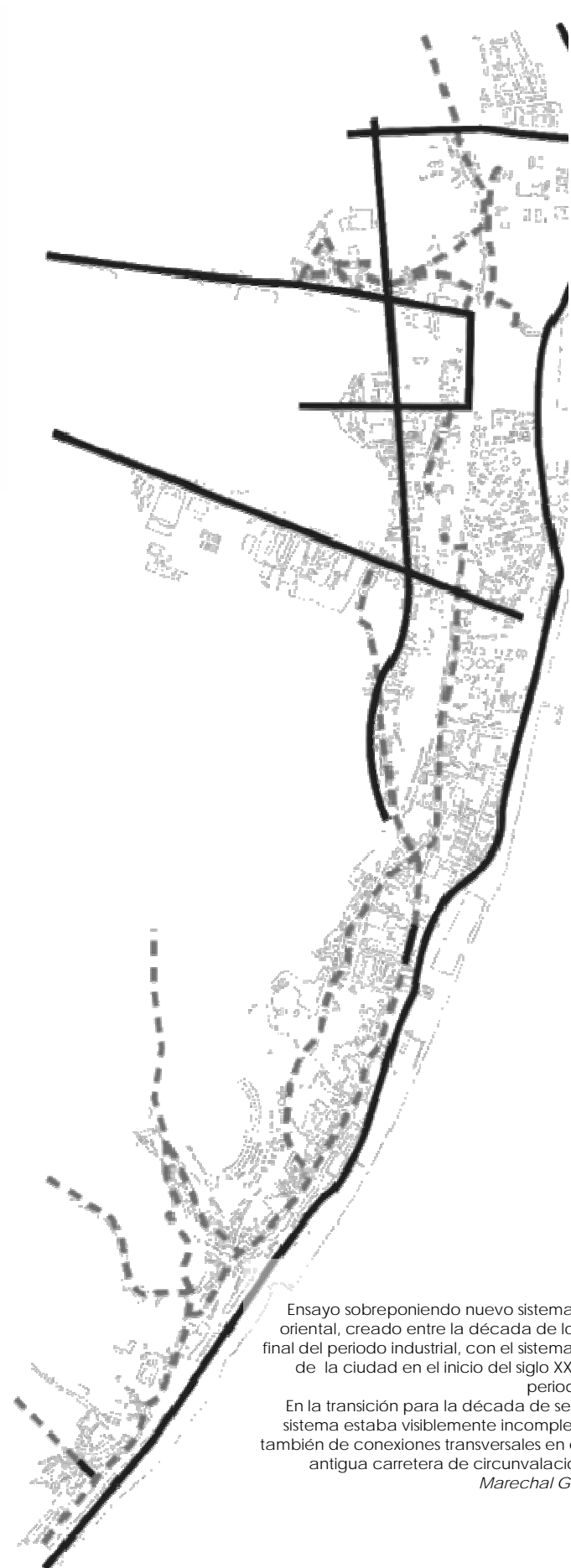


imagen 131

Ensayo sobreponiendo nuevo sistema viario ribereño oriental, creado entre la década de los cuarenta y el final del periodo industrial, con el sistema viario ribereño de la ciudad en el inicio del siglo XX, heredado del periodo preindustrial.

En la transición para la década de setenta, el nuevo sistema estaba visiblemente incompleto, careciendo también de conexiones transversales en el trozo entre la antigua carretera de circunvalación y la Avenida Marechal Gomes da Costa

De entre los varios ejes que la integran debemos destacar de inicio el nuevo eje longitudinal, la *Avenida Infante D. Henrique*, que sucedió, en su trozo inicial, al proyecto municipal de «*calle marginal del Tajo, desde Santa Apolónia hasta Braço de Prata*», planteado como anteproyecto ya en 1888.

El trazado de la *Avenida Infante D. Henrique* aprovechó, en su trozo inicial entre *Santa Apolónia* y *Poço do Bispo*, la disponibilidad de terrenos ganados al río en los trabajos de terraplenado del puerto, inflexionando entonces para el interior, para los terrenos por encima del corredor del ferrocarril.

Este punto fue el más complejo ya que obligaba a la demolición de varios edificios industriales que seguían activos, así como de diversas edificaciones del aglomerado preindustrial, exactamente en el punto clave donde se cruzaban los dos ejes longitudinales preexistentes, la *Estrada de Marvila* y la *Rua do Açúcar* – imagen 122.

Este farragoso programa de demoliciones no llegó nunca a ocurrir, afectando la concepción de este eje tan importante que perdió, así, la continuidad necesaria para que pudiera ejercer plenamente su función estructurante en el frente-río oriental de la ciudad.

La *Avenida Infante D. Henrique* continuó para el norte por encima del trazado del ferrocarril, construyéndose sobre una propiedad rústica donde existían grandes extensiones de terrenos disponibles, facilitando así su construcción a partir de este punto.

La conquista de terrenos al río hacia naciente de la dársena del *Poço do Bispo* permitió el trazado de un nuevo eje longitudinal ribereño, paralelo al nuevo muelle de frente-río, a partir del cual se organizarán varios complejos industriales nuevos que ahí se establecieron, conectando en su final con la *Avenida Infante D. Henrique*, en *Beírolas*, con el recurso a una conexión transversal que cruza el corredor del ferrocarril – la *Rua João Pinto Ribeiro*.



imagen 132

Vista aérea del frente ribereño oriental de Lisboa hacia el norte de la zona del *Beato*, en el inicio de la década de los cuarenta, apreciándose los trabajos de construcción de la *Avenida Infante D. Henrique*, en primer plano sobre los terrenos ganados al río, inflexionando para el interior en la zona de la dársena del *Poço do Bispo* y continuando para el norte ya por encima del corredor del ferrocarril, donde fue de nuevo más fácilmente trazada sobre terrenos rústicos disponibles. Delante de la dársena, también en construcción, apreciándose el conjunto de edificios industriales a funcionar y el aglomerado urbano preexistente que nunca llegaron a ser derribados

La nueva estructura del viario fue completada por dos ejes transversales de penetración en el territorio, del sur hacia el norte, la *Avenida Marshal Gomes da Costa* y la *Avenida de Berlim*, ambos con la característica de no haber llegado en ese momento hasta el río.

La primera, estructurante en el proyecto industrial oriental de Lisboa, embarrancando en su final en una cuestión local de uso industrial, y la otra terminando en el encuentro con el ferrocarril, en ambos casos su trazado no fue completo ya que, en ese momento, no existía interés en hacerlo, posponiéndose la finalización de ambas años más tarde en el ámbito del proceso de reconversión de la zona.

El desarrollo industrial en los territorios ribereños hacia naciente de *Cabo Ruivo*, a partir de los años cuarenta, tuvo así por base, además de la infraestructura entonces casi centenaria del ferrocarril, (1) la nueva infraestructura portuaria, con sus muelles de gran calado, dársenas y muelles-puente especializados, (2) el nuevo sistema del viario, y (3) la disponibilidad de un aeropuerto marítimo, así como (4) la protección derivada del establecimiento legislativo de la *Zona Industrial del Puerto de Lisboa*.

Con esta inversión coordinada en el extremo ribereño oriental de la ciudad, Lisboa pasó entonces a disponer de un espacio industrial moderno y con buenas infraestructuras, capaz de dar respuesta a las necesidades que en los años anteriores se sentían, concretamente, en lo que respetaba a algunas unidades productivas que ganaban importancia progresivamente, como era el caso de la petroquímica o de los silos de cereales<sup>231</sup>, o a otras cuya localización próxima de la ciudad generaba problemas, caso del gas, del *Matadero Municipal* o del depósito de material militar.

<sup>231</sup> Los cereales con la instalación de la *Molinaje Lisbonense* en los terrenos ganados al río al lado de la dársena del *Poço do Bispo*, en una zona con antecedentes en el sector

En este marco se activaron varios proyectos de complejos industriales de iniciativa pública que vendrían a marcar este territorio industrial, generando en simultáneo el efecto inductor para el desarrollo industrial a partir de un proceso de parcelación, por encima del corredor del ferrocarril, en los terrenos rústicos de los *Olivais*.

La *Fábrica de Gas* tuvo origen en las instalaciones, antes referidas, localizadas en el frente ribereño occidental de la ciudad, junto a la *Torre de Belém*<sup>232</sup>, cuya transferencia para los terrenos rústicos de la *Quinta da Matinha* – donde había ya antecedentes de ocupación industrial, en el sector del corcho – fue acordada con el Ayuntamiento en 1934.

Después de un proceso negociado, donde el Gobierno tomó parte, fue «determinado, por el protocolo de 1939, que el Estado construiría un terraplén y un puente-muelle, creando el espacio necesario para la nueva fábrica. El Ayuntamiento de Lisboa financiaría la instalación de alta presión para conectar la fábrica a la red de distribución y una nueva canalización de 14 kilómetros de extensión, al tiempo que la Compañía construía la Fábrica.

*Los trabajos empezaron en 1938, con la conquista de terrenos al Tajo. (...) En 1940 la fábrica estaba construida (...). No obstante, la (Segunda) Gran Guerra impidió la inauguración de la nueva fábrica de gas y el cierre definitivo de la de Belém. Sólo en 1942 fue creada la Zona Industrial del Puerto de Lisboa, en Cabo Ruivo (...). Finalmente, la nueva Fábrica fue inaugurada en enero de 1944»<sup>233</sup>, siguiendo, entonces, la demolición de las instalaciones colindantes con la *Torre de Belém*.*

<sup>232</sup> Instalaciones de la entonces *Compañía de Gas de Lisboa*, ahí localizadas con el apoyo del municipio para retirar el monopolio a la *Compañía Lisboaeta de Iluminación y Gas*, localizada en el terraplén de la *Boavista*. Al final del siglo XIX las dos compañías se funden, creando las *Compañías Reunidas de Gas y Electricidad*, iniciándose en 1910 un largo contencioso con el Ayuntamiento a propósito del cambio de localización de la unidad de *Belém*, debido a sus efectos de polución

<sup>233</sup> SANTANA, Francisco; SUCENA, Eduardo (coord.) (1994): *Dicionário da História de Lisboa*. Carlos Quintas; Lisboa, pp.379

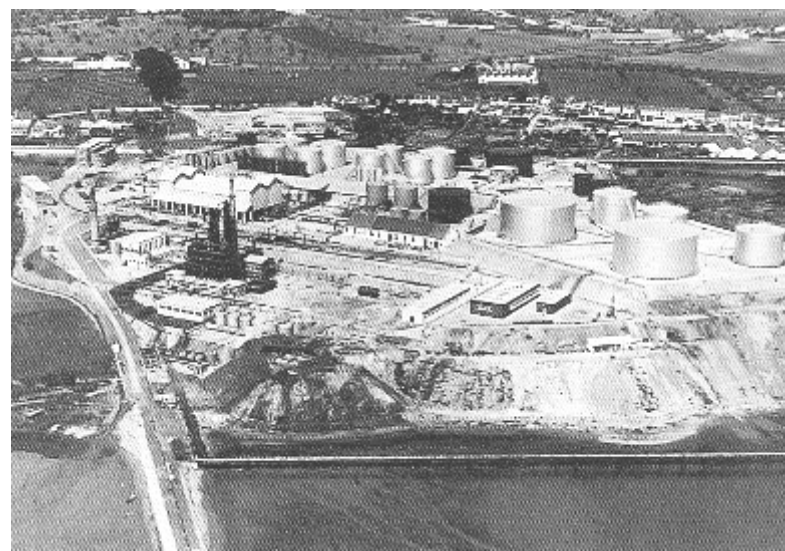
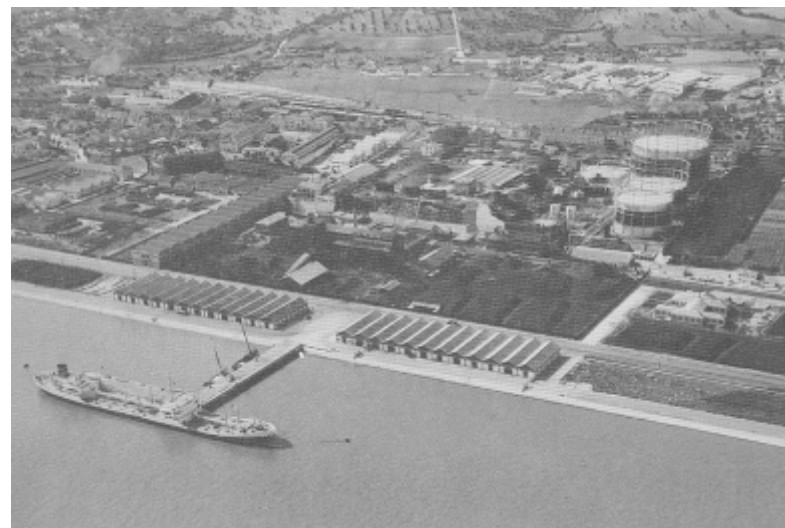
Inicialmente producía el gas a partir del carbón, con su sustitución por el petróleo la actividad de la fábrica cambió, al mismo tiempo que se desarrollaron otras actividades complementarias, como fue el caso de la destilación de alquitrán; el proceso de evolución de la actividad productiva tuvo como consecuencia natural el que se produjeran ampliaciones sucesivas de la instalación inicial.

La construcción del complejo industrial de *Sacor*, en la transición para la década de los cuarenta, inauguró una ocupación del sector de la petroquímica en la zona de *Cabo Ruivo* que marcará toda la actividad industrial hasta su desmantelamiento ya en la década de los noventa.

Habiendo correspondido también a un cambio de localización de la actividad del frente ribereño occidental para el lado oriental, el complejo industrial de la *Sacor* tuvo continuidad con los complejos de la *Compañía Portuguesa de Petróleos* y de la *Petrogal*, constituyendo así, en conjunto con la *Fábrica de Gas*, la ocupación dominante de este trozo del corredor ribereño, que llegó a alcanzar un área aproximada de 100 hectáreas, contenido entre el río y el trazado del ferrocarril y limitado por la *Matinha*, al sur, y por la dársena de los *Olivais*, al norte.

A esta gran área industrial del sector de la petroquímica hay que sumar las ocupaciones puntuales en el otro lado del ferrocarril, específicamente la ampliación de la unidad productiva de la *Sacor*, delante del complejo inicial, y las instalaciones de la *Petrogal*, delante de la dársena, limitada por el complejo de la *Empresa Pública de Aguas de Lisboa*.

La ocupación de un área ribereña de esta dimensión por el sector de la petroquímica – la fundación en 1976 de la unificada *Sociedad Petroquímica de Portugal* resultó del aprovechamiento de las sinergias entre las actividades ahí localizadas del sector – traduce una tipología de ocupación industrial de una escala distinta de las hasta entonces verificadas en el frente-río oriental



imágenes 133 y 134

Vista (133) de los complejos industriales de la *Fábrica de Gas* en la antigua *Quinta da Matinha*, en 1959, y (134) del complejo petrolífero de la *Sacor*, en *Cabo Ruivo*, en 1940, aún antes de los trabajos portuarios de regularización de la ribera

de Lisboa y que sólo encontrará situaciones similares en el desarrollo industrial de la orilla sur.

A este tipo de ocupación industrial atribuyo la designación de gran complejo industrial autónomo.

En efecto, las instalaciones industriales que, desde la transición del siglo, se denominaron de complejos industriales, representan una escala de ocupación industrial diferente de la verificada en el conjunto petroquímico del frente ribereño oriental de Lisboa en el siglo XX.

A título comparativo, ya referimos ejemplos de proyectos de compañías industriales en este trabajo, entre otros, la unidad de la *Manutención Militar*, en el *Beato*, con aproximadamente 5,7 hectáreas, el complejo de la *Sociedad Nacional de Jabones*, en *Marvila*, con aproximadamente 9,0 hectáreas, o el complejo de la *Fábrica de Material de Guerra de Braço de Prata*, con aproximadamente 10 hectáreas.

Pueden también ser englobadas en la categoría del proyecto de la compañía industrial las instalaciones localizadas al norte del conjunto de la petroquímica, en la zona de *Beirolas*, concretamente el *Matadero Municipal*, con un área aproximada de 19 hectáreas, o el *Depósito de Material de Guerra*, con aproximadamente 25 hectáreas, aunque no ocupadas en su totalidad.

Pueden englobarse, también en la misma categoría, las unidades industriales localizadas en la zona de los *Olivais*, en el otro lado del ferrocarril, sobre los ejes viarios estructurantes de las avenidas *Infante D. Henrique* y *Marchal Gomes da Costa*, entre otros, el complejo de la *Empresa Pública de las Aguas de Lisboa*, en el primero, colindante con instalaciones de la *Petrogal* y vecino del aglomerado preindustrial de los *Olivais*, con aproximadamente 11 hectáreas, o las instalaciones, en los extremos del segundo eje, de la *Compañía Portuguesa de Diamantes*, con aproximadamente 3,5 hectáreas, y de la *Central de Correos de Lisboa*, con un área aproximado de 2 hectáreas.

Este último conjunto de ejemplos se refiere ya a la zona industrial localizada en el lado interior del corredor del ferrocarril.



imágenes 135 y 136

Vistas aéreas del gran complejo petroquímico del frente ribereño oriental de Lisboa, en *Cabo Ruivo*, en el final de la década de los cincuenta y en la década de los noventa, siendo también visible la parcelación industrial del otro lado del corredor del ferrocarril, teniendo por base la nueva infraestructura del sistema viario, en particular las avenidas *Infante D. Henrique* y *Marechal Gomes da Costa*. En la imagen inferior son visibles, al fondo, los complejos del *Matadero Municipal* y del *Depósito de Material de Guerra*

«Una segunda consecuencia de la creación de la Zona Industrial de Cabo Ruivo y Matinha fue la expansión de la industrialización en los Olivais propiamente dicho, que asiste a un boom de

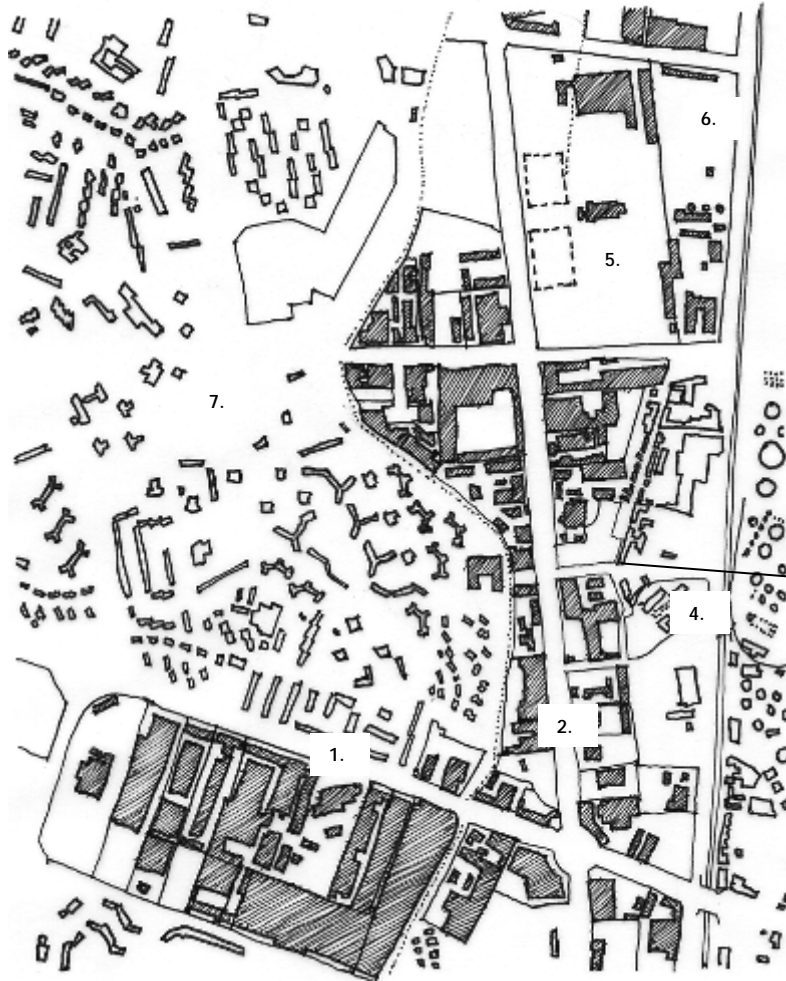


imagen 137

Morfología urbana parcial de la zona de los Olivais, al sur del aglomerado preindustrial y por detrás del corredor del ferrocarril, a partir de la base cartográfica de 1963, señalando a oscuro el edificado y las fincas de la parcelación industrial a lo largo de la (1) Avenida Marechal Gomes da Costa y de la (2) Avenida Infante D. Henrique.

Se identifican (en trazo discontinuo) el canal subterráneo de abastecimiento de agua de Lisboa del *Alviela*, (3) el corredor preexistente de la *Rua da Centieira*, (4) la ocupación de la Sacor en este lado del ferrocarril, también anterior al proceso de parcelación, (5) el complejo de la Empresa Pública de las Aguas de Lisboa, (6) el complejo de la *Petrogal* en este lado del corredor del ferrocarril, y (7) el programa residencial de los Olivais Sur, desarrollado en los años 60

instalaciones en las décadas de los 50 y 60, encuadradas en un concepto más racional de urbanización fabril<sup>234</sup>.



imagen 138

3. Vista aérea de la Avenida Infante D. Henrique, sin fecha (década de los cincuenta), apreciándose la progresiva ocupación de las fincas ortogonales en el proceso de parcelación industrial a partir de terrenos rústicos libres, así como las distintas confrontaciones que fueron encontrando. Al fondo es visible el gran complejo de la petroquímica, aún en formación

Desarrollada por inducción de la ocupación industrial planeada de Cabo Ruivo y Beirolas, la ocupación industrial de los Olivais tuvo como base (1) el reciente trazado del nuevo sistema del viario, en esta área directamente sobre la propiedad rural, en particular las avenidas Infante D. Henrique y Marchal Gomes da Costa y (2) la disponibilidad de los terrenos libres de las quintas, permitiendo la construcción de nueva planta de edificios industriales.

Jorge Custódio y Deolinda Folgado hacen referencia a esta parcelación industrial como una «organización modular de una especie de Parque Industrial, en los Olivais, a partir de un concepto poco habitual entre nosotros, de urbanización fabril.

(...) Varias compañías buscaban en ese territorio agrícola condensado espacios para construir nuevas fábricas, siguiendo patrones de la arquitectura y de la ingeniería de la época. El brote de industrialización daba nuevo sentido a un gradual

<sup>234</sup> SANTANA, Francisco; SUCENA, Eduardo (coord.) (1994); *Dicionário da História de Lisboa*; Carlos Quintas; Lisboa, pp.666



*envejecimiento preindustrial de los Olivais, rellenando los espacios vacíos rurales y la quintas*<sup>235</sup>.

Aquí el proceso de formación del territorio industrial fue distinto, correspondido a una parcelación ortogonal a partir del trazado de las dos avenidas, confrontándose por detrás con condicionantes variados.

Tomando por referencia el área central presentada en la imagen 124, es posible observar que el límite posterior de las nuevas fincas industriales va cambiando, pudiéndose identificar, en la *Avenida Infante D. Henrique*, (1) casos de confrontación con estructuras preexistentes, especialmente el eje viario preexistente de la *Rua da Centieira* y el complejo industrial de la *Sacor*, (2) casos de confrontación con infraestructuras, concretamente el ferrocarril y los canales subterráneos de abastecimiento, y (3) casos de confrontación con límites de los barrios residenciales contemporáneos, como los de *Chelas* y los de *Olivais Sur*.

Además del cambio en profundidad, en función de su inserción en el territorio, también la anchura de las fincas es variable, pareciendo haberse producido a la medida de las necesidades, así como la propia dimensión de las unidades, coexistiendo conjuntos de pequeña dimensión con complejos industriales como los de la *Empresa Pública de Aguas de Lisboa* o de la *Petrogal*.

La ocupación de este territorio se produjo, mayoritariamente, entre las décadas de los cincuenta y de los sesenta, aunque en los extremos norte y poniente de ambas avenidas, existiesen todavía terrenos industriales por ocupar en plena década de los setenta - situación visible en la imagen 137 en la *Avenida Infante D. Henrique*.

Es importante destacar la presencia de algunas escuelas técnicas en esta área, concretamente el *Instituto Superior de Ingeniería de*

*Lisboa* y el *Instituto Pasteur de Lisboa*, una vez más siguiendo la "tradición" de asociar la enseñanza especializada al desarrollo de zonas industriales de la ciudad.

Aunque relativamente fuera del ámbito de este estudio, no podemos dejar de mencionar el importante desarrollo residencial, contemporáneo a este desarrollo industrial ribereño, concretamente los barrios residenciales de *Encarnação*, en los años 40, de *Chelas*, a partir de la década de los cincuenta, y de los *Olivais*, en la década de los sesenta.

En el desarrollo del programa residencial de la segunda mitad del siglo XX, por detrás del desarrollo industrial ribereño, en las zonas periféricas donde no existía ciudad, ocupando, así, los terrenos rústicos libres, parece corresponder a un patrón de ocupación territorial frecuente en la formación del territorio de ribera; lo confirmaremos más adelante.

### 2.3.3 La formación territorial de la ribera industrial de Lisboa: de la yuxtaposición a occidente a la complejidad formal a oriente

En síntesis, en el recorrido que hemos hecho a lo largo de la ribera industrial oriental de Lisboa, a partir de la implementación del ferrocarril a mitad del siglo XIX, pudimos acotar dos grandes momentos, que corresponden a dos procesos de formación territorial distintos.

La evolución del frente-río entre *Xabregas* y *Braço de Prata*, en el periodo comprendido entre 1850 y 1940, correspondió a un crecimiento espontáneo a lo largo de las infraestructuras, concretamente el ferrocarril y el viario longitudinal preindustrial, incorporando, uno después del otro, los aglomerados urbanos y las unidades industriales preexistentes.

Este proceso de crecimiento espontáneo no implicó, sólo puntualmente, el cambio del perfil del frente río, situación que se

<sup>235</sup> CUSTÓDIO, Jorge; FOLGADO, Deolinda (1999); *Caminho do Oriente. Guia do Património Industrial*; Livros Horizonte; Lisboa, pp.10

dio de forma sistemática a partir de la década de los treinta del siglo XX – aunque algunos proyectos e intervenciones hayan ocurrido en los años anteriores.

En este momento de gran cambio en la ribera oriental, este territorio industrial estaba ya prácticamente formado, con las únicas novedades expresadas en el nuevo terraplén portuario, además de la natural evolución y transformación de la industria existente.

El desarrollo de las zonas de *Cabo Ruivo*, *Beirolas* y *Olivais*, a partir de la transición de la década de los 30 a la de los 40, tuvo su origen en la planificación del territorio industrial moderno, en forma de un conjunto de iniciativas públicas coordinadas – definición de zona industrial, grandes obras portuarias, nuevo sistema del viario, nuevo aeropuerto marítimo y desarrollo de complejos industriales públicos o con apoyo público.

Este conjunto integrado de intervenciones, coincidentes en el tiempo, marcó un salto en relación al proceso anterior, promoviendo el desarrollo de los sectores industriales emergentes, del que la petroquímica fue el más expresivo, y permitiendo la transferencia de unidades cuya localización anterior, en la ribera occidental, no era ya la adecuada.

Pero, en ambos procesos de formación territorial – correspondientes a diferentes territorios en distintos momentos –, el punto común fue la complejidad morfológica resultante de la mezcla de diferentes elementos.

Al contrario de lo verificado en las riberas central y occidental de Lisboa, donde, como verificamos, el nuevo territorio industrial ha venido a yuxtaponerse delante del frente urbano y del trazado del viario longitudinal preexistente, en terrenos ganados al río en distintos momentos, sin mezclarse (como si se tratara de una nueva capa exterior de una cebolla), en el frente oriental esa separación no tuvo lugar, con lo nuevo y el preexistente a integrarse en espacios más complejos.

Quizás debido a la distinta morfología de partida – no existía un frente ribereño anterior bien definido, siendo antes territorios rurales –, en el frente oriental la amplia disponibilidad de terrenos agrícolas, accesibles a partir del ferrocarril y del viario y frente-río preexistentes, condujo a una morfología compleja, integrando las distintas estructuras edificadas y trazados en su interior.

Sea en la zona comprendida entre *Xabregas* y *Braço de Prata*, ocupada por un proceso de crecimiento lineal espontáneo a lo largo de los terrenos de relieve adecuado a la actividad industrial (los valles y el frente de ribera), sea en *Cabo Ruivo* y *Olivais*, donde la ocupación resultó de un conjunto de iniciativas públicas, la ribera oriental presenta esta característica común que es la complejidad resultante de la integración de los diferentes elementos morfológicos, concretamente:

1. El trazado del viario rural y los aglomerados urbanos preexistentes;
  - 1.a) Entre *Xabregas* y *Braço de Prata*, asumiendo el trazado del viario como el elemento estructurante en el proceso de crecimiento, progresivamente integrando los aglomerados;
  - 1.b) En *Cabo Ruivo*, *Beirolas* y *Olivais*, también integrados en grandes extensiones, cortados en su continuidad como resultado de la construcción del ferrocarril;
2. El trazado del ferrocarril, entrelazado con el trazado de las estructuras preexistentes;
3. El perfil preexistente del frente río, salvo excepciones puntuales, definidor del límite de la ocupación industrial hasta el final de la década de los treinta, aunque objeto de progresivas regularizaciones de margen;
  - 3.a) Entre *Xabregas* y *Braço de Prata*, constituyendo la principal excepción el complejo de la *Fábrica de Material de Guerra*, en *Braço de Prata*;

3.b) En *Cabo Ruivo*, *Beirolas* y *Olivais*, condicionando las primeras ocupaciones, como fueron los casos de la *Fábrica de Gas* y de la *Sacor*, que testimoniarían los trabajos portuarios ya construidas;

4. El trazado de otras infraestructuras, como fue el caso del canal aductor del abastecimiento de agua a la ciudad a partir de *Alviela*, que sigue más o menos paralelo al trazado del ferrocarril en su parte interior.

En lo que respecta al trazado del nuevo sistema del viario el proceso fue distinto en la formación territorial de las riberas oriental y occidental de la ciudad.

Como observamos, en el proceso ocurrido en el frente occidental y central, el nuevo viario se construyó por delante del frente edificado y del trazado viario longitudinal preexistente, en terrenos nuevos ganados al río, en un proceso simultáneo con la construcción de las infraestructuras portuarias y ferroviarias – realizándose todas las infraestructuras de una sola vez.

La metáfora de las capas de la cebolla, referida atrás, puede efectivamente ser aplicada con propiedad a este proceso, ya que se observó la yuxtaposición sucesiva de capas longitudinales paralelas, concretamente, (1) las estructuras preexistentes, (2) el nuevo viario longitudinal (creando puntualmente algunos espacios residuales junto a los tejidos preexistentes), (3) el trazado del ferrocarril, (4) el viario y ferrocarril portuarios, (5) el espacio portuario, y (6) el nuevo perfil ribereño.

En la ribera oriental, la implementación del nuevo sistema del viario fue distinta.

Siendo más tardía, su implementación ocurrió sin problemas cuando ocupó el terraplén portuario, en el tramo entre *Xabregas* y *Poço do Bispo*, o el territorio rural interior, a partir de *Poço do Bispo* hacia naciente.

El punto de inflexión, localizado en *Poço do Bispo*, constituyó la situación más compleja, dado que obligaba a cruzar los aglomerados preexistentes y algunas instalaciones industriales en plena actividad.

Este tramo acabó por no realizarse, negando a este eje, hasta el presente, la continuidad necesaria al pleno cumplimiento de sus funciones de accesibilidad.

Por lo que respecta al trazado del ferrocarril, pudimos comprobar que en la ribera oriental éste fue una realización de mitad del siglo XIX, sobre una base de terrenos rústicos, pudiendo encontrar el trazado más favorable casi libremente.

No disponiendo entonces de terrenos totalmente planos como ocurrió más tarde en el terraplén portuario de la ribera occidental, el trazado del ferrocarril pasó a ser más interior a partir de *Xabregas*, obligando a una moderada adaptación al terreno – de la que fue expresión la realización trabajos de nivelación de su corredor y la realización más adaptada de puentes o pasos inferiores en su cruce con el sistema viario preexistente.

Como observaremos más adelante en el trabajo, esta diferencia tendrá implicaciones distintas cuando se produzca la transformación de los territorios industriales ribereños en el periodo post-industrial, particularmente en lo que respecta a su efecto de barrera.

Otro dato comparativo importante referente a la formación del territorio industrial de la ribera oriental, por comparación a lo ocurrido en la ribera central y occidental, resulta (1) de su desfase temporal y (2) de la dimensión de los terrenos libres para el uso industrial y de su situación relativamente a la ciudad.

Cabe referir el fenómeno del aumento de la dimensión espacial de los complejos industriales y de la toma de consciencia de la incompatibilidad de algunas funciones industriales con el uso urbano, que dictó la progresiva incompatibilidad de la ribera

occidental y central de la ciudad a la realidad industrial emergente.

La polémica ya referida acerca de la *Fábrica de Gas de Belém*, en el inicio del siglo XX, culminando con su transferencia para la ribera oriental, en la *Quinta da Matinha*, durante la década de los cuarenta, puede ilustrar muy bien esa transformación.

Por el contrario, el carácter rural dominante en la ribera oriental, puntuado por pequeños aglomerados preexistentes afectados por el proceso industrial desde el siglo XX, permitió albergar los distintos complejos industriales, que ocupaban progresivamente mayores áreas, hasta culminar en la formación del gran complejo industrial de la petroquímica a partir de la década de los cuarenta.

En particular el gran complejo industrial de la petroquímica, señaló en simultáneo la emergencia de una nueva escala industrial, el gran complejo industrial, y el punto más expresivo de la industrialización de la ribera oriental de la ciudad, que solo encontrará paralelo con el desarrollo industrial en la orilla sur del Tajo.

Centrándonos de nuevo en la ribera oriental de Lisboa, ya apuntamos la complementariedad, en distintos procesos, entre el desarrollo industrial a partir de la década de los 40 y los grandes barrios residenciales, entre otros, de *Madre Deus*, *Encarnação*, *Chelas* y *Olivais*.

Desarrollados a oriente del centro de la ciudad también por hallarse ahí una de las zonas de Lisboa con mayor disponibilidad de terrenos libres, se vivía entonces un momento en que la complementariedad entre los programas residenciales e industriales constituía un objetivo en la correcta organización de la ciudad.

Desarrollados a oriente del centro de la ciudad también por hallarse ahí una de las zonas de Lisboa con mayor disponibilidad de terrenos libres, se vivía entonces un momento en que la



imágenes 139 y 140

Vistas de dos puntos del trazado del ferrocarril en el frente ribereño oriental de Lisboa, evidenciando su inserción en el relieve del terreno preexistente, concretamente, (139) el cruce desnivelado de la calle longitudinal ribereña (*Rua de Madre Deus* y *Rua de Xabregas*), delante del antiguo *Palacio do Marquês de Niza*, y (140) en trazado rebajado delante del *Patio dos Marialvas*, permitiendo la travesía en puente

complementariedad entre los programas residenciales e industriales constituía un objetivo en la correcta organización de la ciudad.

Sin desarrollar esta evidencia, merecedora de mejor estudio, cabe referir que un proceso similar ocurrió también en el primer momento del crecimiento industrial de la ribera oriental, entre la



imágenes 141 a 146

Las villas operarias en el frente ribereño oriental de Lisboa: perspectivas de (141) la *Villa Dias*, (142) la *Villa Amélia Gomes*, y (143) la *Villa Moreto*, las tres en *Xabregas*; vistas de (144) la *Villa Amélia*, en el inicio del *Vale de Chelas*, (145) la *Maria Luísa*, en el *Beato*, y de (146) la *Villa Flamiano*, en *Poço do Bispo*

mitad del siglo XIX y la década de los cuarenta del XX, con expresión en la zona comprendida entre *Xabregas* y *Poço do Bispo*.

Nos referimos al fenómeno de las “*villas operarias*”, con una mayor concentración en *Xabregas* y en el inicio del *Vale de Chelas*.

Siendo la forma de expresión, en ese periodo, de la relación entre el desarrollo industrial y la vivienda de los trabajadores, realidades de la ribera oriental como fueron, entre otras, la *Villa Dias*, la *Villa Amélia Gomes*, la *Villa Amélia*, la *Villa Moreto*, la *Villa Flamiano*, o la *Villa Cristina* (ya demolida), la *Vila Maria Luísa* (antes denominada por *Vila Zenha*), la *Vila Alzira*, o el barrio obrero de *Francisco Alves Gouveia*, en parte ilustradas en las imágenes 141

a 146, constituyeron un hecho residencial asociado a la actividad industrial que no es despreciable en la formación territorial de este territorio específico de la ciudad.

Dejando este tema para un futuro posible estudio, puede plantearse la hipótesis de que existe una especificidad morfológica en estos conjuntos que los distingue de los otros contemporáneos que se construyeron en zonas más interiores de la ciudad – por ejemplo, de los edificados en la *Graça*<sup>236</sup>.

<sup>236</sup> Contraponiendo una inserción territorial lineal, que originó una forma arquitectónica de repetición longitudinal de un módulo base (reflejo del proceso de formación territorial por crecimiento lineal a lo largo de las infraestructuras del frente-río y del vale), a las formas de inserción en la manzana existentes en la *Graça*, de que las tipologías de patio interior constituyen ejemplo. Para el estudio general de las villas operarias puede ser referenciado el trabajo realizado por *Maria João Madeira Rodrigues*

Por lo que respecta a la formación de espacios públicos, con independencia de los espacios canales de las vías, la realidad de la formación de la ribera oriental no fue heterogénea, debiendo distinguirse sus dos momentos.

Del proceso descrito para la zona entre *Xabregas* y *Braço de Prata* resultó la integración entre las funciones industrial y urbana.

Aún siendo un proceso de crecimiento espontáneo, el resultado corresponde a una forma de la ciudad industrial donde, en la segunda mitad del siglo XIX e inicio del XX, la industria, las estructuras urbanas preexistentes y la nueva vivienda de trabajadores se mezclaron entre sí, sobre la base del viario longitudinal rural y atravesados por el corredor del ferrocarril.

En esta área, el espacio público se manifestó en dos formas distintas.

La primera, que ocurrió en el territorio preexistente, fue la tipología del «patio» – siendo identificados en la ribera oriental el *Patio da Quintinha*, el *Patio do Marialva*, el *Patio do Coelho*, el *Patio Augusto de Aguiar*, y el *Patio da Matinha* –, heredada de las estructuras construidas y asimilada en los primeros años del desarrollo industrial del XIX<sup>237</sup>.

No siendo exclusiva de la ribera oriental, esta tipología de espacio público recogido y contenido en el edificado es merecedora de estudio más atento, en el sentido de mejor conocer sus patrones morfológicos y el papel que tuvo en la sociedad industrial de la segunda mitad del siglo XIX, en complemento al otro grupo de espacios públicos entonces existentes, las plazas integradas en los aglomerados urbanos preindustriales – del que constituyen ejemplo, entre otros, el *Largo da Marquesa de Niza* o la *Alameda do Beato*.



Imágenes 147 a 150

La tipología del patio en el desarrollo ribereño oriental de Lisboa. Vistas (147) del *Patio da Quintinha*, (148) del *Patio Marialva*, (149) del *Patio do Coelho*, y (150) del *Patio Augusto de Aguiar*

Es importante tener presente que su formación fue en general anterior a este momento del desarrollo industrial, no habiendo resultado de este proceso de crecimiento urbano – sino que esta tipología fue incorporada por él.

La segunda, que ocurrió también en los territorios rurales preexistentes, fue el espacio público formado sobre el viario estructurante, en particular el eje longitudinal preexistente, habiendo constituido el caso emblemático el *Largo Leandro da Silva*, en *Poço do Bispo*, identificado en la imagen 152 e ilustrado en la imagen 154.

El *Largo* es el resultado del encuentro de dos calles con trazado obtuso – la *Rua do Açúcar*, preexistente, y la ya referida *Rua Fernando Palha*, trazada de nuevo al final del siglo XIX –, siendo dominado por el esplendor arquitectónico de los almacenes de vinos de *Abel Pereira da Fonseca*.

<sup>237</sup> La importancia social de los espacios de patio en las clases de trabajadores del XIX es bien evidente en el romance *Amanhã*, de *Abel Botelho*, desarrollado en el frente ribereño industrial oriental de Lisboa

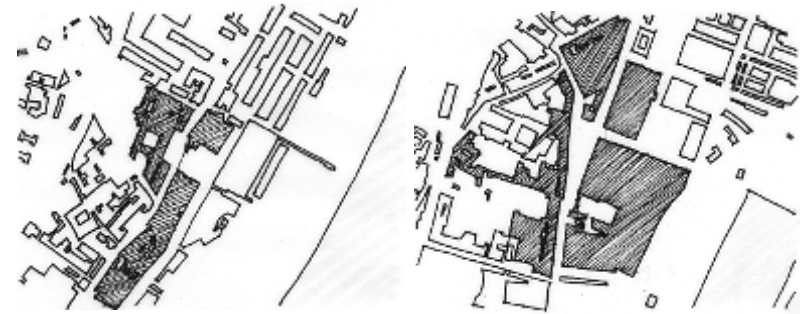
Otros espacios de *largo*<sup>238</sup> resultantes de procesos similares de formación pueden ser identificados, concretamente el Atrio de la Iglesia del *Convento da Madre Deus*, sobre la *Rua do Grilo*, así como algunos espacios públicos residuales resultantes del encuentro de trazados con direcciones distintas.

La característica común a estos espacios es el hecho de que se sitúan en el encuentro entre los tejidos y trazados preexistentes y las nuevas parcelas industriales que ocuparon los espacios libres agrícolas o de frente-río.

En términos tipológicos, tomando por referencia el cuadro relativo a los procesos de formación del espacio público ribereño en la Lisboa central y occidental del periodo industrial, atrás presentado, estos casos no consustancian una nueva categoría, puesto que pueden ser integrados en la clase entonces denominada como «*el espacio público de encuentro de tejidos*» - con la diferencia de que, ahora, su localización no es sobre terrenos ganados al río, sino en los terrenos libres anteriormente existentes.

Pero si, como observamos, algún espacio público fue creado de esta forma de barrio industrial lineal, desarrollado espontáneamente entre *Xabregas* y *Braço de Prata*, ya no ocurrió en el proceso descrito para la zona de *Cabo Ruivo* y *Olivais*.

Correspondiendo a zonas industriales intencionalmente creadas en la transición de la década de los treinta a la de los cuarenta, aquí imperó el concepto de la segregación entre el uso industrial y el uso urbano/residencial, aunque, como observamos, algunas de las muy débiles estructuras preexistentes hayan sido incorporadas.



imágenes 151 a 154

El espacio público en el encuentro de tejidos en el desarrollo ribereño oriental de Lisboa.

(151) A la derecha, el Adro de la Iglesia del *Convento de Madre Deus*, sobre la *Rua do Grilo*, y: (152) a la izquierda, el *Largo Leandro da Silva*, en *Poço do Bispo*

Finalmente, importa registrar la expresión del proceso de formación territorial de la ribera oriental de Lisboa en los documentos de planificación de la ciudad.

Como observamos, este fue un proceso continuo en el tiempo, que integró momentos de crecimiento espontáneo con diversos proyectos públicos que se fueron sucediendo uno tras otro.

Así, su expresión en la planificación de la ciudad corresponde a la visión del proceso en curso cristalizada en el momento temporal de elaboración de los planes, evidenciando un contraste entre el proceso en el terreno, secuencial y dinámico, y su definición en los planes, que acentúa la dinámica del momento.

De este modo, importa registrar que el gran salto en la formación de este territorio, al final de la década de los treinta e inicio de la de los cuarenta, coincidió temporalmente con el momento de la gestión de la ciudad y del *Ministerio de las Obras Públicas* por el Ingeniero *Duarte Pacheco* y con la presencia del *Etiènne de*

<sup>238</sup> Espacio público o plaza más contenido y pequeño, sin las ambiciones formales o representativas con que el concepto de plaza es entendido en Portugal

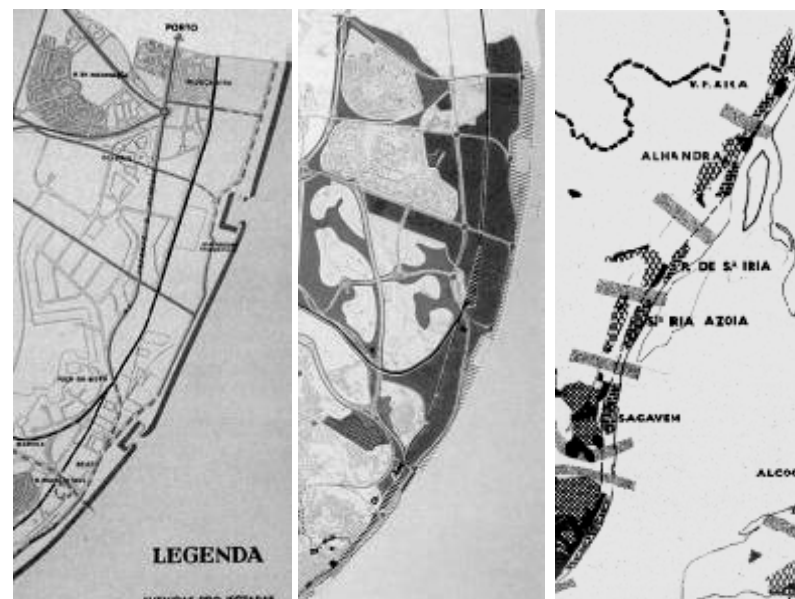
Groer en los primeros trabajos sistemáticos de planificación de la ciudad.

«La acción de Duarte Pacheco en el Ayuntamiento de Lisboa quedó también marcada por la realización del PGUEL (Plano General de Urbanización y Expansión de Lisboa), iniciado en 1938 con la participación de De Groer, que definió las grandes líneas de desarrollo de la ciudad (retomando en parte orientaciones de Agache de 1933) y redactó el programa para el estudio analítico de base al establecimiento del Plan Director»<sup>239</sup>.

No alcanzando la forma final de plan, este trabajo tuvo consecuencias prácticas bastante relevantes para la ciudad en la medida que fue la base de un gran conjunto de realizaciones en la década de los cuarenta, entre ellas, como observamos, las varias medidas coordinadas del proyecto industrial de la ribera oriental de la ciudad.

Cuando a finales de la década, el Ayuntamiento concluyó finalmente el plan, actualizando sus presupuestos, el proyecto industrial oriental de Lisboa estaba ya en pleno desarrollo, habiendo sido realizadas la mayor parte de sus infraestructuras de base.

Asumiendo el carácter industrial del frente de la ribera, importa, asimismo, identificar las propuestas de cierre de la infraestructura viaria avanzadas por el PGUEL en 1948, concretamente, (1) la creación de dos nuevos ejes de penetración transversales, a partir del *Vale de Chelas*, uno de ellos formando parte del eje entonces definido como primera circular de Lisboa, que debería aún continuar como puente para la orilla sur del *Tajo*, pasando por la zona del *Beato*, (2) la conclusión de la *Avenida Infante D. Henrique*, realizando las demoliciones necesarias en la zona de *Poço do Bispo*, y (3) el cierre del nuevo sistema en la zona de *Cabo Ruivo*, con continuidad para el norte a lo largo del frente-río.



imágenes 155 a 157

Extracto del frente ribereño oriental (155) en el *Plan General de Urbanización y Expansión de Lisboa*, 1948, (156) en el *Plan Director de Urbanización de Lisboa*, 1967, y (157) en *Plan Director de la Región de Lisboa*, de 1964

Veinte años después, el documento que le siguió fue el *Plan Director de Urbanización de Lisboa* (PDUL), que fue aprobado por el Ayuntamiento en 1967 y por el Gobierno en 1977, después de introducir algunas revisiones.

En el momento en que el fulgor de la industrialización empezaba ya su declive, este plan señala bien la realidad industrial dominante en la ribera oriental, como es posible confirmar en la planta de ordenación presentada en la imagen 156 – marcando a rojo los espacios industriales, concentrados en la zona oriental de la ciudad y a trazado rojo los portuarios.

Una vez más fue propuesta la conclusión de la *Avenida Infante D. Henrique*, trozo a partir del cual nacería también una conexión a un sistema longitudinal secundario, propuesto para el interior.

En 1964, tres años antes a la aprobación municipal del PDUL había sido aprobado el *Plan Director de la Región de Lisboa*

<sup>239</sup> COSTA, João Pedro (2001): *Bairro de Alvalade, um paradigma no urbanismo português*. Livros Horizonte, Lisboa, pp.16



(PDRL), un plan que marcó un punto álgido en la metrópolis industrial.

Tanto en la tipología del análisis que hace, como en la orientación de sus propuestas, la organización del sector secundario, entonces en pleno periodo de desarrollo, era una de las prioridades y una de las ideas base principales; utilizando una expresión del PDRL, *«la idea de una industrialización creciente»*.

En lo que respecta a la ribera oriental de Lisboa, el PDRL aplicaba el mismo concepto que utilizaba en toda el área metropolitana, buscando la creación de aglomerados independientes, conectados entre sí por infraestructuras de accesibilidad, cada cual integrando su zona urbana y su área industrial.

En el plan es evidente la continuidad del desarrollo industrial para naciente, saliendo fuera del área del municipio, hasta *Vila Franca de Xira*, definiendo un corredor industrial a lo largo del frente-río y del ferrocarril, de dimensión metropolitana Municipal y regional, en ambos planos de la década de los sesenta, el espacio industrial señalado correspondió a la última expresión del desarrollo industrial masivo de la ribera oriental en la planificación de la ciudad de Lisboa.

## 2.4 LA EMERGENCIA DEL GRAN COMPLEJO INDUSTRIAL EN LA INDUSTRIALIZACIÓN DE LA ORILLA SUR DE LISBOA

*«Los trabajos de construcción de las importantes fábricas de productos químicos que nuestra Compañía va a establecer en Barreiro (...); por la forma como los estudios de las construcciones de las referidas fábricas siguen siendo encaminadas por el plan y sistema a que obedecen; el Grupo de Establecimientos de Barreiro constituirá una de las más poderosas unidades fabriles del País (...); de los más perfeccionados y en las condiciones más ventajosas de Europa»*

Extracto del Informe del Consejo de Administración de la Compañía Unión Fabril (CUF), Agosto de 1907.  
in: *50 Anos da Cuf no Barreiro* (sin fecha - 1958); CUF; Lisboa, pp.42

Cuando en 1907, en el inicio del desarrollo industrial del complejo del Barreiro, el Consejo de Administración de la Compañía Unión Fabril (CUF) anunciaba la capacidad y el potencial de desarrollo futuro de las nuevas instalaciones, al nivel de las mejores instalaciones similares europeas, estaba, en realidad, anunciado la capacidad del territorio ribereño de la orilla sur de Lisboa para el desarrollo de los proyectos industriales y portuarios de gran escala que se desarrollaron en las décadas de los treinta y de los sesenta.

El desarrollo del arco ribereño sur de Lisboa se basó en el conjunto de distintos pequeños aglomerados históricamente ligados a las actividades del Tajo, habiéndose producido, en cada uno de ellos, su proceso de industrialización propio a la escala de la parcela o de la zona industrial.

Siendo una periferia separada por el río, con relaciones particulares con la ciudad de Lisboa, el extenso arco ribereño puntuado por el conjunto de aglomerados separados entre sí constituyó el soporte territorial disponible para desarrollo de los grandes complejos industriales en distintos momentos del siglo XX,

a una escala apenas ensayada, en el municipio de Lisboa, a partir de los años cuarenta, en el complejo petroquímico de Cabo Ruivo.

El proceso de formación de este extenso territorio fue, pues, el proceso de desarrollo de cada uno de sus aglomerados, sin olvidar el importante soporte de la infraestructura existente, constituida, en un primer momento, por el viario preexistente y por el ferrocarril, y, a partir de la década de los sesenta, también el nuevo viario estructurante.

Por su dimensión, la formación de esta compleja realidad no es tema para el presente trabajo; lo importante es entender las características del territorio y cómo las grandes extensiones de terreno de ribera fueron quedando libres para la ocupación por los grandes complejos industriales.

Incluso así, no podemos dejar de hacer unas referencias muy rápidas - necesariamente parciales e incompletas - al desarrollo portuario e industrial de estos aglomerados, acentuando en particular su carácter de desarrollo suburbano y de aglomerados de pequeña y media dimensión.

Como contrapunto, el tema que toma relevancia y que constituyó un marco territorial, acabó siendo la emergencia de la nueva escala de desarrollo industrial y portuario en la costa limítrofe con la ciudad de Lisboa - resultante tanto de la novedad de la tipología de ocupación como de la importancia de su dimensión a medida que se formaba el área metropolitana.

Con el progresivo cambio de ciudad/periferias para metrópolis, a lo largo de la segunda mitad de la década de los veinte, estos complejos, construidos sobre grandes extensiones de terrenos libres y en terrenos ganados al río, superaron la escala local del desarrollo ribereño de cada uno de los aglomerados y asumieron una fuerte presencia en el Tajo, influenciando de forma decisiva el tipo de desarrollo socio-económico en el arco ribereño.

La relevancia metropolitana de esas grandes zonas resulta también de su posible disponibilidad para reconversión en el periodo post-industrial, pudiendo constituir zonas de reserva para una intervención urbanística estructurante a la escala del área metropolitana - temas objeto de desarrollo en el capítulo 5.

Importa, por ello, centrar la atención sobre el proceso de formación territorial de estas grandes áreas portuarias y/o industriales, agrupadas en la tipología del gran complejo industrial pero cada una distinta de las otras.

#### **2.4.1 Anotaciones sobre la tradición portuaria y sobre el primer desarrollo industrial en los aglomerados del arco ribereño sur de Lisboa**

Con una morfología territorial antagónica a la de la orilla norte, el arco ribereño sur de Lisboa tenía como base un paisaje en que, salvo en la desembocadura del río, presenta una extensión de zonas bajas y planas hasta donde alcanzaba la vista, con una línea de costa bastante recortada por variadas líneas de agua.

El desarrollo preindustrial de este territorio se caracterizó por una ocupación urbana contenida, constituida por pequeñas aglomeraciones localizadas a lo largo del extenso frente-río, que tuvieron su evolución como realidades de periferia, alejadas de la ciudad - con la que mantuvieron siempre fuertes relaciones económicas - a la medida de la anchura del río.

En la planta de 1902 presentada en la imagen 158, podemos observar en el arco ribereño, de poniente para naciente, los aglomerados de *Trafaria, Porto Brandão, Almada, Mutela, Caramujo, Corroios, Amora, Torre, Arrentela, Seixal, Paio Pires, Coina, Palhais, Barreiro, Lavradio, Alhos Vedros, Moita, Sarilhos Grandes, Aldeia Galega do RibaTajo* (más tarde *Montijo*), *Samouco* y *Alcochete*.

De entre estos, el que había presentado mayor relevancia hasta la llegada del periodo industrial fue el de *Almada*, en parte debido a su localización en el punto más próximo del corazón de Lisboa, en la única zona con algún relieve en la orilla sur del Tajo, beneficiándose, también, de la franca proximidad a un punto del río protegido del mar y de las corrientes - el *Pontal de Cacilhas*.

La morfología de la orilla izquierda del Tajo, «*con sus astilleros y canales penetrando en profundidad varias decenas de kilómetros en el interior de lo que llamamos hoy la Península de Setúbal*»<sup>240</sup>, permitió el desarrollo de diversas actividades portuarias localizadas, justificando, así, el desarrollo de algunos de sus aglomerados ribereños: astilleros navales, alguna industria, la actividad de pesca y la actividad comercial de productos con origen en las salinas ribereñas, en los extensos territorios de fuerte aptitud agrícola y forestal, y en algunas industrias de transformación del conjunto de materias primas disponibles.

Las referencias al tráfico comercial entre las dos orillas se pierde en el tiempo y constan en varios estudios historiográficos, apareciendo, por ejemplo en las Referencias Históricas del Puerto de Lisboa, la referencia a la fecha de 1284 para la renovación de «*un ajuste muy antiguo en el cual se establecían las tasas de los pasajes y fletes que debían cobrar los barqueros entre Lisboa y Almada*»<sup>241</sup>.

El mismo trabajo apunta que, «*en la Edad Media, la conexión entre Lisboa y la orilla sur se hacía, en especial, por los puertos de Cacilhas y Coina*», señalando la relevancia de la evolución de las embarcaciones y del control de tasas en la evolución de las conexiones entre las dos orillas; desde entonces «*reyes, príncipes, nobles e instituciones religiosas construyeron marinas de sal, molinos de marea y otros establecimientos fabriles, dedicados a la producción de vidrio y de cerámica. Estas propiedades incluían*

<sup>240</sup> Claudio Torres, in: MOITA, Irisalva (coord.) (1994); *O Livro de Lisboa*: Lisboa 94, Livros Horizonte e Expo98; Lisboa, pp.169/174

<sup>241</sup> *Referências Históricas do Porto de Lisboa* (1991); APL; Lisboa, pp.36

*también los muelles o pequeños puertos para el transporte de sus productos.*

*En el siglo XVI, la industria vitivinícola, bastante desarrollada sobre todo entre Caparica y Alcochete, y la de la cultura de la sal,*

*explotada en las dos orillas del estuario, harán que el puerto de Lisboa esté extraordinariamente concurrido de embarcaciones que venían a cargar vino y sal para varias ciudades de Europa.*

*Lisboa recibía, entonces, varios productos de la "otra parte",*



imágenes 158 a 161

El desarrollo de los aglomerados urbanos y de la orilla en el arco ribereño sur de Lisboa en las plantas militares 1:50.000 de 1902, 1930 y 1966, permitiendo también atisbar el desarrollo que se produjo hasta 2002

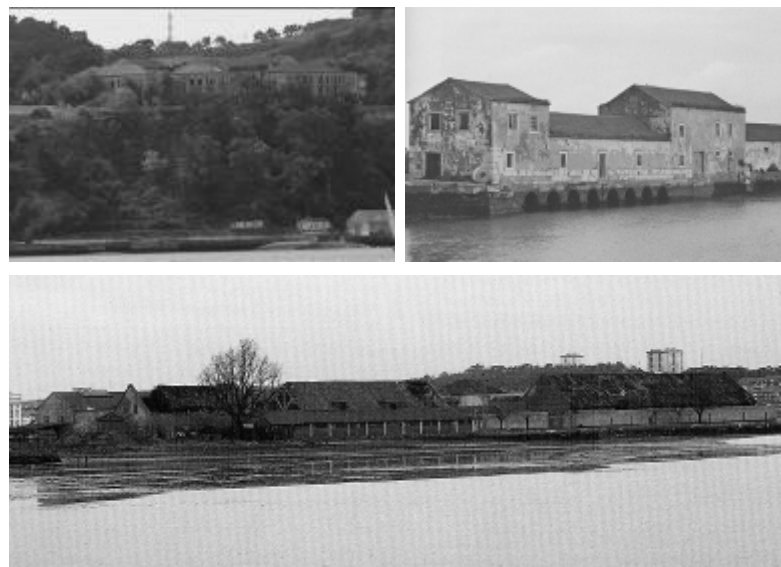
principalmente: leña, sal, vino, fruta y piedra, de Almada; cal y vidrio de Alcochete, Montijo, Moita y Coima; cerámica del Vale del Zebro; oro de la Adiça; azogue de Coima; pescado de Barreiro y Seixal; harina de los molinos de marea»<sup>242</sup>.

Son también frecuentes las referencias a la ribera sur en el periodo de los Descubrimientos, señalándose, además de su importancia para el abastecimiento de productos alimentarios y de materias primas para la construcción de embarcaciones, el desarrollo de unidades industriales como algunos astilleros navales y unidades de producción de maderas o de galeones, de que existen vestigios aún hoy en *Seixal*.

Los equipamientos públicos de la actividad naval tuvieron también su lugar en la orilla sur de la ciudad, destacando la construcción en la segunda mitad del siglo XVI del importante edificio sanitario del *Lazareto*, destinado al control de posibles epidemias con origen en viajeros y mercaderes<sup>243</sup>, o la estructura defensiva de la *Torre Velha*, también localizada en *Porto Brandão* desde el siglo XVII.

Sin intentar describir de forma detallada la relación entre las dos orillas del *Tajo* a la llegada del periodo industrial, importa señalar (1) la difusión de los varios aglomerados urbanos a lo largo del perfil del arco ribereño sur, marcado por la sucesión de afluentes fluviales con fuerte expresión geográfica, y (2) la intensa relación comercial establecida con el abastecimiento de varios productos a la ciudad, generando varias actividades económicas relacionadas con el río – de que son vestigio en la actualidad, por ejemplo, la permanencia de varios molinos de marea en todo el frente ribereño.

Sin olvidar el progresivo incremento en el desarrollo de las actividades económicas, el primer gran marco territorial del



imágenes 162 a 164

Vestigios de las actividades relacionadas con el *Tejo* en la orilla sur de Lisboa antes del periodo industrial: (162) el *Lazareto*, en *Porto Brandão*, (163) el molino de marea del *Seixal* y (164) el establecimiento de galeones y maderas en el *Seixal*

advenimiento del periodo industrial en el arco ribereño sur fue la llegada del ferrocarril en la década de los cincuenta del siglo XIX.

Decretada en 1853 y empezada a construir en 1855, la línea del sur y sudeste tuvo su nudo central en el aglomerado interior de *Pinhal Novo*, donde salían inicialmente sus dos brazos, el primero en el sentido poniente, hasta *Barreiro* y el segundo en dirección norte, hasta *Montijo*.

Al contrario de lo ocurrido en la orilla norte con las líneas de *Cascais* y del Norte, que siguieron un trazado paralelo al frente-río, habiendo influenciado el proceso de formación del territorio ribereño a lo largo de su extensión, en la orilla sur el trazado del ferrocarril fue interior y perpendicular al frente-río, habiendo tenido expresión apenas en sus puntos de llegada, con las líneas transversales que confluirán en dirección a *Barreiro* y a *Montijo*.

De este modo, en el caso del ramal de *Montijo* el trazado acompañó la línea de agua de la *Vala Real*, no presentando ningún otro punto de encuentro con el frente-río, ya el corredor

<sup>242</sup> *Referências Históricas do Porto de Lisboa* (1991); APL; Lisboa, pp.36

<sup>243</sup> Función que siguió cambiando de edificio en la orilla sur, pasando también por la *Torre Velha*, hasta la construcción, en la segunda mitad del siglo XIX, de un nuevo *Lazareto*, en *Porto Brandão*, que funcionó hasta el inicio del siglo XX

del trazado del ferrocarril de *Barreiro*, siguiendo paralelo al viario preexistente, acabó por servir los aglomerados a lo largo del frente-río izquierdo del brazo del *Rio Coína - Lavradio, Alhos Vedros y Moita* -, eje que, más tarde, con el desarrollo industrial del complejo de la *CUF* en el *Barreiro*, reunía condiciones preferenciales para el desarrollo residencial.

No habiendo tenido impacto inmediato, la verdad fue que, en el contexto del nuevo dinamismo económico de la segunda mitad del siglo XIX, (1) la disponibilidad de esta infraestructura y (2) su localización en el Tajo como puntos de conexión entre Lisboa y el *hinterland* sur del país, confería a ambos aglomerados un nuevo potencial de desarrollo - tanto a nivel comercial como en cuanto a la nueva industria, de la que es ejemplo el desarrollo del sector del corcho en *Barreiro*, en la segunda mitad del XIX.

«Esta situación no fue considerada definitiva» y le seguirían varios proyectos no concretados, apuntando en el sentido de su extensión a *Seixal* y *Almada* y de su conexión a la orilla norte, sea por una derivación a naciente, a partir de *Montijo* hasta la línea circular norte, en *Xabregas*, sea por conexión a poniente entre *Almada* y el astillero naval de la *Rocha do Conde de Óbidos*, donde conectaría a la nueva línea programada de expansión noroeste de Lisboa en dirección a *Sintra*<sup>244</sup>.

No fue pues por falta de proyectos que la línea del sur no se expandió más en el periodo de crecimiento industrial, salvo el caso puntual de la conexión al gran complejo industrial de la *Siderurgia*, ya en los años sesenta del siglo XX, habiéndose mantenido como un corredor autónomo desconectado de la red creada en la orilla norte con la línea de circunvalación.

Por lo que respecta al desarrollo industrial ribereño de los aglomerados, el dato común fue el aprovechamiento de los terrenos libres vecinos y/o delanteros para implantación de las primeras unidades, beneficiándose de la estructura viaria

preexistente y del río como infraestructura (no olvidando el ferrocarril en los aglomerados referidos).

Entre otros, los aglomerados de *Almada* (tanto en el *Gingal*, en su frente-río norte, como en la *Mutela* y *Caramujo*, en su frente-río naciente), *Barreiro* (sobre el ferrocarril y en su frente-río poniente), *Moita* y *Montijo* (en el frente-río poniente, a lo largo del ferrocarril) realizarán sus procesos de industrialización en la segunda mitad del XIX e inicio del XX apoyados en el *Tajo*, testimoniado un crecimiento espontáneo o por pequeños conjuntos de unidades industriales, en sus localizaciones más favorables.

Sin desarrollar este fenómeno común en la formación territorial de los aglomerados del arco ribereño sur (por sí solo merecedor de estudio en un proyecto de investigación propio, en particular en lo que respecta a las formas que asume en los distintos aglomerados), podemos tomar como ejemplo lo que pasó en el frente naciente de *Almada*, donde, como en los otros casos, se produjo el desarrollo de conjuntos de edificios industriales ribereños exteriores al aglomerado, que más tarde fueron incorporados en su crecimiento.

Manteniendo su distancia a la ciudad de Lisboa, el proceso de industrialización ribereña de *Almada* encontró expresión, a naciente, en el desarrollo de la zona de *Mutela* y *Caramujo*, con la fijación de un conjunto de actividades económicas diversificadas, cada cual construyendo sus propias infraestructuras, modificando así un paisaje hasta entonces constituido por un conjunto de pequeños aglomerados residenciales, sustentados por actividades agrícolas, artesanales y manufactureras - los núcleos antiguos de *Margueira*, *Mutela*, *Romeira*, *Caramujo* y *Cova da Piedade*.

El núcleo industrial de *Caramujo* tuvo su desarrollo al sur del casco antiguo de *Almada*, sobre una línea de agua afluyente del Tajo, en la zona donde el relieve era compatible con la actividad.

<sup>244</sup> SANTANA, Francisco; SUCENA, Eduardo (coord.) (1994): *Dicionário da História de Lisboa*; Carlos Quintas; Lisboa, pp.202

Desarrollado al lado de un eje viario principal preexistente, el conjunto encontró una organización a partir de una calle interior longitudinal, construyendo un frente edificado a lo largo del frente-río regularizado y de sus puentes-muelle.

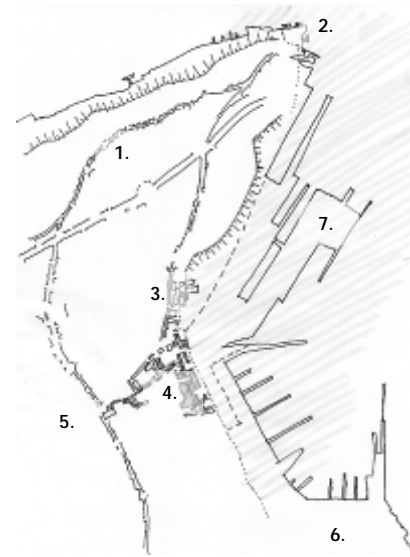
Con el crecimiento posterior de *Almada* hacia el sur, juntándose a *Cova da Piedade* (aglomerado interior por detrás del *Caramujo*), el conjunto industrial se incorporó en el tejido urbano, terminando, en este caso, por perder su carácter ribereño con la construcción de los muelles de la base de la Armada – en una primera fase manteniendo la conexión fluvial, después completando el terraplén y alejando definitivamente el conjunto del río.

Adecuándose a la evolución de las tecnologías, el propio tejido industrial verificó una evolución en la zona, fenómeno ejemplificado con la construcción, en la década de los treinta, del silo de cereales señalado en la imagen 167, uno de los primeros edificios de hormigón armado en Portugal.

Se podría realizar un ejercicio similar para los otros aglomerados del arco ribereño; de la misma forma, un proceso similar ocurrirá con la llegada del periodo post-industrial, resultante de la disponibilidad de estas zonas centrales ribereñas para la intervención urbanística, constituyendo una oportunidad de regeneración urbana de ámbito local.

En cualquier caso, independientemente de la importancia y especialización de las unidades industriales, estos conjuntos correspondieron al desarrollo industrial propio de cada aglomerado y a las transformaciones que operaron en el suelo deben ser acotadas a la escala del aglomerado – donde fueron fenómenos destacados.

Del mismo modo, el proceso de formación territorial que estuvo en el origen de los varios aglomerados, siendo distinto en cada uno, corresponderá en lo esencial a variantes de aplicación de los procesos ya identificados para Lisboa, especialmente (1) la



imágenes 165 a 168

(165) Esquema interpretativo del conjunto industrial ribereño de inicios del siglo XX en *Caramujo*, en el aglomerado de *Almada*, a partir de la planta base de 1998, identificando el relieve, trazado del viario estructurante preexistente, la avenida central posterior, el perfil ribereño naciente en el inicio del siglo XX (a trazo discontinuo) y en la década de los cincuenta (subrayado).

Se señalan, también, (1) el casco antiguo del aglomerado, (2) el *Pontal de Cacilhas*, (3) la *Mutela*, (4) el *Caramujo*, (5) la *Cova da Piedade*, (6) la *Base Militar del Alfeite*, y (7) los astilleros navales de la *Lisnave*.

(166) y (167) Vistas actuales del *Caramujo*, arriba la calle interior y abajo el frente-río hasta la década de los cincuenta.

(168) Vista aérea de la zona del *Caramujo* en la década de los cincuenta, aún con su frente ribereño en contacto con el río, antes del terraplén que se construyó por detrás del muelle de la *Base de la Armada*

formación a la escala de la parcela, (2) la parcelación y el conjunto industrial y (3) el crecimiento espontáneo a lo largo de la infraestructura, no siendo justificado el trabajo exhaustivo que sería comprobarlo con el nivel de detalle aplicado en la orilla norte.

Esta tarea correspondería al estudio de procesos similares en los varios aglomerados del arco ribereño sur, todos ellos casos de periferia y presentando una dimensión bastante menor en



imágenes 169 y 170

Vista de las instalaciones de la CUF en el *Barreiro* (169) en 1957 y (170) en la década de los ochenta

comparación a Lisboa, aunque pueda ser una línea de investigación futura.

Otro dato destacado en el desarrollo portuario de los aglomerados del arco ribereño sur fue la naturaleza de la orilla del río, constituida por zonas húmedas y de escaso fondo, con frecuentes aluviones de tierras y grandes desniveles de cota en las mareas.

Salvo excepciones puntuales<sup>245</sup>, al contrario de la orilla norte, donde las campañas de trabajos del terraplén portuario permitieron alcanzar zonas más profundas y regularizar los márgenes, aquí esta realidad obligó a la construcción de importantes infraestructuras portuarias, especialmente de puentes-muelles – del que es ejemplo la infraestructura con más de 300 metros construida en la década de los cincuenta del XIX en *Montijo*.

#### 2.4.2 El inicio del siglo XX y el anuncio de los grandes complejos industriales: de la CUF en *Barreiro* a la *Base Militar de la Armada en Alfeite*

El inicio del siglo XX marcó, en el arco ribereño, el inicio de la fijación del complejo industrial de la *Compañía Unión Fabril (CUF)* en *Barreiro*, compañía del sector de la industria química cuya actividad habíamos mencionado en la segunda mitad del siglo XIX en la zona de *Alcântara*.

La construcción del importante nudo ferroviario, a partir del que se podría llegar a todo el sur del país, tuvo un fuerte impacto en este territorio, constituyendo uno de los argumentos para que, en 1907, la CUF extendiese su actividad a la orilla sur del río Tajo, sacando partido de la existencia de terrenos ribereños disponibles, permitiendo un fácil acceso fluvial a Lisboa, y de una proximidad al *AlenTajo*, en la época la región más consumidora de adobos y donde se situaban las minas de pirita.

El punto de partida fue la adquisición de una parcela de terreno situada entre la *Praia Norte* en *Barreiro* y la *Praia dos Moínhos* (playa de los molinos), en *Lavradio*, destinada a la instalación inmediata del complejo fabril, asegurando, en simultáneo, una significativa capacidad para expansiones industriales y portuarias futuras.

Un año después empezó la producción del sector químico, primero con la producción de jabones, seguida luego por la producción de ácidos y de abonos, empezando a ocupar el

<sup>245</sup> Como es el caso del frente ribereño urbano de *Alcochete*



terreno por su lado poniente, el más próximo del aglomerado urbano de *Barreiro*.

La construcción del complejo contempló desde el inicio la realización de un puerto y muelles, en terrenos ganados al río, habiendo crecido a un ritmo considerable durante su primera década de funcionamiento – ya en 1917, integrando ya, además de las varias instalaciones industriales, infraestructuras propias como una estación de ferrocarril, un cuartel de bomberos, un puesto médico, oficinas, un barrio de trabajadores (con la toponimia reflejando los tipos de producción), una tienda de comestibles y una panadería.

Correspondiendo a un periodo de inestabilidad en el país, la segunda década del complejo de *Barreiro*, hasta el final de los años veinte, correspondió a un momento de un crecimiento físico de las instalaciones industriales muy pequeño, registrándose apenas la construcción de un almacén, de una unidad productiva del sector químico y de un laboratorio, así como la ampliación del barrio obrero de *Santa Bárbara*.

Con el regreso de la estabilidad política, en los primeros años del *Estado Novo*, el periodo comprendido entre el final de los años veinte y la década de los cuarenta correspondió a un momento de fuerte expansión del complejo de la *CUF* que, durante este periodo, prácticamente duplicó su dimensión.

El complejo asistió a la expansión de los sectores industriales ya existentes, especialmente, la química orgánica (jabones, aceites, harinas, comida para animales), los ácidos, la metalurgia (cobre, plomo, oro, plata y cenizas de pirita), la de equipamientos mecánicos (talleres de hierro, bronce y acero) y el sector del textil.

También el puerto fue objeto de ampliación, con la construcción, en 1929, de un nuevo muelle-dique para embarcaciones de mayor calado, permitiendo en simultáneo crear una dársena protegida.



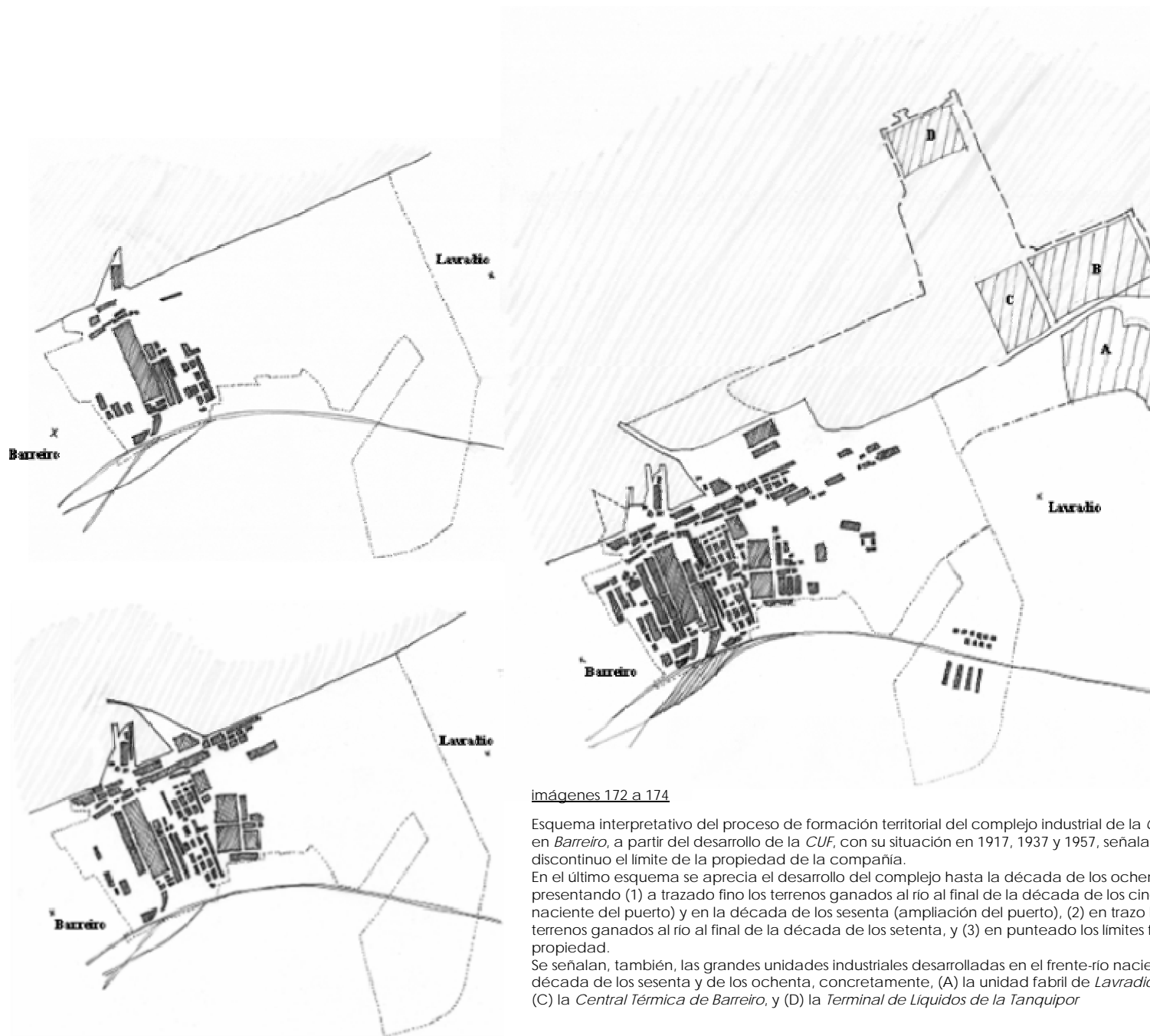
[imagen 171](#)

Vista aérea del complejo industrial de la CUF en 1929, con el nuevo muelle- dique portuario en construcción, siendo también visible el barrio obrero en el centro/izquierda

Este periodo expansionista de la *CUF* fue, también, acompañado por una fuerte inversión en las infraestructuras sociales de la compañía, construyéndose, entre otros, una escuela primaria para los dos sexos, un campo de fútbol (con un club propio que jugó en la primera división de la liga nacional), dos comedores, un nuevo puesto médico y una pista de patinaje, seguidos de varias ampliaciones progresivas del barrio obrero.

El ritmo de fuerte crecimiento de la *CUF* tuvo continuidad en la década de los cincuenta, ahora con una nueva expresión territorial, correspondiente al momento en que (1) se inició el proceso de conquista al río de grandes áreas de terrenos, en particular a poniente del muelle del puerto de abrigo, y que (2) empezó la ocupación generalizada de todas las zonas del terreno propiedad de la compañía, con su expansión tanto para naciente como para la zona interior.

Al final de la década de los cincuenta las instalaciones de la *CUF* eran prácticamente una ciudad autónoma al lado de la ciudad de *Barreiro*, disponiendo de nuevas instalaciones sociales propias como un tercer comedor, un cine, un centro de trabajadores y un



imágenes 172 a 174

Esquema interpretativo del proceso de formación territorial del complejo industrial de la *Quimiparque*, en *Barreiro*, a partir del desarrollo de la *CUF*, con su situación en 1917, 1937 y 1957, señalando en trazo discontinuo el límite de la propiedad de la compañía.

En el último esquema se aprecia el desarrollo del complejo hasta la década de los ochenta, presentando (1) a trazado fino los terrenos ganados al río al final de la década de los cincuenta (a naciente del puerto) y en la década de los sesenta (ampliación del puerto), (2) en trazo largo los terrenos ganados al río al final de la década de los setenta, y (3) en punteado los límites finales de la propiedad.

Se señalan, también, las grandes unidades industriales desarrolladas en el frente-río naciente entre la década de los sesenta y de los ochenta, concretamente, (A) la unidad fabril de *Lavradio*, (B) la *Fisipe*, (C) la *Central Térmica de Barreiro*, y (D) la *Terminal de Líquidos de la Tanquipor*

gimnasio, y ofreciendo servicios como fue ejemplo la colonia de vacaciones para los hijos de trabajadores.

En este periodo se construyó un segundo barrio obrero localizado en la parte interior de los terrenos de la compañía – el *Barrio del Lavradio*.

La CUF había experimentado alguna inestabilidad social en la década de los cuarenta, en el marco de la crisis internacional generada por la Segunda Guerra Mundial, periodo en que se

produjeron varios movimientos sociales y huelgas que obligaron a la creación de un puesto de policía dentro de las instalaciones y que tuvieron su punto álgido en el cierre patronal de la compañía, en 1943, por un periodo de un mes.

El fomento de esta política social tenía así como objetivo la fijación y la estabilización de la población obrera, proporcionando un conjunto de servicios de apoyo y de beneficios familiares complementarios a la actividad laboral que

aproximaban el operario a la compañía – fomentando, en simultáneo, la pacificación social.

La concepción del gran complejo industrial de la *CUF* en los términos planteados hasta este periodo es un tema merecedor de una investigación más profunda ya que se convirtió en un caso significativo en la industrialización de Portugal en el que el complejo se entendió como una ciudad parcialmente autosuficiente, desarrollándose un componente de una cierta utopía social en simultáneo con el desarrollo del componente industrial.

La concepción de este modelo de complejo/ciudad industrial donde trabajaban aproximadamente 8.000 obreros, la forma de vida disponible para los trabajadores de la compañía y la organización espacial de las actividades que componen el complejo, encuadradas en un crecimiento de cincuenta años, constituyen pues pistas de investigación abiertas para trabajos futuros.

La compañía continuó su actividad a lo largo de los años que siguieron en un contexto de fuerte inversión, aunque afectada de un progresivo aumento de la inestabilidad socio-política.

El recinto de la compañía reflejó esa dinámica, pudiéndose señalar (1) la conquista de nuevos terrenos al *Tajo*, ya a finales de los cincuenta, con la duplicación en dirección al río del terraplén realizado hasta 1957, localizado a naciente de las instalaciones portuarias, y la ampliación del puerto en 1965, (2) el progresivo crecimiento de las unidades industriales en dirección naciente, entre ellas, a partir del inicio de los años sesenta, el nuevo complejo fabril del *Lavradio*, localizado en el frente río naciente, y (3) la afectación de la parcela de terreno más interior, localizada por debajo del ferrocarril, para usos no industriales, concretamente con la cesión de terrenos para la construcción, en 1966, de 204 pisos de la *Federación de Cajas de Providencia y Viviendas Económicas*, el denominado *Barrio Alfredo da Silva*.



imágenes 175 a 178

Las infraestructuras sociales y las instalaciones de la *CUF* en *Barreiro* como concepto de complejo/ciudad industrial: vistas del final de la década de los cincuenta (175) del "nuevo" *Barrio obrero del Lavradio*, (176) del comedor, (177) del campo de fútbol de la compañía, y (178) de las instalaciones propias de los bomberos

La dinámica de ocupación de los terrenos en la ribera naciente tuvo continuidad en la década de los setenta e inicio de los ochenta, no sólo debido al crecimiento de la unidad fabril del *Lavradio*, propiedad de la *CUF*, sino, en particular, debido al inicio de actividad de 3 grandes proyectos industriales autónomos, como fueron, (1) la unidad industrial de fibras de acrílicos – la *Fisipe*, en actividad a partir de 1976 en el extremo naciente del frente-río, (2) la *Central Termoeléctrica de Barreiro*, desde 1979, y (3) la *Terminal de Líquidos*, cuyos trabajos de construcción empezaron en 1980 y desde 1991 llamada *Tanquipor*.

La realización de estos dos últimos proyectos obligó, al final de la década de los setenta, a la ampliación del terraplén realizado por la *CUF*, a finales de los cincuenta, hasta el extremo naciente

del frente-río, así como a la construcción de un nuevo terraplén en dirección al río, para poder aislar la *Terminal de Liquidos* de las restantes actividades industriales y urbanas – constituyendo, así, lo que hoy es el recinto de la *Quimiparque*, sucesora de la *Quimigal*, con un área de aproximadamente 280 hectáreas, de las que setenta están bajo jurisdicción del puerto de Lisboa.

Pero este fue también un periodo de gran inestabilidad en cuanto a la actividad de la compañía, debido a factores como (1) las recesiones económicas internacionales a partir de la crisis del petróleo, que comprometieron definitivamente el modelo económico de la *CUF* con una gran concentración industrial, y (2) con la nacionalización de la compañía, después de la revolución democrática, en el año de 1975 – entonces la mayor compañía portuguesa –, pasando a llamarse *Quimigal* desde 1976.

Al mismo tiempo que nuevas actividades industriales empezaban su andadura en la década de los setenta e inicio de los ochenta, las actividades “*tradicionales*” de la compañía entraban en crisis y empezaban lo que vendría a ser una sucesión de planes de reconversión – al final de la década de los sesenta todavía llamados procesos de reorganización interna y de consolidación financiera, en la mitad de la década de los ochenta ya asumidos como planes de revitalización.

La segunda instalación a ensayar esta nueva escala de desarrollo en el arco ribereño sur de Lisboa fue iniciativa del sector militar, con la transferencia de varias instalaciones de la Armada que, como observamos, operaban dispersas a lo largo de las riberas occidental, central y oriental de Lisboa.

En el inicio de la década de los treinta, en el periodo entre guerras, la retoma de mayores inversiones por parte del Estado encontró expresión en una gran inversión portuaria en la orilla sur



imágenes 179 y 180

(158) Esquema interpretativo de la formación territorial de base de la Armada en *Alfeite*, a partir de carta de 1999.

(159) Vista aérea de la base en 1958, siendo también visible su inserción en el terreno y los terrenos ganados al río

del *Tajo*, con la construcción de una nueva base militar de la Armada en *Alfeite*.

Esta fue la primera ocupación territorial de gran dimensión motivada por la actividad portuaria que se dio en la orilla sur (con su puerto propio, el complejo de la *CUF* era antes de todo una instalación industrial), en este caso de naturaleza militar, justificada por haber ahí disponibilidad de grandes áreas libres en terrenos llanos en la orilla del río – complementados por la conquista de nuevas áreas al río, que permitieron, en simultáneo, construir los muelles en zonas más profundas.

Las fuentes necesarias para este estudio del proceso de crecimiento del complejo de la Armada en *Alfeite* no están disponibles dado que las instalaciones siguen en funciones militares y están protegidas por el secreto militar; por opción del autor se presenta simplemente, en la imagen 179, la transformación ocurrida en el frente-río y la inserción territorial del complejo.

A pesar de ello, cabe destacar que fue la construcción de este complejo militar la que permitió liberar diversas instalaciones portuarias en la ribera de Lisboa, concretamente las dársenas de *Belém* y del *Bom Sucesso* o el astillero de la *Ribera das Naus*, localizada al lado de la *Praça do Comercio*.

Del mismo modo, tal como sucedió con el complejo de la *CUF*, la base militar de *Alfeite* funciona también como una pequeña ciudad autónoma, ofreciendo a los militares en servicio, dentro del recinto, las infraestructuras necesarias para su subsistencia: residencia, alimentación, salud y tiempo libre – aunque, en este caso, como consecuencia de la naturaleza de la función militar y no de una concepción social asociada al trabajo.

Con estos dos grandes complejos, uno de naturaleza industrial y otro de carácter portuario (militar), el arco ribereño sur experimentó una nueva escala de desarrollo, sin precedentes,

sólo comparable al gran complejo de la petroquímica que se desarrolló en *Cabo Ruivo* a partir de la década de los cuarenta.

La gran extensión territorial, desde las varias decenas alcanzando las centenas de hectáreas y la integración de varias unidades productivas complementarias en el mismo complejo especializado caracterizan esta tipología de ocupación ribereña que, en algunos casos, como comprobamos, pueden llegar a integrar diversas funciones sociales y de vida urbana propia.

En ambos casos un factor clave para su fijación fue la disponibilidad de grandes áreas de terrenos ribereños, asociada a la capacidad de crecimiento en dirección al río, aprovechando los fondos poco profundos – simultáneamente una forma de crear muelles de mayor calado y de ganar nuevos terrenos llanos.

Será esta característica territorial que convertirá el arco ribereño sur en apetecible para las grandes iniciativas industriales y portuarias en las décadas siguientes, en particular aquellas para que los territorios más centrales de la orilla norte, ya comprometidos, no presentaban capacidad de respuesta.

Además del delta del *Tajo*, presentando un relieve muy difícil y sin capacidad de conquistar terrenos llanos al río (exceptuando la barra, delante del aglomerado de *Trafaria*), y de la ribera norte desde la desembocadura del *Rio Trancão* hasta *Vila Franca de Xira*, progresivamente más interior y con calados menores, el arco ribereño sur, con amplios frentes libres constituyó una reserva crucial para la fijación de los grandes complejos industriales, en un proceso que tuvo continuidad, como veremos, en la industrialización de la década de los sesenta.

### 2.4.3 La ribera sur y la gran industria de la segunda mitad del siglo XX: los complejos de la *Lisnave* y de la *Siderurgia Nacional*

La década de los sesenta marcó, en el arco ribereño sur, el inicio de dos nuevos grandes complejos industriales: los astilleros navales de la *Lisnave*, en el municipio de *Almada*, y las instalaciones industriales de la *Siderurgia Nacional*, en el *Seixal*.

La Lisnave fue creada en 1937, integrada en el ámbito de la vasta actividad de la *CUF*, como resultado de la obtención de una adjudicación para la explotación del *Astillero Naval de la Administración-General del Puerto de Lisboa*, localizado en la *Rocha de Conde de Óbidos*, en la orilla norte.

La primera mitad del siglo XX correspondió a un momento de crecimiento considerable de la industria naval en los astilleros del estuario del Tajo, construyendo y reparando embarcaciones de la industria mercante, militar y de la pesca; fue así natural que el primer *Plan de Fomento*, para el periodo 1953-58, incorporase especificaciones sobre la necesidad de «*elaborar un programa de obras y mejoras en los puertos, de los que se espera contribuyan a fomentar la producción y el comercio nacional*», haciendo referencia, en particular, a la construcción de un dique seco con 22 metros de calado<sup>246</sup>.

Es en este contexto de crecimiento de la actividad cuando, en abril de 1954, la *CUF* requirió al Gobierno la instalación en el puerto de Lisboa de una gran unidad de construcción y reparación naval.

Todavía en 1954, el Ministro de la Armada presentó su informe optando, de entre las tres localizaciones avanzadas por sus servicios – *Alfeite*, *Cacilhas* y *Samouco* –, por la última<sup>247</sup>, tratando de proteger una eventual expansión futura del astillero militar del *Alfeite* hacia el norte y salvaguardar la construcción de una Terminal ferroviaria, entonces previsto en *Cacilhas*; dudando de la iniciativa, el Ministro consideró, en la perspectiva del sector de la



imagen 181

Anteproyecto del astillero naval del *Samouco*, Ingeniero João Rocheta, (195-), no realizado

marina mercante nacional, que la construcción de un nuevo astillero tendría que esperar entre 12 y 15 años.

Este informe no desmovilizó la *CUF*, que preparó un estudio sobre las condiciones técnicas y económicas para el desarrollo del astillero en *Samouco*, comparando dos localizaciones alternativas – a lo largo de la orilla o en una dársena interior; la segunda se consideró la más viable, pero mereció informe desfavorable del Ministerio de la Defensa Nacional por condicionantes derivados de la *Base Aérea de Montijo*, ganando la primera propuesta para el gran astillero naval<sup>248</sup>.

Tal como vimos antes, el decreto que licenció los astilleros de la *Lisnave* en *Almada*, «*los condicionantes de orden militar, impedimentos para aprovechar la cala natural que daría acceso al astillero (en Samouco) y la enorme inversión de capital en terraplenes y expropiaciones, que convertían la propuesta en económicamente inviable, no permitieron su materialización*».<sup>249</sup>

<sup>246</sup> *Plan de Fomento*, vol. I; 1953; pp.46

<sup>247</sup> La localización en el *Samouco* correspondía aproximadamente a la localización actual de la entrega del segundo puente sobre el *Tajo*, en el municipio de *Montijo*

<sup>248</sup> FARIA, Miguel (coord.) (2001): *Lisnave, contribuios para a história da indústria naval em Portugal*; Edições Inapa; Lisboa, pp.87/90

<sup>249</sup> Preámbulo al Decreto-Ley nº 44.708, de 20 de Noviembre de 1962

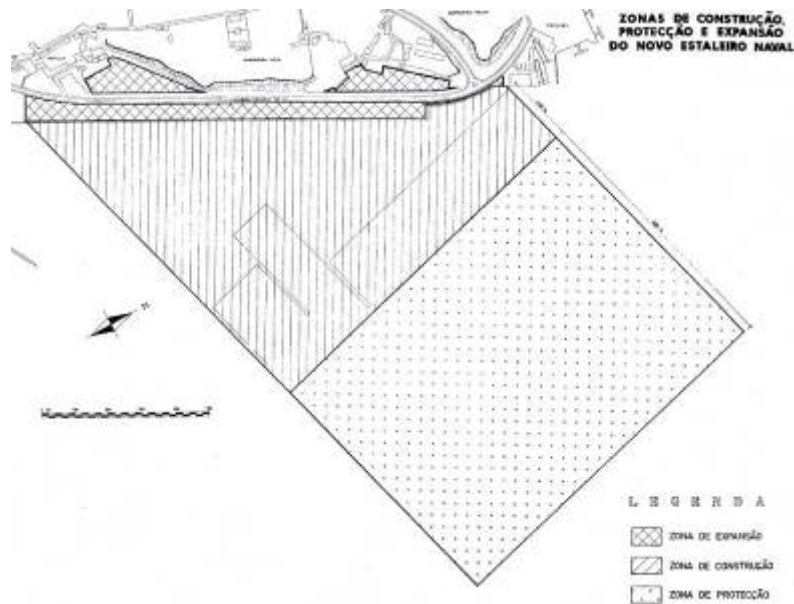


imagen 182

Las zonas consignadas por el Estado para la construcción y expansión del astillero naval de la *Lisnave* - Decreto-Ley nº 44.708, del 20 de noviembre de 1962

El proyecto del nuevo astillero naval ganó nuevas perspectivas en el cuadro económico del *II Plan de Fomento*, para el periodo 1959/64, ya no con la simple perspectiva de respuesta a las necesidades del mercado nacional de la marina mercante, sino ahora buscando también el mercado internacional, sacando partido de la posición geoestratégica de la cuenca del *Tajo*.

En 1960 el Estado portugués retomó el tema de los grandes astilleros del *Tajo*, creando la *Comisión de Estudio para la Construcción de la Dársena y del Astillero Naval de Lisboa*<sup>250</sup>, iniciando así el proceso que culminaría con la adjudicación del astillero de Lisnave.

Ya sondeados en 1958, los astilleros suecos de *Eriksberg (Gotemburg)* y de *Kockums (Malmo)* deciden avanzar con el concurso, concluyendo, desde los primeros momentos, que la localización preferencial para el astillero era la zona de *Margueira*

<sup>250</sup> Decreto-Ley nº 42.890, de 28 de Marzo de 1960



imágenes 183 a 185

Vistas aéreas de la zona del astillero naval de la *Lisnave*, en la década de los cincuenta, (183) en 1965, antes del inicio de los trabajos, y (184) y (185) durante su construcción, en 1965 y 1966

en *Almada*; la Comisión mantuvo la posición anterior del Estado, asumiendo la reducida viabilidad de la zona, para la que estaba previsto una terminal ferroviaria.

Pero las compañías suecas no abandonaron el proyecto, y, constituyendo un consorcio con el *Grupo CUF* (la compañía *Navalis*, entonces creada) y con dos astilleros holandeses<sup>251</sup>, presentando en 1961 una solicitud de acondicionamiento industrial, que fue finalmente aprobada.

El tema de la localización del nuevo astillero fue central en el inicio de la *Lisnave*.

Excluido el *Alfeite* (debido a los condicionamientos militares), la zona entre *Cacilhas* y el mar (de difícil terraplén y con corrientes y fondos inestables), y toda la orilla norte (debido a su congestión), la zona de *Margueira* fue considerada como la más favorable, demostrando, ahora, las ventajas: la principal, las mejores condiciones de seguridad para embarcaciones de gran tonelaje<sup>252</sup>, pero también las conexiones rápidas con Lisboa y la orilla sur, los trabajos de dragado y de terraplenado necesarios y la proximidad a los astilleros de la orilla norte.

En conjunto con el abandono del proyecto de una terminal ferroviaria en *Cacilhas*, este argumento convenció al Gobierno, que, a finales de 1962, concedió a la *Lisnave* la «*licencia para construcción y explotación de un astillero naval de construcción y reparación de embarcaciones*» en la zona de *Margueira*, creando en el puerto de Lisboa, entre *Cacilhas* y la base naval del *Alfeite*, una zona reservada para la construcción, protección y futura expansión del astillero<sup>253</sup>.

<sup>251</sup> El *NDSM, Nederlandsche Dok-En Sheepsbouw Maatschappij (Ámsterdam)* y el *Wilton-Fijenoord (Schiedam)*

<sup>252</sup> Preámbulo al Decreto-Ley nº 44.708, de 20 de Noviembre de 1962

<sup>253</sup> Decreto-Ley nº 44.708, de 20 de Noviembre de 1962

El decreto estableció que los terrenos del astillero serían desafectados del dominio público y vendidos a la *Lisnave*, que pasaría a ser su propietaria exclusiva, lo que ocurrió en 1963.

La privatización de la propiedad de los terrenos se justificó «*por el elevado precio en que resulta su preparación y porque, al conceder a la sociedad la posibilidad de escoger las oportunidades de amortización del capital invertido, estimula la modernización constante de su equipamiento*»; esta fue una medida, entre otras, de apoyo al proyecto, para dotarlo de «*condiciones de competencia con sus congéneres, indispensables a su viabilidad*»<sup>254</sup>.

Todavía en 1962, se aprobó el cese de la actividad del astillero de la *Rocha do Conde de Óbidos*, en la orilla norte del *Tajo*, con la transferencia de su equipamiento y trabajadores para la *Lisnave*; en esta época, las compañías suecas pretendían orientar la *Lisnave* para la reparación naval (para que no hicieran competencia a los astilleros suecos de construcción naval), especialización que, más tarde, sería beneficiosa para la compañía.

Los trabajos de construcción del nuevo astillero empezaron en 1964, después de superada la cuestión de la financiación de toda la operación, diez años después de la fecha de la primera solicitud para la construcción de un gran astillero naval en Lisboa; en este momento la dinámica del sector naval era tal que, durante su construcción, hasta 1966, el proyecto del astillero fue cambiando proveyendo sucesivamente dársenas mayores.

<sup>254</sup> Decreto-Ley nº 44.708, de 20 de Noviembre de 1962.

El articulado del decreto estableció además dos normas que serán relevantes en el actual proceso de renovación de los terrenos, que «*los terrenos vendidos a la Lisnave (...) revertirán al Estado si la sociedad deja de ejercer su actividad de reparación y de construcción de embarcaciones en aquellos emplazamientos*» y que «*si esa reversión tuviera lugar después de transcurridos diez años de exploración del astillero, el Estado, mediante el Ministerio de las Comunicaciones, indemnizará la Lisnave por todas sus obras portuarias fijas, edificaciones y equipamientos (...) por el justo valor de esas obras, edificaciones y equipamientos a la fecha de la reversión*»



Hasta la primera crisis del petróleo el volumen de trabajo de la *Lisnave* tuvo un fuerte crecimiento, beneficiándose del periodo de expansión de la economía del petróleo, con fuertes reflejos directos en la industria naval, así como del cierre del *Canal de Suez*.

Todavía en 1969, se decidió la construcción de un nuevo dique seco de grandes dimensiones, que sería inaugurado en 1971 – la dársena 13, cerca de *Cacilhas*, con 520x90 metros, correspondiente a 1 millón de toneladas.

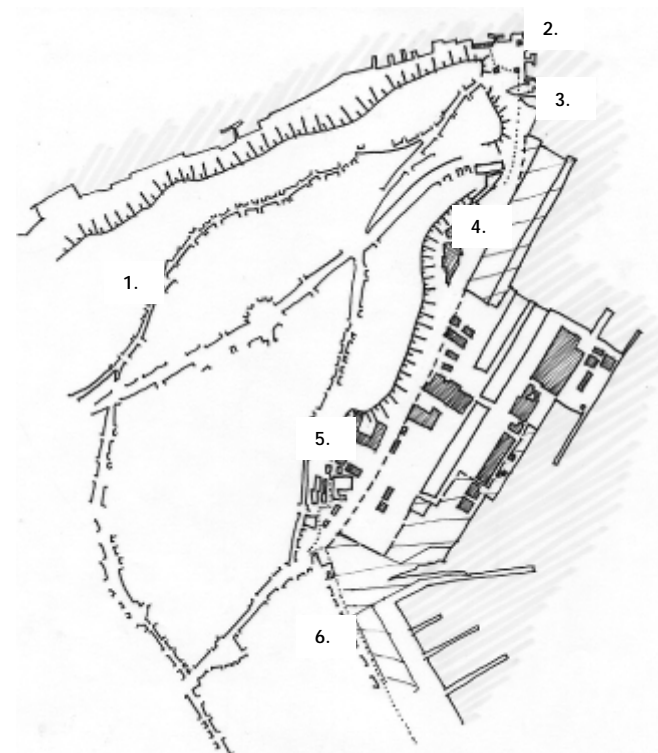
Con esta obra el recinto alcanzó la dimensión de 80 hectáreas con que llegó a la actualidad.

El estallido de la primera crisis del petróleo, en 1973, con sus consecuencias en la situación económica internacional y del país – afectando directamente a la construcción naval –, agravado, algunos meses después, por la revolución del 25 de Abril de 1974, marcaron un viraje en la actividad de la *Lisnave*.

Para una compañía privada que operaba en el mercado libre internacional, los movimientos para la nacionalización de la compañía, la fuga de los empresarios del país y la profunda inestabilidad política y social de los años siguientes no fueron nada favorables, situación que se agravó con la segunda crisis del petróleo que empezó en 1978 – situación que condujo la compañía a un proceso de crisis profunda.

Las opciones planteadas en los años cincuenta para la localización del gran astillero naval del *Tajo*, aquí sintetizadas, demuestran el potencial de las grandes áreas libres ribereñas de la orilla sur para la escala de los grandes complejos industriales del siglo XX, algunos no realizados.

En el caso de la *Lisnave*, se evidenció el hecho de la propia localización de los astilleros, entre varias localizaciones posibles, al haber sido objeto de negociación entre el Estado y los promotores privados.



imágenes 186 y 187

(186) Esquema interpretativo de la formación territorial del gran complejo industrial de la *Lisnave*, mostrando en blanco el primer perfil del recinto y a trazo los terraplenes de la década de los setenta – arriba, la dársena 13; abajo, la línea de agua de la *Cova da Piedade*, delante el *Caramujo*, en parte ya fuera del recinto. Se señalan, también, (1) la localización del casco antiguo del aglomerado de *Almada*, (2) los astilleros navales *Parry & Sun*, (3) el *Pontal de Cacilhas*, (4) la *Margueira*, (5) la *Mutela*, y (6) el *Caramujo*.

(187) Vista aérea del astillero en la década de los noventa

Podemos asegurar que el proceso más largo en la formación territorial de los astilleros de la *Lisnave* fue la selección del

emplazamiento, ya que después de decidido, la construcción se realizó en prácticamente tres años.

Los sucesivos cambios del proyecto durante la construcción, entre 1964 y 1967, así como la realización de una nueva dársena pocos años después, en 1970, señalan la velocidad de la evolución de las necesidades de una infraestructura portuaria como esta, en ese periodo, incluso tratándose de una infraestructura nueva.

En este caso prácticamente todo el complejo industrial ocupó terrenos ganados al río, dado que el territorio preexistente estaba marcado por la barrera infranqueable de un pronunciado escarpado natural.

El segundo gran complejo industrial formado en la década de los sesenta en el arco ribereño sur fue la *Siderurgia Nacional*, localizada en el frente-río naciente del municipio de *Seixal*, en el brazo afluente del *Rio Coia*.

Fundada en 1954, también por iniciativa del sector privado, este proyecto industrial concentró de inmediato su actividad en *Seixal*, inaugurándose en 1961 la primera de las dos grandes unidades fabriles – la *Fábrica de Productos Laminados*.

Ocho años después, en 1969, inició su actividad la segunda gran unidad, la *Fábrica de Productos Planos*, completando así la secuencia productiva de transformar el material bruto en materiales de mercado.

La historia de la *Siderurgia* es pues la historia de estas dos unidades fabriles complementarias que, pocos años después, en 1975, en el marco de la revolución de abril de 1974, fueron nacionalizadas.

No interesa aquí abordar las varias fases del desarrollo de la actividad económica de la compañía a partir de entonces – en lo que respecta a su inserción en el cuadro político y económico nacional e internacional y a las reestructuraciones y a los planes



imágenes 188 y 189

Vistas aéreas del complejo industrial de la *Siderurgia Nacional*, en particular de la *Fábrica de Laminados*

de modernización<sup>255</sup> de que sucesivamente fue objeto –, consignando, apenas, la política de crecimiento de la producción en la segunda mitad de la década de los setenta.

Fue en este marco de crecimiento y consolidación de la actividad, a que se asoció, con naturalidad, la necesidad de ocupar nuevos espacios alrededor de las unidades productivas

<sup>255</sup> Secuencia de planes que culminó, en 1993, en el *Plan Estratégico de Reestructuración Global de la Siderurgia Nacional*, de que resultó, entre otros, la separación de las dos unidades productivas y su privatización

existentes – en particular en la *Fábrica de Productos Longos* –, que ocurrieron las dos fases de conquista de nuevos terrenos al *Tajo*, señaladas en la imagen 190, respectivamente en 1975 y en 1980, alcanzando la dimensión de aproximadamente 480 hectáreas que el recinto presenta en la actualidad.

La conexión con las infraestructuras de accesibilidad ha sido uno de los temas territoriales más presentes en el desarrollo de la compañía.

No disponiendo en la actualidad de conexión al sistema nacional de ferrocarril, llegó a beneficiarse de una conexión en puente con la terminal del ferrocarril de *Barreiro*, localizada al norte del brazo del *Tajo* correspondiente al afluente *Rio Coina*; esta conexión fue desmantelada debido al desarrollo de la actividad portuaria propia – localizada al norte del recinto, en los terrenos ganados al río en 1980, actualmente también fuera de actividad.

En lo que respecta a los grandes complejos industriales de la década de los sesenta en el arco ribereño sur, tanto la *Lisnave* como la *Siderurgia Nacional* fueron proyectos económicos de ámbito nacional, de iniciativa privada, que en el momento de las crisis del petróleo sufrieron fuertes transformaciones internas, en consonancia con el marco político nacional, que hicieron aún más compleja la transformación de su actividad al final del periodo industrial – teniendo como consecuencia la profunda reestructuración de las compañías y, en lo que interesa a este estudio, en la ocupación de sus terrenos.

Correspondiendo ambas a unidades de gran dimensión, su formación territorial ocurrió entre el inicio de su actividad, en la década de los sesenta, y el final de la década de los setenta,



imagen 190

Esquema interpretativo de la formación territorial del gran complejo industrial de la *Siderurgia Nacional*, mostrando en trazo punteado el primer perfil del recinto, con el frente-río original, a trazo discontinuo los terraplenes realizados en 1975, y a trazo continuo los de 1980.

Se señalan (1) la *Fábrica de Productos Longos*, (2) la *Fábrica de Productos Planos*, (3) el aglomerado de *Paio Pires*

siendo su denominador común la capacidad de expansión en terraplén sobre el río.

En el arco ribereño, el caso de la *CUF* – en la base de la Armada, en *Alfeite*, el proceso no se plantea –, con la coincidencia en el tiempo de la transformación de las actividades de la *Lisnave* y de la *Siderurgia*, generan la liberación de grandes áreas de terreno con localizaciones excepcionales que plantean nuevas cuestiones en el momento de estudiar sus aptitudes en procesos de renovación urbana; volveremos a este tema.

No podemos finalizar la caracterización del proceso de formación territorial de los grandes complejos industriales y portuarios del arco ribereño sur sin referir dos casos más que, saliendo un poco fuera de este ámbito – por razones distintas –, marcan también la orilla sur del *Tajo*, aunque en ambos no se plantee, en la actualidad, el tema de la transformación de uso.

El primero es la base aérea del *Montijo*, afecta al uso militar; no encaja en la tipología del gran complejo industrial o portuario, pero a pesar de ello, corresponde a la ocupación de una gran extensión de terrenos en el lado naciente del arco ribereño y una eventual desafectación del uso militar en el futuro planteará cuestiones similares a las que se presentan ahora en los tres casos estudiados.

El segundo corresponde al complejo portuario de cereales de *Trafaria*, localizado en la entrada de la *Barra del Tajo* – excéntrica al arco ribereño; se trata de una infraestructura moderna de abastecimiento de la ciudad, en pleno funcionamiento, también ocupando terrenos ganados al río, para la que no se prevén intenciones de cambio de actividad.