

CAPÍTULO 4

LA RIBERA POST-INDUSTRIAL DE LISBOA: PROCESOS DE TRANSFORMACIÓN DEL TERRITORIO PORTUARIO

En el capítulo 4 vamos a viajar por la ribera post-industrial de Lisboa, intentando identificar el modo cómo el espacio formado a lo largo del periodo industrial – que ya vimos en el capítulo 2 – se fue progresivamente transformando, (re)encontrando la ciudad.

Una vez más, el recorrido por las dinámicas de transformación de la ribera post-industrial de Lisboa no es simplemente descriptivo; al contrario, no sólo el territorio de Lisboa se diferencia en función de sus distintas características – de las que resultó, por ejemplo, la división entre las riberas occidental y central y la ribera oriental –, sino, y lo más importante, presenta como resultado la identificación y caracterización de seis procesos distintos, que se configuran como patrones comunes.

Naturalmente que, como pasó también en el capítulo 2, la opción metodológica de asumir la Ribera de Lisboa como caso de estudio tuvo influencia directa en la naturaleza de los resultados, que no pueden dejar de reflejar la realidad del territorio estudiado.

Como veremos, la riqueza y diversidad geográfica, morfológica y administrativa de la ribera de Lisboa es particularmente adecuada al ejercicio, siempre un poco reductor, de sintetizar en conceptos abstractos, conjuntos o agrupamientos de casos de manifestación localizada.

Las dinámicas de transformación de las distintas partes de la ribera post-industrial de Lisboa fueron heterogéneas y no se limitan a las intervenciones efectivamente realizadas en el territorio – conociendo, también entre otros, momentos de redescubrimiento por parte de la ciudad y de debate público sobre la naturaleza de la transformación, concursos de ideas, o

intenciones y proyectos no realizados (algunos lanzando ideas más tarde retomadas).

Conocieron diferentes momentos en el tiempo, a los que correspondieron distintas actitudes de proyecto – con manifestación en el programa adoptado, en el lenguaje arquitectónico y, principalmente, en el modo cómo encarar el patrimonio histórico e industrial existente.

Conocieron también caracterizaciones diversas como resultado de la localización de cada caso, en función de la naturaleza del sitio donde se insertan, atendiendo, en particular, a su proceso de formación – propiedad de los terrenos y morfología urbana del sitio –, y a la competencia administrativa (urbanística) sobre este territorio concreto – incluyendo la forma del ejercicio de esta competencia.

Configurar una regla a esta realidad, que es la ribera post-industrial de Lisboa – simultáneamente atomizada, extensa y variable, en términos territoriales y temporales –, no fue una tarea sencilla; la presentación de estudios, planes y obras localizados intenta responder al doble objetivo de su agrupamiento en función (1) de una lectura intencional de las situaciones examinadas, ejecutando el ejercicio, por sí solo ya relevante para el caso de Lisboa, de sistematizar una realidad heterogénea, y (2) de crear un conocimiento general a partir de la lectura del caso de estudio, identificando y caracterizando los procesos de transformación presentes – que se resumen en un cuadro de síntesis.

Confrontado con la extensión del campo de trabajo, el estudio exhaustivo de la transformación de la ribera post-industrial de Lisboa sería una tarea imposible, solo ejecutable para tramos mucho más acotados en el territorio.

El ejercicio de síntesis fue así inevitable, recurriendo a este efecto, como ya definimos en la metodología de investigación, a la selección de muestras de la realidad, esto es, a la recogida de un

reducido conjunto de ejemplos que son presentados y evaluados en representación de una realidad bastante más extensa.

En el trabajo de estudio de las muestras se adoptó el procedimiento de consulta de las fuentes primarias disponibles, especialmente, la consulta (1) de los proyectos y procesos de obra en los servicios del Ayuntamiento, (2) de los planes urbanísticos, (3) de los catálogos de exposiciones y de concursos públicos, (4) del territorio en sí mismo, y (5) de noticias de prensa, sin dejar de proceder, cuando fuere necesario, a la (6) realización de entrevistas con los arquitectos y proyectistas, así como con los técnicos o responsables municipales y de otros servicios de la administración pública.

Este no es pues un estudio sistemático de la transformación de toda la ribera post-industrial de Lisboa – que solo podrá ser realizado por partes, a partir de la sucesión de diversas investigaciones puntuales –, tratándose antes de una lectura de conjunto, ella misma fundamentada en una ya bastante extensa investigación, que permite sistematizar la información relativa al caso de Lisboa y proceder a su transposición para el nivel de la teoría del urbanismo.

Entrando en tema, se realizó una primera distinción entre las riberas central y occidental y la ribera oriental de la ciudad, como resultado del conocimiento de la sustancial diferencia en su proceso de formación; un tercer territorio, constituido por los grandes complejos industriales del arco ribereño sur, fue añadido a la ribera del municipio de Lisboa porque, como observaremos, introduce una escala de transformación que la margen norte no conoce.

La segunda distinción realizada se basó en la particularidad de que, tal como ocurre en algunas otras ciudades portuarias, la administración portuaria dependa orgánicamente del Estado y no del municipio; en este contexto, el proceso de transformación de la ribera industrial bajo jurisdicción de la *Administração del*

Puerto de Lisboa no sólo constituyó una realidad distinta, sino que demostró, en las conclusiones, un proceso autónomo de transformación de la ribera post-industrial.

La tercera distinción resultó de la comprobación de la especificidad de algunas intervenciones de considerable dimensión en la ribera, que asumieron una forma de «*proyecto especial*», justificando la adopción de procedimientos extraordinarios al nivel de planificación, gestión y proyecto urbanos – de las que constituyen un buen ejemplo la operación de renovación urbana realizada en la zona de intervención de la *Expo'98* y el proyecto, no realizado, de transformación de la zona de la *Docapesca*, en el marco de la candidatura portuguesa a la organización de la *America's Cup 2007*.

Como observaremos, las dinámicas de transformación de la Ribera de Lisboa no sólo pueden ser agrupadas en los seis procesos que presentaré en este capítulo, sino que conocieron también, en el contexto de cada uno de los procesos, momentos distintos, correspondientes a las opciones urbanísticas dominantes presentes en distintos momentos.

A. «La escala del Proyecto de Arquitectura»

En este contexto, el primer proceso de transformación identificado fue el que llamaremos (A) «*la escala del proyecto de arquitectura*», presentando como característica principal el hecho de incidir sobre las pequeñas y medianas fincas industriales de la ribera.

Manifestándose en una sucesión casual (iniciativa de los propietarios) de intervenciones puntuales de transformación de la ocupación de las parcelas y representando una dinámica todavía en curso – se presentan varios casos de edificios/parcelas todavía en expectativa –, este proceso corresponde (1) a intervenciones públicas localizadas y (2) al normal funcionamiento del mercado inmobiliario de la ciudad.

Manifestando una forma lenta y silenciosa de transformación de la ribera industrial, asociada a la decadencia de la actividad industrial de cada edificio, la transformación a «*la escala del proyecto de arquitectura*» tiene como elemento regulador los procedimientos de la gestión urbanística usual de la ciudad realizada en el ámbito de los servicios técnicos municipales – en algunos casos variables o incluso contradictorios en distintos momentos temporales, no pudiendo ser olvidado el mayor encuadramiento en los documentos de planificación de la ciudad a partir de la década de los noventa.

En términos generales y sin considerar determinadas situaciones concretas⁴⁰⁹, de estas intervenciones no resulta la creación de espacio urbano, centrándose la intervención en el interior de la parcela.

Las dimensiones urbanísticas que aparecen corresponden pues:

- (1) Al eventual valor de los edificios preexistentes, como piezas individuales o parte de un conjunto, en el marco del patrimonio industrial de la ciudad⁴¹⁰;
- (2) A su eventual inserción dentro de o junto a tejidos urbanos históricos⁴¹¹;
- (3) A la naturaleza del programa a adoptar, en el contexto del entorno urbano, planteándose también el tema de la

⁴⁰⁹ Como, por ejemplo, el procedimiento común en las décadas de los sesenta y de los setenta de realización de cesiones, resultantes del reculo de la nueva fachada, para ensanchamiento del perfil de las calles preexistentes

⁴¹⁰ Dimensión identificada:

- En el ejemplo de la antigua *Fábrica de Fundición, Forjas, Cerrajería y Mecánica General* (imágenes 283 a 286), integrando el conjunto sobre la *Rua João de Oliveira Migueis*;
- En el ejemplo del conjunto edificado de la *Avenida 24 de Julho*, de la transición para el siglo XX, presentado en las imágenes 291 y 73, constituyendo incluso un referencial histórico de la edificación de la referida avenida ribereña, y;
- En el ejemplo del edificio industrial de la *Constructora Moderna* (imágenes 299 y 300), que aguarda transformación;
- En el ejemplo del edificio inicialmente destinado a un garaje, localizado en la *Avenida 24 de Julho* (imágenes 301 a 306), que habiendo servido par ocupaciones ocasionales también aguarda nueva utilización

⁴¹¹ Dimensión que asumió una mayor relevancia en el caso paradigma de la reconstrucción y remodelación del edificio de la *Casa dos Bicos* (imágenes 295 a 298), inserido en un tejido histórico y él mismo constituyendo una importante referencia de la historia de la ribera y de la ciudad

innovación en los casos de reconversión de edificios preexistentes⁴¹²;

- (4) A la vocación tipológica y constructiva de los edificios industriales existentes para las nuevas actividades a desarrollar, conduciendo a la realización de intervenciones de simple restauración, de rehabilitación/remodelación o a acciones de renovación más radicales – manteniendo o no la fachada preexistente⁴¹³;
- (5) Al efecto urbano de la eventual calidad de la nueva pieza de arquitectura, dimensión expresiva en particular en el ejemplo referido de la transformación de la antigua *Fábrica Osram*.

Como observaremos, la segunda dimensión urbanística enumerada tiene particular relevancia en el caso de la ribera oriental de Lisboa, en el tramo entre *Xabregas* y *Braço de Prata*, donde el proceso de formación espontáneo a lo largo del corredor longitudinal de infraestructura preexistente al periodo industrial generó tejidos urbanos más complejos, mezclando parcelas industriales con tejidos históricos.

⁴¹² Siendo identificados, en particular:

- La importancia de la introducción del programa de vivienda en la progresiva transformación, parcela a parcela, de los antiguos tejidos industriales, como se observa en la transformación de la antigua *Fábrica Osram*, en la *Avenida 24 de Julho*, en este ejemplo planteando también una innovación en el tipo de reconversión – imágenes 287 a 290;
- El posible aprovechamiento de edificios o parcelas industriales de mayor área para introducir equipamiento público en zonas ya consolidadas o sin disponibilidad de suelo, como se podrá eventualmente venir a plantear en el ejemplo del edificio de la antigua *Constructora Moderna* – imágenes 299 y 300;
- En contrapunto:
- En los casos de los edificios de difícil adaptación a otros programas, de los que puede constituir ejemplo el edificio de la *Garagem Conde Barão* (imágenes 309 a 312)

⁴¹³ Dimensión identificada:

- En el ejemplo de la intervención forzada en el extremo sur de la antigua *Fábrica de Fundición, Forjas, Cerrajería y Mecánica General*, sobre la *Avenida 24 de Julho* (imágenes 283 a 286), con la demolición de las estructuras preexistentes en lo alto del edificio y su sustitución por uno plano de vidrio, adecuado a la función de estand de automóviles;
- En contrapunto:
- En el ejemplo de la intervención en la antigua *Fábrica Osram*, en la *Avenida 24 de Julho* (imágenes 287 a 290), donde el programa de vivienda se adaptó – y benefició – de las características morfológicas del edificio industrial

De forma general, a partir de la lectura de los casos referenciados y de su entorno, se puede identificar un primer momento temporal, correspondiente a las décadas de los sesenta y de los setenta, en las que se asignó un menor valor a las piezas de arquitectura industrial, que resultó en la realización de intervenciones de renovación en que los antiguos edificios fueron sustituidos por nuevas ocupaciones residenciales o de terciario, con mayor volumetría.

En las intervenciones más recientes, en particular a partir del final de la década de los ochenta, son más frecuentes los casos de reconversión de almacenes “corrientes” o de edificios mixtos de la ribera del inicio del siglo.

Como podremos observar, este proceso de transformación tiene lugar tanto en las riberas central y occidental (capítulo 4.1) como en la ribera oriental (capítulo 4.3.1), produciéndose de modo destacado (1) en ambos casos, en los tejidos urbanos mixtos o industriales consolidados, estructurados a partir del eje longitudinal de infraestructura preexistente al periodo industrial, y (2) en las riberas central y occidental, también en el restante tejido urbano localizado por encima del corredor longitudinal de infraestructuras que se fue localizando sobre los terrenos ganados al río gracias a los terraplenes portuarios.

Con estas localizaciones predominantes, la transformación de la ribera post-industrial a «*la escala del proyecto de arquitectura*» tiende a corresponder a las zonas cuyo proceso de formación tuvo lugar (1) «*edificio a edificio*», (3) de forma «*espontánea a lo largo del corredor de infraestructura*» y (5) en el ámbito del «*plan general del puerto delante de la ciudad*» – vide las conclusiones de la Parte I.

Esta correspondencia podrá, quizás, apuntar para una incidencia de este primer proceso, casuístico y encuadrado en las libres dinámicas del mercado inmobiliario, en las zonas de formación espontánea – (1) «*edificio a edificio*» y (3) «*a lo largo del corredor*

de infraestructura» –, y con las áreas residuales del terraplén portuario, localizadas arriba del corredor longitudinal de infraestructuras, en contacto directo con los tejidos urbanos preexistentes – donde acabaron por integrarse.

B. «*La escala del Proyecto Urbanístico*»:

Los dos procesos siguientes identificados en la ribera de Lisboa tienen ambos lugar a (B) «*la escala del proyecto urbanístico*», siendo (B1) la transformación de «*la compañía industrial*» y (B2) la transformación urbanística del «*tejido/espacio industrial*».

Como pasaremos a verificar, presentando dimensiones urbanísticas similares como resultado de corresponder a una misma escala de trabajo, estos dos procesos se distinguen debido a su relación con los procesos de formación de la ribera – con la (B1) transformación de «*la compañía industrial*» a incidir de forma predominante sobre una parcela única de una antigua compañía industrial y de resultar de la iniciativa del propietario, mientras que la (B2) transformación urbanística del «*tejido/espacio industrial*» resulta de la iniciativa pública municipal, pudiendo el criterio para la definición de los límites de intervención resultar de las características del tejido/espacio industrial y no simplemente de la casuística de un parcelario individual.

Con ambos procesos a poder, naturalmente, implicar a los propietarios de los terrenos, esta distinción es importante porque diferencia (B1) las situaciones en que la intervención es acotada a una propiedad, independientemente de las características industriales del entorno – y resulta de una iniciativa aislada de un propietario que después negocia con el municipio contrapartidas, de (B2) los casos en que el ámbito territorial de la intervención es definido por el Ayuntamiento y puede resultar de las características morfológicas, funcionales u otras de un área más amplia, resultando la ocupación propuesta para cada

parcela de una idea de conjunto – y siendo los varios propietarios originales reafectados a la nueva edificación, en función de la perecuación de la propuesta, en las zonas más ajustadas según la perspectiva del conjunto.

B1. «La Compañía Industrial»

Concentrándonos en el primero, corresponde casi directamente a la intervención sobre la ribera cuyo proceso de formación se denominó como (4) «*proyecto de la compañía industrial*» (aunque pueda ocurrir, también, en zonas residuales formadas en el ámbito del (5) «*plan general del puerto delante de la ciudad*»), mereciendo, por este motivo, la denominación de (B1) «*proyecto de transformación de la compañía industrial*».

Esta es una correspondencia expectable, ya que resulta de la dinámica de transformación de esas parcelas de mayor dimensión – ya mensurales en la escala de las hectáreas – pero propiedad única o concentrada en la misma entidad.

Salvo excepciones, en este proceso no es el municipio quien tiene la iniciativa de promover un instrumento de planificación urbanística de ámbito territorial más alargado, en el cual integra esa parcela; al contrario la iniciativa tiende a ser de la compañía, por anticipación, que así confina el ámbito territorial de la propuesta de transformación a los terrenos de la parcela – añadiendo eventualmente el entorno público inmediato.

Puntualmente, este proceso puede tener lugar también en territorios cuya formación ocurrió en el ámbito del (5) «*plan general del puerto delante de la ciudad*», en ese caso correspondiendo siempre a terrenos residuales del terraplén que se quedaran arriba del corredor longitudinal de infraestructuras y fueron integrados en compañías industriales de la ciudad – situación presente, por ejemplo, en los terrenos de las antiguas *Oficinas Generales de Intendencia del Ejército*, en la ribera occidental (*Praça Afonso de Albuquerque*).

Localizándose, tanto en la ribera occidental y central como en la oriental, de forma predominante por encima del nuevo corredor longitudinal de infraestructuras, se presentan, a lo largo del capítulo, varios casos ilustrativos de este proceso⁴¹⁴.

En particular en la ribera oriental, se refieren algunos territorios expectantes donde este proceso de transformación podrá ocurrir en el futuro⁴¹⁵.

Aunque incidiendo también sobre parcelas únicas (o conjuntos reunidos en manos del mismo propietario), la distinta dimensión de estas antiguas unidades industriales confiere características propias a este tipo de intervención, que, de forma más o menos intencional, corresponde a «*proyectos urbanos*».

Al no tratarse de un simple proyecto de arquitectura de un edificio contenido en una parcela preexistente, el (B1) «*proyecto de transformación de la compañía industrial*» nos sitúa ante la reconversión de una propiedad, cuantificable en hectáreas, requiriendo un primer proyecto de parcelación, definidor del tipo

⁴¹⁴ Concretamente:

- El proyecto realizado de renovación de las 1,8 hectáreas del conjunto industrial de la antigua *Fábrica Unión*, propiedad de la *Compañía Unión Fabril (CUF)*, en *Alcântara*, del arquitecto *Frederico Valsassina* (1999-2001), cuya formación pudimos ver en el capítulo 2.1.1 (vide también los esquemas presentados en la imagen 84) y que se presenta en el capítulo 4.2.3, imágenes 407 a 411 – un caso en que la transformación (B1) «*de la compañía industrial*» tuvo un efecto inductor para la implementación a continuación del proceso de transformación (B2) «*del tejido/espacio industrial*» de *Alcântara XXI*;
- El proyecto realizado en dos fases, de transformación de las 1,4 hectáreas de la parcela de la antigua *Compañía Oriental de Hillados y Tejidos*, en *Xabregas*, primero con el *Centro Empresarial Invil Tejo*, del arquitecto *Henrique Albino*, y después con los bloques residenciales posteriores (segunda mitad de la década de los ochenta y década de los noventa), precedido de otros estudios de ocupación ya en 1957, presentado en el capítulo 4.3.2, imágenes 475 a 487;
- El proyecto de renovación urbana en curso en las aproximadamente 10 hectáreas de los antiguos terrenos militares de la *Fábrica de Material de Guerra*, en *Braço de Prata*, coordinado por los arquitectos *Renzo Piano* y *Adriano Calé Lucas*, presentado en el capítulo 4.3.2, imágenes 488 a 494;
- Los proyectos de renovación previstos para el extremo sur del recinto de la *EPAL*, sobre la *Avenida de Pádua*, en los *Olivais*, y el proyecto vecino para el antiguo recinto de la *Petrogal*, referenciados en el capítulo 4.3.2

⁴¹⁵ De los que pueden constituir buen ejemplo los terrenos (1) de las antiguas *Oficinas Generales de Intendencia del Ejército*, en la ribera occidental, (2) de la antigua *Sociedad Nacional de Jabones*, en *Marvila*, ya derribada, y la parcela de la *Fábrica de Fósforos* de la *Compañía Portuguesa de Fósforos*, en el *Beato*, ambas en la ribera oriental – para las que el *Plan de Urbanización de la Zona Ribereña Oriental* (2001, todavía en elaboración) definió ya parámetros urbanísticos para las posibles intenciones de reconversión

y de la forma de las parcelas urbanas a crear de nuevo, al que sigue, entonces, el proyecto del espacio público y el proyecto de los conjuntos de edificios.

El (B1) «*proyecto de transformación de la compañía industrial*» configura pues la creación de un tramo acotado de nueva ciudad, con todas las dimensiones urbanísticas que una intervención de esta naturaleza comporta, con la particularidad de incidir sobre una única propiedad.

En los ejemplos analizados, el proyecto de parcelación resultó de la iniciativa del propio propietario y tuvo siempre continuidad inmediata en el proyecto del espacio público y en el proyecto de los edificios siendo que, en la mayoría de los casos, tampoco las nuevas parcelas urbanas creadas son “abstractas”, sino que corresponden a la formalización en el conjunto urbano de un proyecto de arquitectura de edificios desarrollado en simultáneo – edificios así diseñados a la medida de la parcelación y del diseño del nuevo trozo de ciudad a crear, como ocurre de forma más explícita en el proyecto de *Braço de Prata*.

B2. «El Tejido/Espacio Industrial»

El segundo proceso de transformación de la ribera que tiene lugar a (B) «*la escala del proyecto urbanístico*» adopta la designación de (B2) «*transformación urbanística del tejido/espacio industrial*».

Correspondiendo a una intervención, como en el proceso anterior, de ámbito urbanístico, presenta la importante diferencia de no incidir sobre un terreno con un único propietario, sino sobre un tejido/espacio industrial o mixto (vide la mezcla de cascos históricos e industriales en la ribera oriental de Lisboa), que es definido en función de las características morfológicas, funcionales u otras de una parte del territorio – que justifican el trazado de determinado límite, así correspondiendo a una visión a partir de la perspectiva de la ciudad y no simplemente a partir

del interés del propietario de cualquier parcela industrial de mayor dimensión.

Aunque puedan permitir respuestas de proyecto distintas, en función de la naturaleza de la definición del área de intervención, la (B2) «*transformación urbanística del tejido/espacio industrial*» presenta todavía dimensiones urbanísticas similares al proceso anterior – incrementándose los aspectos resultantes de la multi-propiedad.

De esta diferencia resulta también el papel más activo del Ayuntamiento, identificándose, a lo largo de los capítulos 4.2 y 4.3, (1) casos en los que el promotor de la dinámica de transformación urbanística es la ciudad, (1.1) aportando la elaboración de planes reglamentares, más o menos conformadores del diseño urbano, incidiendo sobre las transformaciones individuales que ocurrirán en las parcelas a lo largo del tiempo, o (1.2) durante la elaboración de planes de pormenor de renovación urbana de intenciones más “pro-activas”, y (2) casos en que actúa como promotor el conjunto de los principales propietarios, que trabajan en conjunto con el Ayuntamiento, configurando intervenciones de más fuerte implicación pública-privada.

Como veremos, en el ámbito de este proceso de transformación de la ribera post-industrial tienen lugar intervenciones que pueden corresponder a tipologías diferentes, nómadamente:

(1) Las intervenciones que inciden sobre antiguos tejidos industriales, tendiendo a configurar proyectos de naturaleza urbanística en que tiene lugar una nueva parcelación y la creación de nuevos tejidos urbanos⁴¹⁶;

⁴¹⁶ Correspondiendo a la tipología de la (B2) «*transformación urbanística del tejido/espacio industrial*» que es más relevante en la ribera post-industrial de Lisboa, son presentados los ejemplos de:

- El caso de referencia del final de la década de los ochenta que fue el *Plan de Salvaguarda y Valorización de Ajuda-Belém*, presentado en las imágenes 380 a 382;
- Los proyectos de la primera mitad de la década de los noventa, no realizados, de transformación de la ribera de *Pedrouços* (imágenes 385 a

- (2) Las intervenciones, ejemplificadas en el capítulo 4.2.2, en que la transformación urbanística de la ribera es movida por la introducción de grandes equipamientos urbanos.
- (3) Las intervenciones que inciden sobre espacios libres de ribera, tendiendo a configurar proyectos de transformación del espacio público, en que es residual o inexistente la nueva parcelación y predomina la creación/transformación de espacios públicos ribereños de la ciudad, eventualmente incluyendo también intervenciones de restauración/rehabilitación del edificado preexistente confinante.

Como observaremos, esta tipología particular de la (B2) «transformación urbanística del tejido/espacio industrial» no es relevante en la ribera post-industrial de Lisboa⁴¹⁷, ya que, en este caso y al contrario de lo que verificaremos en el capítulo 5 en algunos de los casos de trabajo, el actual espacio libre de frente-río está bajo jurisdicción portuaria y su transformación tiene lugar en el cuadro del puerto y no de la ciudad – correspondiendo, por eso, a un proceso de transformación distinto.

En particular en la primera tipología, incidiendo sobre la transformación de tejidos industriales o mixtos, la ribera de Lisboa conoció dos momentos bastante distintos, como resultado de las opciones urbanísticas dominantes existentes en diferentes periodos, debiendo ser bien acotadas:

392), de *Alcântara-Rio* (imagen 406) o del terraplén de la *Boavista* (imágenes 420 a 424);

- El proyecto realizado de la primera mitad de la década de los noventa de rehabilitación del *Baluarto del Livramento* – imágenes 393 y 394;
- El proyecto concretizado de la segunda mitad de la década de los noventa del *Bom Sucesso*, presentado en las imágenes 397 a 403;
- El proyecto *Alcântara XXI*, en avanzado estado de elaboración, presentado en las imágenes 412 a 419;
- El proceso todavía en curso de transformación del *Cais do Sodré* y entorno, con un importante historial en que algunas ideas no concretizadas fueron siendo transmitidas para propuestas siguientes, aunque en ese caso configure actualmente un proyecto con características especiales de coordinación entre el puerto, el gobierno y el municipio – imágenes 426 a 436

⁴¹⁷ Incluso así, es presentado como ejemplo el caso de las propuestas para transformación del *Terreiro do Paço* – imágenes 439 a 444

- Las dinámicas de apertura de nuevas calles o de cierre de tejidos todavía en consolidación, acaecidas en la década de los cuarenta⁴¹⁸, visibles en ejemplos puntuales, que se relacionan, todavía, con el proceso de formación de la ribera industrial desarrollado en el capítulo 2;
- El primer momento, referente a las dinámicas “modernistas” de renovación total de los conjuntos preexistentes, en que, no confiriendo ningún valor a los elementos pre-industriales e industriales (trazados, edificios, elementos urbanos, etc.), el territorio debía quedar “limpio” y sustituido por nueva ciudad⁴¹⁹ – o la versión “soft” de los planes de alineamientos de calles preexistentes⁴²⁰, que presupusieron la sustitución integral del edificado preexistente; estas dinámicas tuvieron manifestación en los proyectos urbanísticos o estudios de conjunto desarrollados por los servicios técnicos municipales, de forma general en las décadas de los sesenta y de los setenta;
- El segundo momento, referente a las dinámicas de transformación de la ribera que se fueron produciendo a partir del final de la década de los ochenta hasta la actualidad, muchas no concretadas en obra, en que, progresivamente, se ganó una conciencia colectiva de la ribera como espacio de la ciudad y pasó a conferirse valor al patrimonio industrial y portuario existente – desarrolladas, en concreto, en el capítulo 4.2.3.

En las transformaciones que fueron siendo propuestas a partir de la década de noventa importa también referir el encuadramiento existente en el proceso de planificación de escala superior de la ciudad – el *Plan Estratégico* y el *Plan Director Municipal* de 1994 –, siendo que por paradoja, el momento en

⁴¹⁸ Vide los ejemplos en las imágenes 313, 321 y 322

⁴¹⁹ Vide los ejemplos en las imágenes 317 a 320, 332 – bien expresiva –, 340, y 344 a 346

⁴²⁰ Vide los ejemplos en las imágenes 324, y 459

que esa relación fue más directa y justificó una elevada producción de instrumentos de planificación (primera mitad de la década) no representó un periodo de significativa tasa de concretización.

Otro dato bastante importante que se podrá verificar en el transcurso de este capítulo 4 respecta a la relevancia de las ideas avanzadas en diversos estudios urbanísticos o planes que no llegaron a ser realizados.

Como observaremos en varios ejemplos, con frecuencia las buenas ideas para la transformación de la ribera acabaron incorporadas en planes o estudios que se siguieron y llegaron incluso a conocer la concretización muchos años después; este fenómeno, más que poder significar alguna comodidad para los autores de esos estudios no realizados, configuran la componente de pensamiento colectivo que muchas veces estuvo y está silenciosamente presente en la transformación de la ribera post-industrial.

Esa es, diría, una característica importante en la transformación de la ribera post-industrial de Lisboa; como podremos constatar a lo largo de todo el capítulo 4 – y no solo en lo que respecta a este proceso de transformación –, ese componente de sucesión de propuestas para trozos más o menos acotados de la ribera hasta la efectiva concretización, en que diversas ideas de programa, infraestructura, metodología de intervención o morfología urbana van siendo sucesivamente reaprovechadas configura un componente de proyecto colectivo que, muchas veces, ocurre en simultáneo con los proyectos de autor de las soluciones de proyecto efectivamente concretizadas.

Importa también referir la especificidad presente en el caso de Lisboa en lo que respecta a la capacidad de definición de los límites de las intervenciones que consustancian el proceso de transformación (B2) «*del tejido/espacio industrial*»; con efecto, la característica específica de la gestión territorial de la ribera – que

de forma general (en particular en la ribera central y occidental) confiere esa competencia, en las zonas comprendidas entre el río y el corredor longitudinal de infraestructuras, a la administración portuaria – condiciona esa definición territorial estrictamente a las áreas localizadas arriba del corredor longitudinal de infraestructuras.

Como consecuencia, los proyectos que tengan la intención de tratar de forma coordinada ambos lados de ese corredor – el urbano y el portuario – son obligados a asumir el carácter de intervenciones conjuntas puerto/ciudad, práctica esa que, estando actualmente en curso para la zona del *Cais do Sodré*, por “imposición superior” de un programa de equipamientos internacionales, tiene verificado una expresión muy reducida – salvo, como observaremos en el capítulo 4.4, la realización de intervenciones simultáneas, por los mismos autores, en ambos lados de ese corredor (incluso así intervenciones separadas por encargo distinto de la ciudad y del puerto) y la construcción de conexiones peatonales.

En los casos analizados, el proceso de (B2) «*transformación urbanística del tejido industrial*» incidió sobre zonas de la ribera cuyo proceso de formación se produjo (2) como «*estructura de muelle, calle y almacén*», (3) como resultado del «*crecimiento espontáneo sobre infraestructuras*», (5) como resultado del «*plan general del puerto delante de la ciudad*», aquí específicamente en áreas residuales localizadas por encima del nuevo corredor longitudinal de infraestructuras, y (6) como zonas formadas a partir de procesos de «*parcelación industrial*»⁴²¹.

⁴²¹ Correspondiendo, en gran parte, a la iniciativa urbanística de la ciudad, únicamente no se dio en los territorios cuya formación tuvo lugar (1) «*edificio a edificio*», por corresponder, por lo general, a tejidos urbanos consolidados donde las ocupaciones industriales estaban localizadas, (4) como resultado del «*plan general del puerto delante de la ciudad*», en las zonas en general localizadas entre el nuevo corredor longitudinal de infraestructuras y el río, por corresponder a áreas bajo jurisdicción de la administración portuaria, y (7) como «*grandes complejos industriales autónomos*» - el único caso existente al norte acabó partido en dos partes, la mayor insertada en el «*proyecto especial*» de la *Expo '98*

Constituyendo la transformación (B1) «*de la compañía industrial*» y (B2) «*del tejido/espacio industrial*» dos aproximaciones diferentes a la intervención, el carácter de proyecto urbanístico que ambos procesos presentan justifica la presentación en común de las dimensiones urbanísticas en presencia, aunque, como observaremos, la capacidad en el proyecto para a ellas dar respuestas sea naturalmente distinta.

Sin olvidar la existencia de algunos temas que pueden resultar de la especificidad de cada caso, en los ejemplos de estos dos procesos de transformación de la ribera post-industrial se pueden identificar, como dimensiones urbanísticas:

(1) El plantear de la vocación urbana de los terrenos en el contexto de la ciudad y del entorno⁴²².

En esta dimensión urbanística el hecho de tratarse de un proceso de transformación (B1) «*de la compañía industrial*» o (B2) «*del tejido/espacio industrial*» podrá configurar capacidades de realización distintas, siendo diferente evaluar vocaciones de territorios o partes de territorios si la intervención estuviere confinada a una simple parcela o si incide sobre todo un tejido o espacio industrial – planteando, en el límite, una cuestión de interés público en la transformación de la ribera.

⁴²² Configurando opciones diversificadas como:

- La construcción de grandes equipamientos de la ciudad, como se desarrolla en particular en el capítulo 4.2.2;
- La definición de la vocación sitio a sitio, encontrando el uso adecuado localmente, premisa que estuvo presente: (1) de forma explícita en el concurso de ideas promovido en 1988 por la entonces *Asociación de los Arquitectos Portugueses* – vide, por ejemplo, la cita del arquitecto *Pedro Brandão* en la apertura del capítulo 4.2.3; (2) en el proyecto *Alcântara XXI*, permitiendo, por ejemplo, mejor distribuir las cargas constructivas en función de las características de las diferentes áreas del plan;
- En contrapunto a:
- Las propuestas “modernistas” de los estudios de conjunto desarrollados en los servicios técnicos municipales, de forma general en las décadas de los 60 y 70, donde no se miraban las intervenciones como “una parte del todo”, a integrar en el entorno, sino antes como un trozo acotado de nueva ciudad – muchas veces de ámbito territorial más alargado, ella si la “regla” urbana deseable (vide los ejemplos de la *Rua da Praia de Pedrouços*, presentados en las imágenes 317 a 320, de la *Avenida 24 de Julho*, presentados en las imágenes 332 a 338, o del terraplén de la Boavista, presentado en las imágenes 344 a 346)

(2) La definición del nuevo programa a implementar, en el marco de la transformación más amplia de la zona, y su posible capacidad de crear nuevas dinámicas e inducir el desarrollo en el entorno⁴²³.

La capacidad de crear nuevas dinámicas o inducir desarrollo en el entorno inmediato de una intervención en la ribera puede ocurrir en los procesos de transformación (B1) de «*la compañía industrial*» y (B2) de «*tejidos/espacios industriales*», resultando principalmente de las características de ese entorno – estar más o menos “descalificado” – y de las características y opciones asumidas en el proyecto.

(3) La inserción de las cargas resultantes del nuevo programa en el sistema de infraestructuras y equipamientos existente, eventualmente justificando también alguna intervención a estos niveles – infraestructuras de accesibilidades, transportes, abastecimiento de agua y saneamiento, equipamientos escolares, etc.⁴²⁴.

⁴²³ Nómadamente:

- En ejemplos como los grandes equipamientos de la ribera, ilustrados en el capítulo 4.2.2, capaces de inducir/reforzar las dinámicas territoriales deseadas en el momento – casos de la entonces ocupación industrial de *Alcântara*, con la construcción de la *Feira de Industrias de Lisboa*, y de la vocación patrimonial y cultural de *Belém*, con el *Centro Cultural de Belém*;
- En ejemplos en que la dimensión o programa de la transformación, sea (B1) de «*la compañía industrial*» o (B2) de «*tejidos/espacios industriales*», introduce dinámicas de transformación en los tejidos o espacios industriales o mixtos del entorno, de los que constituye ejemplo la intervención, todavía en elaboración, de *Braço de Prata* (imágenes 488 a 494), con su efecto inductor en la ribera oriental

⁴²⁴ Nómadamente:

- En el proyecto de transformación (B2) del «*tejido/espacio industrial*» *Alcântara XXI*, permitiendo mejor plantear la resolución del complejo nudo viario-ferroviario de *Alcântara-Rio*;
- En el proyecto de transformación (B1) de «*la compañía industrial*» de *Braço de Prata* (imágenes 488 a 494), permitiendo finalmente completar la continuidad de la *Avenida Infante D. Henrique* (vide la imagen 131), desviar el tráfico principal del frente-río de ahí hacia río el norte y resolviendo en definitiva la carencia histórica en las accesibilidades viarias de la ribera oriental;
- En contrapunto a:
- Las propuestas que integraron la ampliación del viario preexistente donde, sin avanzar con la morfología del nuevo edificio y manteniendo el trazado preexistente, se definían nuevos alineamientos reculados en extensión, así implícitamente autorizando la renovación del edificio preexistente en las varias parcelas – vide los ejemplos de la *Avenida 24 de Julho* (imágenes 327 a 331), de la *Rua da Bica do Sapato* (imágenes 339 a 343), y de la *Calçada D. Gastão* (imágenes 459 y 460 a 463);

La inserción de las cargas resultantes del nuevo programa en el sistema de infraestructuras y equipamientos existente puede, aparentemente, ser más fácilmente resuelto en la ribera en el proceso de transformación (B2) de «tejidos/espacios industriales», debido a la mayor incidencia territorial que pueden presentar y a la capacidad de, en principio, definir el límite de la intervención de forma a atender a esa dimensión urbanística.

En contrapunto, en el proceso de transformación (B1) de «la compañía industrial», donde las intervenciones son, por tendencia, más confinadas a la parcela industrial, esta dimensión tiende a ser de más difícil resolución más allá del entorno inmediato; en el capítulo 4.3, la ribera oriental de Lisboa nos mostrará dos ejemplos antagónicos (en momentos distintos), con, por un lado, la intervención “autista” del *Centro Empresarial Invil Tejo* a crear diversos estreñimientos urbanísticos y, por otro el ejemplo referido de *Braço de Prata* a salir más allá del límite de la parcela y a incorporar terrenos públicos, intentando dar respuesta a esta dimensión al menos en el entorno inmediato.

(4) La existencia de piezas de patrimonio industrial que puede ser interesante mantener o reconvertir, así como de elementos arquitectónicos o trazados de “memoria” de la ocupación industrial anterior⁴²⁵.

-
- Las propuestas de transformación (B1) de «la compañía industrial» que se confinan estrictamente a la parcela y que soportan todas las accesibilidades a partir del viario preexistente, pudiendo conducir a situaciones de saturación, de las que constituyó ejemplo la transformación de la antigua *Compañía Oriental de Hilados y Tejidos* en el complejo mixto del *Centro Empresarial Invil Tejo*, presentado en las imágenes 475 a 487

⁴²⁵ Dimensión que estuvo presente:

- De forma general en la ribera, en el concurso de ideas promovido en 1988 por la entonces *Asociación de los Arquitectos Portugueses*, en que constituyó una de las premisas de partida entonces avanzadas – vide de nuevo la cita del arquitecto *Pedro Brandão* en la apertura del capítulo 4.2.3;
- En el proceso de transformación (B2) de «tejidos/espacios industriales», en el relevante ejemplo de la intervención en el *Bom Sucesso*, recuperando un conjunto de edificios industriales – imágenes 395 a 403;
- En el proceso de transformación (B1) de «la compañía industrial», en el ejemplo de la intervención de reconversión de la manzana de la antigua

(5) El diseño urbano del nuevo conjunto, su integración en el entorno existente y/o previsto, y la naturaleza de los nuevos espacios públicos creados, pudiendo ser referenciados:

- La forma como es tratado el efecto de barrera eventualmente constituido por el corredor longitudinal de infraestructuras⁴²⁶;
- La naturaleza de los nuevos espacios públicos creados, pudiendo ser distinguidos:
 - a) Los espacios públicos creados en la unión de la ribera industrial con los tejidos urbanos preindustriales⁴²⁷;
 - b) Los espacios públicos creados por los grandes equipamientos de la ribera⁴²⁸;
 - c) Los nuevos espacios públicos internos de los tejidos urbanos creados en las intervenciones, de forma indiferenciada en los procesos de transformación (B1)

Fábrica União, en *Alcântara-Rio* (imágenes 407 a 411), con el mantenimiento de una fachada y de una chimenea de ladrillo;

- En contrapunto a:
- Las intervenciones más radicales de los estudios de conjunto municipales de las décadas de 60 y 70, donde fue atribuido un valor muy reducido a las preexistencias históricas e industriales, fuesen los edificios o los trazados – vide los ejemplos de la *Rua da Praia de Pedrouços* (imágenes 317 a 320), de la *Avenida 24 de Julho* (imágenes 332 a 338), y de la *Calçada D. Gastão* (imágenes 459 y 460 a 463)

⁴²⁶ Tema presente en la generalidad de las intervenciones ilustradas en el capítulo 4.2 para la ribera occidental y central de Lisboa (aunque, como observamos, de difícil resolución en el ámbito de todas ellas) y que tiene sido objeto de varias propuestas a lo largo del tiempo – vide, en particular, la polémica de la construcción del túnel viario delante del *Cais do Sodré* y *Terreiro do Paço*, en la segunda mitad de la década de los noventa, referida en el final del capítulo 4.2

⁴²⁷ De que pueden constituir buenos ejemplos (1) la intervención todavía en elaboración en el *Cais do Sodré* (imágenes 426 a 436), área donde esa relación tuvo ya un importante historial de propuestas, y (2) la transformación (B1) de «la compañía industrial» de *Braço de Prata* (imágenes 488 a 494), con la propuesta de relación directa entre el río y toda el área de intervención, incluyendo la creación del jardín ribereño –en ambos casos habiendo obligado a una coordinación entre el puerto y la ciudad

⁴²⁸ Sea la plaza de representación delante de la entrada principal de la *Feira de Industrias de Lisboa* (imágenes 348 a 351), sea el trayecto de atravesamiento, con continuidad, integrado en el edificio del *Centro Cultural de Belém* (imágenes 352 a 363)

de «*la compañía industrial*» y (B2) de «*tejidos/espacios industriales*»⁴²⁹.

- Sintetizando ambos temas, la intención nostálgica de reposición de la relación ciudad-río anterior al periodo industrial⁴³⁰.

(6) La supresión de carencias del entorno – espacio público, equipamientos, comercio, aparcamiento, etc. – en el interior del nuevo conjunto, pudiendo ser referidos como ejemplos:

- El tratamiento conferido a las preexistencias históricas integradas y a la relación con el entorno en el proyecto *Alcântara XXI*;
- La primera respuesta dada a todas las referidas carencias existentes en la ribera industrial oriental con la intervención de *Braço de Prata*;

En el caso de Lisboa, con el proceso de transformación (B2) de «*tejidos/espacios industriales*» a no incidir sobre los espacios no operacionales del corredor portuario, comprendidos entre el frente-río y el corredor longitudinal de infraestructuras (siguen como espacios de administración portuaria), esta dimensión urbanística – que es potenciada en las intervenciones en territorios como ese, que integran mayores áreas de espacio libre y están en contacto directo en el agua –, no es tan expresiva como en otros casos que observaremos en el capítulo 5.

(7) La calidad (o falta de calidad) de la arquitectura y su eventual función de “up-grade” en el barrio industrial⁴³¹.

⁴²⁹ De que pueden constituir ejemplo las referidas intervenciones de *Alcântara XXI* y de *Braço de Prata*, para citar un ejemplo ilustrativo de los dos procesos

⁴³⁰ Presente en la «*utopia para a beira rio*» avanzada por el arquitecto *Francisco Silva Dias* en 1999, presentada en las imágenes 376 a 379

⁴³¹ Pudiendo ser referenciados, nómadamente:

- La revalorización del espacio urbano existente, de que puede constituir ejemplo la intervención en el *Baluarto del Livramento* ilustrada en las imágenes 393 a 395, poniendo un final a una situación de ocupación precaria;

C. «*La gestión y transformación de la ribera de jurisdicción portuaria*»

El cuarto proceso que es de clara lectura en la realidad de Lisboa resulta de la (C) «*gestión y transformación de la ribera de jurisdicción portuaria*», presentando una correspondencia directa con el proceso de formación a partir de los terraplenes portuarios (el (5) «*plan general del puerto delante de la ciudad*»), incidiendo en particular en las zonas generalmente localizadas entre el nuevo corredor longitudinal de infraestructuras y el río – el territorio de la *Administración del Puerto de Lisboa*.

Como observaremos, este es un proceso de transformación donde se reflejarán las naturales tensiones puerto-ciudad (y la historia en la Lisboa de los años 80 hasta la actualidad ha conocido momentos variados), acabando por llegar a una asociación estratégica entre el puerto y la ciudad por lo que respecta a la transformación de los tramos acotados del frente-río sin vocación portuaria operacional – potenciando valores como la multifuncionalidad, la coordinación territorial, el triunfo del uso público y la liberación visual y desobstrucción de las vistas del río.

Las dimensiones urbanísticas en presencia en los varios ejemplos recorridos de transformaciones según este proceso cambian en relación a las atrás referidas para las operaciones urbanísticas de la ciudad, como resultado de la especificidad de este territorio y de la predominancia del uso colectivo y público del espacio; fueron identificadas:

- La relación entre las propuestas de algunos estudios y su efectiva implementación, en particular los casos de ejecución parcial, como pasó con el *Plan de Pormenor de Pedrouços*, donde el viaducto fue concretizado por la administración central como un proyecto autónomo y el tratamiento conjunto de la *Praça D. Manuel I* fue comprometido – imágenes 385 a 392;
- La intención de reposición de las características arquitectónicas de edificios, como pasa con el edificio original, de la década de los treinta, de la *Estación Fluvial del Terreiro do Paço (sur-sureste)*, cuya transformación se encuentra todavía en curso – imágenes 445 a 449;
- En contrapunto:
- A la oportunidad perdida de introducir un efecto de calificación de la ribera oriental que ocurrió en la transformación (B1) de «*la compañía industrial*» de la antigua *Compañía Oriental de Hilados y Tejidos* en el complejo mixto del *Centro Empresarial Invil Tejo*, presentado en las imágenes 475 a 487

(1) La relación directa entre la gestión de la actividad portuaria operativa – y portuaria militar – en todo el estuario del Tejo y la liberación de algunos terrenos del frente-río para el uso urbano⁴³².

Importa registrar que esta dimensión urbanística de gestión y transformación (C) «*de la ribera de jurisdicción portuaria*» no puede ser acotada al periodo post-industrial, habiendo tenido lugar a lo largo del tiempo, como fue ilustrado, en el capítulo 2, por la transferencia de la actividad militar de la Armada de la *Riberira das Naus* para las nuevas instalaciones en el *Alfeite*, en la década de los treinta, con la consecuente liberación de terrenos – imágenes 97 a 99.

(2) El plantear la vocación urbana de los terrenos en el contexto de la dualidad puerto-ciudad y de su entorno, de donde resulta la definición del nuevo programa a implementar.

En el caso de Lisboa, la primera definición fue asumida por el puerto en el POZOR, al identificar las áreas técnicamente más adecuadas para concentrar la actividad operacional.

El segundo paso fue entonces la definición de la vocación mixta o urbana de los terrenos no afectos a la actividad operativa especializada, proceso en que, como observaremos en el capítulo 4.4, el transcurso no fue pacífico y acabó por ocurrir en el cuadro de un compromiso, no plenamente asumido, sobre los criterios que estuvieron en la base para las intervenciones realizadas, ilustradas a lo largo del referido

capítulo – predominando el uso público, el espacio libre y la nueva “industria” de las actividades portuarias de recreo y turismo (náutica de recreo, cruceros, etc.).

(3) La coordinación entre la transformación de espacios acotados de la ribera portuaria con los espacios “hermanos” de la ribera industrial localizados por encima del corredor longitudinal de infraestructuras, en Lisboa representando la realización articulada de intervenciones vecinas, separadas por el corredor longitudinal de infraestructuras, promovidas en separado por la ciudad y por el puerto⁴³³.

(4) El tema del corredor longitudinal de infraestructuras como barrera entre la ciudad y el río y como obstáculo para la integración entre ciudad y río, dimensión que en este proceso de transformación se centró sobre el uso portuario – naturalmente la principal preocupación de la administración portuaria⁴³⁴.

(5) La supresión de carencias verificadas en los tejidos urbanos consolidados del entorno, eventualmente históricos (donde no existe espacio disponible para su introducción), en la “nueva” ribera portuaria – espacio público, equipamientos culturales y de recreo, etc.⁴³⁵.

⁴³² Dimensión observada:

- De forma asumida, en el *1er Plan Estratégico del Puerto de Lisboa*, de 1990, asociando directamente los proyectos, no realizados, del dragado del Tajo y de cierre de la *Golada*, incluyendo la creación de una moderna plataforma portuaria, con la liberación de espacios de frente-río para uso urbano en Lisboa – imagen 500;
- En el POZOR II, de 1995 – respetando la opción ya avanzada en 1994 –, con la racionalización de las actividades portuarias en todo el área de jurisdicción, concentrando la actividad operativa en las zonas de *Alcântara* y *Santa Apolónia* y liberando la restante ribera para uso urbano o mixto⁴³² (imágenes 506 a 517) – opción de planificación que, de forma no plenamente asumida, estuvo en la base de las varias intervenciones localizadas realizadas desde entonces hasta la actualidad, ilustradas a lo largo del capítulo 4.4

⁴³³ Concretamente, la coordinación entre:

- Entre el *Plan de Pormenor de Pedrouços* y el *Estudio de Valorización del Área Marginal entre Algés y la Torre de Belém*, del arquitecto *Vasco Massapina* (1995), presentados en las imágenes 385 a 392;
- Entre el *Plan de Arreglos Exteriores do Bom Sucesso* y el *Estudio de Arreglo y Valorización de la Ribera en la Dársena del Bom Sucesso-Belém*, del arquitecto *Troufa Real* (1995), presentados, respectivamente, en las imágenes 396 a 403 y 521, y;
- Entre la intervención municipal de recuperación del edificio de la *Codearia Nacional*, en la *Junqueira*, y la intervención en la ribera de *a Junqueira*, planeada en varios momentos a lo largo de la década de los noventa – imágenes 522 a 524

⁴³⁴ De que constituye ejemplo principal la necesidad de resolución del nudo de infraestructuras de *Alcântara*, en particular el ferrocarril de servicio al puerto de contenedores – imágenes 537 a 540

⁴³⁵ Concretamente:

- En términos generales, en toda la ribera de jurisdicción portuaria que fue abierta al uso urbano o mixto, predominando el programa del uso público (equipamientos y comercio/restauración), del espacio libre y la nueva “industria” de las actividades portuarias de recreo y turismo;
- Ilustrando esa realidad, pueden ser referenciadas como ejemplo (1) la más visible intervención en la dársena de *Santo Amaro*, presentada en la

(6) Las formas particulares desarrolladas para solucionar, caso a caso, los espacios multifuncionales puerto-ciudad⁴³⁶.

La transformación, todavía en estudio, de la dársena del *Jadim do Tabaco* – donde la ocupación multifuncional tiene ya lugar (imágenes 545 a 548) – puede servir para ilustrar el potencial de las formas de integración puerto/ciudad en la actualidad, representando un nuevo cambio en la práctica que las muchas décadas de especialización de la actividad portuaria, a lo largo del periodo industrial.

(7) La existencia de piezas de patrimonio industrial y portuario que puede ser interesante mantener o reconvertir, así como de elementos de infraestructura portuaria o de las embarcaciones que puedan cumplir la función de arte público temático, asociado a la “memoria” de la ocupación anterior⁴³⁷.

(8) La calidad del diseño de arquitectura (espacios libres y edificios) y la eventual función de ejemplo como importante zona colectiva de la ciudad⁴³⁸.

También en este proceso, no sólo las intervenciones efectivamente realizadas en el territorio fueron importantes para

imágenes 525 a 533, y (2) transformaciones como las realizadas en el lado norte de la dársena de *Alcântara* (imágenes 534 a 536), en la ribera de *Santos/Cais do Sodré* (imágenes 541 a 544), o en la dársena del *Jadim do Tabaco* (imágenes 545 a 548)

⁴³⁶ Dimensión presente:

- En las situaciones de funciones portuarias asociadas a los cruceros, como pasó con la integración asumida en *Alcântara* y *Santa Apolonia* y está en estudio en la dársena del *Jadim do Tabaco*, y a la náutica de recreo – vide las dársenas del *Bom Sucesso*, *Belém* y *Santo Amaro*.
- En la intención de disminuir el efecto de alejamiento entre ciudad y río en las zonas operacionales, como la sustitución de las tapias por estructuras que permitiesen mantener la visibilidad, en particular en la ribera oriental

⁴³⁷ De que constituye ejemplo:

- Ilustrando la reutilización de conjuntos edificados, los antiguos almacenes reconvertidos en la transformación de la dársena de *Santo Amaro* – imágenes 525 a 533;
- Ilustrando el tema de arte pública, las piezas industriales expuestas en el espacio libre de la ribera de la *Junqueira*

⁴³⁸ Como ocurrió en particular en la transformación referida de la dársena de *Santo Amaro*, con un efecto ejemplar expresivo en todo ese corredor – no pudiendo ser olvidado el (adecuado) perfil de diseño simple y contenido que caracterizó las varias propuestas de espacio público ribereño avanzadas por el arquitecto *Rui Alexandre* (vide algunos ejemplos en las imágenes 524, 528, 530, 532 ó 541), en un trabajo silencioso y muchas veces no reconocido que fue desarrollando a lo largo de varios años en los servicios de la administración portuaria

la progresiva apertura del frente-río a los ciudadanos; como veremos, también el desarrollo de propuestas no realizadas y el debate público tuvieron una relevancia en este proceso de transformación, que tuvo lugar desde 1993/1994 y que continúa en la actualidad⁴³⁹.

Con estos ejemplos, podremos verificar que, tal como pasó en la ribera administrada por la ciudad con el proceso de transformación (B2) «*del tejido/espacio industrial*», los conceptos generales y algunas ideas puntuales que presidieron a las intervenciones en trozos localizados, conocida, acabaron por incorporar un importante componente del pensamiento colectivo sobre la ribera, en un proceso de algunos años – así habiendo llegado a la situación de compromiso entre puerto y ciudad que pasó a vigorar “implícitamente” a partir de la segunda mitad de la década de los noventa y que asentó en el consenso sobre el uso colectivo del espacio, la inexistencia de un componente inmobiliario y la asunción de la apertura de la ciudad al río en el tratamiento del espacio público.

Con efecto, la mayor parte de los ejemplos recurridos que justifican la definición de este proceso de transformación de la ribera fueron realizados a partir de ese momento, sin que ese acuerdo “tácito” no haya sido puntualmente interrumpido por el reascender, por parte del sector político de la ciudad, de la polémica territorial con el puerto.

Observaremos también los términos en que esos espacios no operacionales de la actividad portuaria fueron afectos al uso urbano por iniciativa (y proyectos) del puerto, que mantuvo su

⁴³⁹ Debiendo ser referenciados, en particular:

- La continuación de propuestas premiadas en el concurso de 1988 promovido por la asociación profesional de los arquitectos (imágenes 364 a 373), en particular el estudio de los arquitectos *Gravata Filipe* y *David Colley*, con la importante divulgación que tuvieron, justificando varias intervenciones públicas – imágenes 426 a 429;
- El auge del conflicto puerto-ciudad que fue la exposición pública de Julio de 1994 de los trabajos del que llamaré de POZOR I, de los arquitectos *Miguel Correia*, *Ferry Farell* y con la asesoría del arquitecto *Alcino Soutinho*, constituyendo quizás uno de los casos más relevantes de la democracia portuguesa de reacción de la sociedad a propuestas de transformación urbanística de partes ciudad – imágenes 501 a 505

jurisdicción, encuadrados en el proceso de planificación sectorial concluido en 1995 y que llamaré por POZOR II.

D. «La escala del Proyecto Metropolitano»:

Finalmente, el quinto y sexto procesos identificados en la transformación de la ribera de Lisboa tienen lugar (D) «como proyecto metropolitano», pasando a ser designados por (D1) «proyectos especiales» y por (D2) «proyectos de metrópolis», ambos constituyendo procesos en que, en un salto de escala, la intervención en zonas acotadas de gran dimensión ganó una dimensión metropolitana.

Como pasaremos a verificar, presentando dimensiones comunes en resultado de ambos incidieron sobre grandes extensiones territoriales y contemplaron dimensiones metropolitanas, estos dos procesos se distinguen debido al ámbito territorial que presentan, con el (D1) «proyecto especial» a corresponder a un gran proyecto urbano localizado, por tendencia incidiendo sobre una zona continua – un proyecto urbano localizado más que constituye un motor de desarrollo de ámbito más alargado en la ciudad/región –, y el (D2) «proyecto de metrópolis» a corresponder a la coordinación de varios «proyectos urbanos» ribereños de localización distinta o a incidir, en simultáneo y de forma articulada, sobre varios territorios de gran dimensión, presentando, por eso, una eventual mayor amplitud territorial, un componente de proyecto metropolitano de transformación más extensa de la ribera y un más fuerte componente de infraestructura.

Con ambos procesos a poder, naturalmente, incorporar el carácter de “especial” conferido por una inversión pública no generalizable a todo el territorio y por regímenes extraordinarios de planificación y gestión urbanística, esta distinción es importante porque diferencia las situaciones (D1) de intervención localizada en importantes trozos de ribera, de aquellas en que

(D2) el ámbito territorial es más alargado, trabajando en simultáneo, en otra escala, la transformación de varios trozos de ribera.

D1. «El Proyecto Especial»

Concentrándonos en el primero, el (D1) «proyecto especial» no presenta, en el caso de Lisboa, ninguna correspondencia particular con alguno de los procesos de formación territorial del período industrial que pudimos observar a lo largo del capítulo 2.

Como podremos verificar, al ámbito territorial de los dos ejemplos identificados en el capítulo 4.5 – las transformaciones de las áreas de intervención de la *Expo'98*, realizada, y de la *America's Cup 2007*, no realizada –, corresponden cuatro procesos de formación distintos, concretamente, en el primer ejemplo, (7) los «grandes complejos industriales», (3) la formación «espontánea a lo largo del corredor longitudinal de infraestructura» y (4) el «proyecto de la compañía industrial», y en el segundo ejemplo (5) el «plan general del puerto delante de la ciudad».

A partir del análisis de ambos ejemplos, la dimensión metropolitana de los (D1) «proyectos especiales» se manifiesta principalmente:

- (1) En la mayor dimensión del área efectiva de incidencia⁴⁴⁰.
- (2) En la participación en un contexto de optimización de infraestructuras metropolitanas, económicas, portuarias o militares, pudiendo la intervención urbanística estar asociada a la transferencia de localización y modernización de esas actividades⁴⁴¹.
- (3) En los criterios que justificarán la realización de la intervención, en ambos ejemplos inducidos a partir de la iniciativa de

⁴⁴⁰ Con los dos ejemplos presentados en la ribera norte de Lisboa que corresponden a áreas de intervención de aproximadamente 350 hectáreas y 49 hectáreas

⁴⁴¹ Correspondiendo, en los casos presentados en el capítulo 4.5, respectivamente, a la actividad petroquímica y al mercado abastecedor de pescado

realizar en Lisboa grandes eventos internacionales – el motivo de partida para las intervenciones de renovación urbana⁴⁴².

(4) En la articulación realizada con la gran infraestructura metropolitana y de la ciudad, en particular al nivel de las accesibilidades⁴⁴³.

(5) En la naturaleza del programa definido, no sólo incluyendo equipamientos de ámbito nacional y regional en la operación de renovación urbana, sino también, eventualmente, constituyendo un momento clave en la promoción de actividades económicas específicas prioritarias para la metrópolis, concretamente:

- En el ejemplo de la intervención en el área de la *Expo'98*, creando una nueva centralidad cultural y comercial en que tomó parte la importante intención de promoción de Lisboa como centro de ferias y eventos económicos internacionales, con la opción de ahí localizar el nuevo Centro de Exposiciones, con una rápida accesibilidad a partir del aeropuerto;
- En el ejemplo de la intervención prevista en la propuesta de candidatura portuguesa a la organización de la *America's Cup 2007*, incorporando un fuerte proyecto de promoción de la náutica de recreo como sector emergente del turismo.

⁴⁴² A que deberá ser añadido el tema de la selección de la zona de intervención de la *Expo'98* en la ciudad, como comprobaremos resultante de una evaluación ponderada de varios terrenos alternativos en el área metropolitana

⁴⁴³ Concretamente:

- En el ejemplo de la intervención en el área de la *Expo'98*, (1) constituyendo un criterio presente en la opción de localizar la de la segunda travesía del Tajo en el corredor *Sacavém/Monitjo*, y (2) habiendo justificado, entre otros, la extensión de una línea de metropolitano hasta el recinto, la creación de una importante estación de ferrocarril con intención de incorporar funciones metropolitanas y la reestructuración de todas las accesibilidades viarias principales de la zona oriental de la ciudad;
- En el ejemplo de la intervención prevista para la *America's Cup 2007*, justificando el enfrentar del tema del efecto barrera del corredor longitudinal de infraestructuras y constituyendo un argumento a añadir a la opción por el corredor *Algés-Trafaria* como el indicado para la tercera travesía del Tajo

(6) Por la relevancia para la metrópolis en cuanto a organización espacial y jerarquía de las centralidades, introduciendo nuevas dinámicas⁴⁴⁴.

(7) La creación de una nueva imagen y dinámicas urbanas, asociadas a la visibilidad de la intervención, resultante también del evento internacional, en el cuadro del *marketing urbano*⁴⁴⁵.

(8) En el componente, eventualmente existente, de innovación y experimentación de nuevas tecnologías de sistemas de infraestructuras urbanas, por ejemplo, de saneamiento, energéticas o de telecomunicaciones – como fue ensayado en la intervención en el área de la *Expo'98*.

Como podremos observar en los dos ejemplos utilizados en el capítulo 4.5, tanto en la operación de renovación urbana realizada en el área de intervención de la *Expo'98*, como en la prevista en la candidatura portuguesa a la organización de la *America's Cup 2007*, diversas dimensiones urbanísticas de ámbito más localizado fueron también planteadas, motivo por el que importa realizar su síntesis:

(1) La reconversión de grandes territorios de "*brown field*", recuperando importantes pasivos ambientales y significando un proceso de reurbanización y no una expansión urbanística de la ciudad – dimensión particularmente expresiva en el primer ejemplo;

(2) La definición del nuevo programa a implementar, en el marco de la transformación más vasta de la zona, y su posible capacidad de crear nuevas dinámicas e inducir el desarrollo

⁴⁴⁴ Esta dimensión es particularmente relevante en el ejemplo de la intervención en el área de la *Expo'98*, que (1) constituyó un marco histórico en el reequilibrio de las dos riberas de la ciudad, invirtiendo la opción del final de la década de los treinta en concentrar la industrialización en la ribera oriental, y (2), estableció una nueva dinámica de relación con la orilla sur a partir de su articulación con el nuevo puente

⁴⁴⁵ Dimensión bien presente en ambos ejemplos y que, en el caso de la *Parque Expo*, compañía pública promotora de la intervención en el área de la *Expo'98*, tiene justificado su llamada como consultora internacional para varios proyectos similares en todo el mundo

del entorno, confiriendo particular importancia al uso público, al espacio libre, a los equipamientos culturales y a la nueva "industria" de las actividades portuarias de recreo y turismo – náutica de recreo, cruceros, etc.;

- (3) La existencia de piezas de patrimonio industrial que pueda ser interesante mantener o reconvertir, así como de elementos de infraestructura industrial o portuaria que puedan cumplir la función de arte público temático, asociado a la "memoria" de la ocupación anterior;
- (4) Al aumento de la capacidad, debido a la dimensión y profundidad de la intervención, de enfrentar el tema del efecto barrera del corredor longitudinal de infraestructuras;
- (5) La relación física establecida con el entorno existente y/o previsto, garantizando la integración urbana, y eventualmente suprimiendo, en el interior del área de intervención, las carencias existentes de espacio público, equipamientos, comercio, aparcamiento, etc.;
- (6) La eventual creación, en el cuadro de la intervención, de nuevas áreas de parques o espacios verdes para la ciudad, y;
- (7) La inversión particular en la generosidad y calidad del diseño urbano y de arquitectura (espacios libres y edificios) y la eventual función de ejemplo como importante zona colectiva de la ciudad.

Como la propia designación atribuida presupone, un segundo aspecto distingue los ejemplos de renovación urbana que ocurrieran en Lisboa según este proceso de transformación.

Como observaremos, el desarrollo de ambos los proyectos tuvo lugar fuera del sistema usual del planeamiento urbanístico, constituyendo ambos proyectos realizados (o planteados) dentro de contextos "extraordinarios" creados por el Estado, con manifestación:

- (1) En el régimen especial que asumieran dentro del cuadro de los instrumentos de gestión territorial, así como de las competencias de planeamiento y gestión urbanística.
- (2) En la creación, también extraordinaria, de modelos administrativos autónomos, recurriendo a empresas creadas de propósito para tal efecto.
- (3) En la obligación de cumplir plazos bastante más cortos de los habituales en operaciones de renovación urbana de esta naturaleza – debido a la realización de eventos.
- (4) En la concurrencia "anormal" de fuertes inversiones públicas, en una práctica que no es repetible de forma generalizada en otros territorios.

Es pues esta doble característica – (1) la relevancia metropolitana y (2) el carácter especial – que diferencia esas intervenciones, por ejemplo, de las identificadas en el proceso de transformación (B2) «*tejido/espacio industrial*», así justificando su denominación como «*proyecto especial*».

D2. «El Proyecto de Metrópolis»

El sexto proceso de transformación de la ribera post-industrial identificado en Lisboa – correspondiente al segundo que tiene lugar (D) «*en el ámbito metropolitano*» –, es designado por (D2) «*proyecto de metrópolis*» y presenta, en un único y poco conocido ejemplo identificado en Lisboa, una correspondencia con el proceso de formación (7) de los «*grandes complejos industriales*».

En Lisboa, el (D2) «*proyecto de "metrópolis"*» encuentra expresión en el programa de coordinación que, como podremos observar en el capítulo 4.6, fue planteado entre 2002 y 2003, en la margen sur, para la transformación conjunta de los tres grandes territorios industriales de la orilla sur del Tejo – *Margueira, Siderurgia* y *Quimiparque*; estos constituyen, cada uno de ellos

individualmente, territorios que podrían justificar la realización de un (D1) «*proyecto especial*», en procesos cuya naturaleza urbanística podría ser similar a los del verificado en la *Expo'98* y planteado en la *America's Cup 2007* – con la especificidad de coincidir los tres a territorios formados como (7) «*grandes complejos industriales*».

A lo largo del capítulo 4.6 se realiza un estudio de las propuestas de transformación aislada conocidas para cada uno de esos tres ejemplos, intentando identificar algunos de los constreñimientos que cada uno conoce; el capítulo termina con la referencia al único ejemplo que puede ilustrar el (D2) «*proyecto de "metrópolis"*» en Lisboa, el proyecto embrionario y no realizado de la *Bahía del Tejo* – destacando, en particular, los efectos resultantes de la introducción de un factor de coordinación conjunta por contrapunto al tratamiento de cada uno como «*proyecto especial*», confiriendo una nueva dimensión al conjunto.

Ese proyecto común incorporaría la transformación de los grandes complejos industriales de la *Margueira*, *Siderurgia* y *Quimiparque* en una gran intervención coordinada, que supondría una nueva escala de trabajo donde serían extrapoladas las dimensiones urbanísticas identificadas para los (D1) «*proyectos especiales*», pasando a incorporar un papel más activo en la transformación de la propia metrópolis, especialmente:

- (1) Obligando a la coordinación con el programa de las grandes infraestructuras de accesibilidad y transporte metropolitanas, justificando por ello la realización efectiva de algunas de ellas;
- (2) Permitiendo gestionar de forma coordinada la creación de nuevas centralidades metropolitanas, proponiendo "especializaciones" para cada una en el marco del conjunto;
- (3) Permitiendo realizar la transferencia de edificabilidad entre grandes terrenos, superando así obstáculos como los que, en

los últimos quince años, desvirtuaron y no hicieron viables las propuestas para la *Margueira*, y;

- (4) Permitiendo gestionar de forma integrada los procesos de inducción del desarrollo en los varios entornos urbanos de la margen sur.

Una intervención de transformación de esta naturaleza del arco ribereño sur podría constituir una acción operativa de implementación de los conceptos territoriales y de las definiciones contenidas en el *Plan Regional de Ordenación del Territorio del Área Metropolitana de Lisboa* en vigor, con los que sería convergente, interviniendo de forma articulada en varios de los grandes complejos industriales expectantes, justificando así, debido a su carácter operativo, un protagonismo mayor en el escenario del sistema metropolitano de centralidades, infraestructuras y grandes equipamientos.

Finalmente cabe referir que, en el extenso trayecto a lo largo de la transformación de la ribera post-industrial de Lisboa – que empieza de inmediato, entre los capítulos 4.1 y 4.6 –, diversos temas de los que afloran van quedando en abierto y dejando pistas para hipótesis de futuros trabajos de investigación.

Sin querer ser exhaustivo, no puedo dejar de mencionar al menos tres casos que creo bastante interesantes, como son: (1) el estudio de los planes "modernistas" desarrollados en los servicios del Ayuntamiento de Lisboa, fueron aquellos en los que la propuesta era la demolición integral de tramos de la ribera o los "simples" planes de alineamientos que presuponían la sustitución integral del edificado, así como sus consecuencias efectivas en la ciudad; (2) el estudio del tramo acotado de la ribera oriental comprendido entre *Xabregas* y *Braço de Prata*, correspondiente al corredor de formación espontánea que mantuvo sus características, con el importante componente de que sus resultados pudieran contribuir a la transformación que queda por hacer en esta zona, y; (3) el potencial de desarrollo del proyecto

de metrópolis de la *Bahía del Tejo*, este tratado también desde una perspectiva personal.

Para comprobar todas las definiciones aquí avanzadas, nada mejor que empezar a recocer, uno a uno, los varios ejemplos de transformación de la ribera post-industrial de Lisboa – que se pasan a presentar a lo largo de este capítulo 4.

Cuadro 14: Lisboa, procesos de transformación de la ribera post-industrial - síntesis

procesos transformación	dimensiones urbanísticas	localización	proceso de formación
A. La escala del proyecto de arquitectura	<ul style="list-style-type: none"> - valor patrimonial de los edificios preexistentes, como piezas individuales o parte de un conjunto - inserción dentro o junto a tejidos urbanos históricos - naturaleza del programa a adoptar, en el contexto del entorno urbano - vocación tipológica y constructiva de los edificios industriales existentes para las nuevas actividades a desarrollar - efecto urbano de la eventual calidad de la nueva pieza de arquitectura 	tejidos urbanos sobre el eje longitudinal viario preexistente (riberas central y occidental también en los tejidos sobre el corredor longitudinal de infraestructuras	<ol style="list-style-type: none"> (1) <i>edificio a edificio</i> (3) <i>espontánea a lo largo del corredor de infraestructura</i> (5) <i>plan general del puerto delante de la ciudad</i>
B. La escala del proyecto urbanístico	<ul style="list-style-type: none"> - vocación urbana de los terrenos en la ciudad y su entorno - definición del nuevo programa y posible capacidad de inducir el desarrollo en el entorno - inserción de las cargas resultantes del nuevo programa en el sistema de infraestructuras y - valor patrimonial de elementos arquitectónicos o trazados y efecto de "memoria" de la ocupación industrial - diseño urbano: integración en el entorno y espacios públicos a crear - supresión de carencias del entorno - calidad de la arquitectura y función de "up-grade" en el barrio industrial 	general por toda la ribera, de forma predominante por encima del nuevo corredor longitudinal de infraestructuras	<ol style="list-style-type: none"> (4) <i>proyecto de la compañía industrial</i> (5) <i>plan general del puerto delante de la ciudad (residualmente)</i>
B.1 La compañía industrial			
B.2 El tejido industrial	<p>aumentan:</p> <ul style="list-style-type: none"> - aspectos resultantes de la multi-propiedad 		<ol style="list-style-type: none"> (2) <i>estructura de muelle, calle y almacén</i> (3) <i>espontánea a lo largo del corredor de infraestructura</i> (5) <i>plan general del puerto delante de la ciudad</i> (6) <i>parcelación industrial</i>
C. La ribera de jurisdicción portuaria	<ul style="list-style-type: none"> - relación directa con la gestión de la actividad portuaria operativa - vocación urbana de los terrenos en el marco de la dualidad puerto-ciudad y del entorno: nuevo programa, el uso público, el espacio libre y la "industria" del recreo y turismo - coordinación con espacios "hermanos" sobre el corredor longitudinal de infraestructuras - corredor longitudinal de infraestructuras como barrera entre la ciudad y el río - supresión de carencias contrastadas en los tejidos urbanos consolidados del entorno - los espacios multifuncionales puerto/ciudad - el patrimonio industrial y portuario y la función del arte público temático - calidad del diseño de arquitectura (espacios libres y edificios) y función de ejemplo como zona colectiva relevante 	entre el río y el corredor longitudinal de infraestructuras – territorio administrado por el puerto	<ol style="list-style-type: none"> (5) <i>plan general del puerto delante de la ciudad</i>
D. Como proyecto metropolitano	<p>Dimensiones Metropolitanas:</p> <ul style="list-style-type: none"> - gran dimensión del área de incidencia - asociación a la transferencia de localización y modernización de actividades económicas, portuarias o militares - criterios que justificaron su localización y realización - articulación con la gran infraestructura metropolitana y de la ciudad, en particular las accesibilidades - definición del programa: inclusión de equipamientos de ámbito nacional/regional y promoción de actividades económicas prioritarias para la metrópolis - introducción de nuevas dinámicas de organización espacial y jerarquía de las centralidades metropolitanas - nueva imagen y dinámicas urbanas, asociadas a la visibilidad de la intervención – evento internacional y marketing urbano - innovación en tecnologías de sistemas de infraestructuras urbanas <p>Dimensiones Locales:</p> <ul style="list-style-type: none"> - reconversión de grandes territorios de "brown field" - definición del programa: inducción del desarrollo en el entorno - el patrimonio industrial y la función del arte público temático, - capacidad aumentada de entretener el efecto barrera del corredor longitudinal de infraestructuras - relación física con el entorno: integración urbana y supresión de las carencias - creación de nuevas áreas de parques o espacio verde para la ciudad - inversión en el diseño urbano y de arquitectura y función de ejemplo como importante zona colectiva <p>Régimen de excepción:</p> <ul style="list-style-type: none"> - régimen especial de planificación y gestión urbanística, administrativo, de plazos y de "anormal" inversión pública 	zonas de intervención: <i>Expo'98, America's Cup 2007</i>	<ol style="list-style-type: none"> (7) <i>grandes complejos industriales</i> (3) <i>espontánea a lo largo del corredor de infraestructura</i> (4) <i>proyecto de la compañía industrial</i> (5) <i>plan general del puerto delante de la ciudad</i>
D.1 El proyecto especial			
D.2 El proyecto de "metrópolis"	<p>aumentan:</p> <ul style="list-style-type: none"> - coordinación con el programa de las grandes infraestructuras metropolitanas de accesibilidad y transporte - creación coordinada de nuevas centralidades metropolitanas - transferencia de edificabilidad entre grandes terrenos - gestión integrada de la inducción de desarrollo en los varios entornos - intervención operativa de implementación del PROI AML (plan regional en vigor) 	<i>Bahía del Tajo</i> : coordinación de la intervención en los grandes complejos industriales de la <i>Margueira, Siderurgia y Quimiparque</i>	<ol style="list-style-type: none"> (7) <i>grandes complejos industriales</i>
procesos transformación	dimensiones urbanísticas	localización	proceso de formación

4.1 LA PARCELA INDUSTRIAL DE LISBOA: LA TRANSFORMACIÓN DE LA RIBERA PORTUARIA A ESCALA DEL PROYECTO DE ARQUITECTURA



imagen 283

Edificio en la *Avenida 24 de Julho*, número 76, aguardando el inicio del proceso de renovación, 2006

El primer proceso de transformación⁴⁴⁶ que hallamos en la ribera industrial de Lisboa se caracteriza por ser el resultado de la sucesión puntual de intervenciones realizadas a la escala del proyecto de arquitectura.

⁴⁴⁶ Al utilizar la designación «transformación» quiero indicar las intervenciones de diferente naturaleza sobre el edificado industrial, desde la renovación total (demolición y construcción de nuevo), hasta la remodelación/rehabilitación, contemplando diferentes niveles de intervención en el edificio preexistente, eventualmente asociada, también, a una ampliación; en otros términos: en el trabajo, utilizamos esta designación para indicar todas las formas de intervención en el edificado industrial con independencia de su utilización corriente, sin introducción de cambios significativos en su estructura, ni en las funciones para las que fue proyectado inicialmente

En este primer capítulo vamos a verificar como ese proceso de transformación estuvo y está presente en la ribera central y occidental de Lisboa, proponiendo igual comparación para la ribera oriental en el capítulo 4.3.

A lo largo del tiempo, con mayor incidencia a partir de los años sesenta hasta la actualidad – periodo que representa una dinámica aún en curso –, la verificación de diversas situaciones de (1) transformación del edificado industrial resultante del proceso de formación edificio a edificio y de (2) ocupación de los terrenos libres del encuentro del frente-río anterior con el terraplén portuario de finales del siglo XIX, en particular en las anteriores zonas de playa fluvial, configuran un proceso de transformación de la ribera que tiene lugar a la escala de la finca (libre o edificada) y encuentra respuesta a la escala del proyecto de arquitectura – correspondiendo tanto a intervenciones públicas localizadas como al normal funcionamiento del mercado inmobiliario de la ciudad.

Las continuas intervenciones de transformación del edificado (o en parte de él), contenidas dentro de las fincas industriales de pequeña y media dimensión, es lo que, poco a poco, va transformando este corredor longitudinal de la primera ribera industrial de Lisboa.

Sin tener la necesidad de un encuadramiento en los procesos de planificación, esta dinámica, resultante de la sucesión de intervenciones puntuales, no representa más que el proceso natural de transformación, según los diferentes niveles de profundidad, del edificado en los tejidos urbanos de la ciudad.

Este proceso de transformación ocurre, principalmente, en la parte de la ribera industrial que, como resultado de la evolución de la morfología urbana ribereña, integró el tejido urbano consolidado, y que se localiza por encima del corredor longitudinal de infraestructuras (viario y/o ferrocarril realizado, como pudimos observar, en simultáneo con los trabajos de

terraplén portuario de finales del siglo XIX) y que evolucionó con las dinámicas de transformación propias de la ciudad.

Este primer proceso corresponde, así, a la dinámica urbana normal de transformación en los edificios (o en partes de los edificios) a lo largo del tiempo – un proceso de transformación casuístico en el cuadro de la motivación de los agentes de la ciudad y de la gestión urbanística –, manteniendo o renovando la estructura edificada preexistente.

Esta es una dinámica casuística que tampoco es nada nuevo, puesto que caracteriza la evolución normal de las ciudades (puede ilustrarse bien en Lisboa, entre otros casos, con la ocupación de los edificios religiosos en la primera mitad del XIX y su transformación en el ámbito de las redes de equipamientos públicos) – y que se produce, también, en la parte de la ribera que quedó bajo el ámbito de la gestión urbanística de la ciudad⁴⁴⁷.

Hablamos pues de edificios o instalaciones industriales insertadas en la ciudad e integradas en el tejido urbano, que tuvieron una o varias ocupaciones, y en los que el uso industrial va perdiendo su relevancia, presentando la característica de ser buenas áreas para posibles actuaciones derivadas de iniciativas de promotores de varios sectores de actividad.

Como podremos comprobar, salvo situaciones puntuales y de ámbito especial – como fue la intervención en la *Casa dos Bicos*, donde el valor histórico y patrimonial justificó una intervención pública –, de estas intervenciones no resulta la creación de espacio urbano; al contrario, en la mayoría de los casos, la estructura urbana resultante de la formación de la ribera mantiene su forma y la transformación tiene lugar dentro de la parcela.

En la perspectiva de la ciudad, los principales temas planteados se relacionan con la aptitud de los edificios industriales existentes para las nuevas actividades, justificando su remodelación o conduciendo a su renovación, y con la naturaleza de los programas adoptados en esas transformaciones.

El valor del patrimonio industrial y la vocación de los edificios con grandes áreas libres son temas que se plantean caso a caso a la escala del proyecto de arquitectura; la frecuencia de su presencia a lo largo de este corredor interior de la ribera y la dinámica continuada que presenta en el tiempo pueden constituir las dimensiones urbanísticas de este proceso de renovación en la ciudad post-industrial.

Consecuencia, en gran parte, de las dinámicas de mercado, la gestión urbanística es la forma disponible para que la administración de la ciudad pueda orientar (o no) esas dos dimensiones urbanísticas – el patrimonio industrial corriente y la vocación de espacios con esa naturaleza.

Sin pretender realizar una pesquisa exhaustiva, en el espacio y en el tiempo, se presentan algunos casos que creo ilustran muy bien como este proceso de renovación en la ribera de Lisboa se produce de forma diversificada, intentando destacar las dimensiones urbanísticas presentes y su encuadramiento en los procesos de formación de la ribera identificados en la primera parte del trabajo.

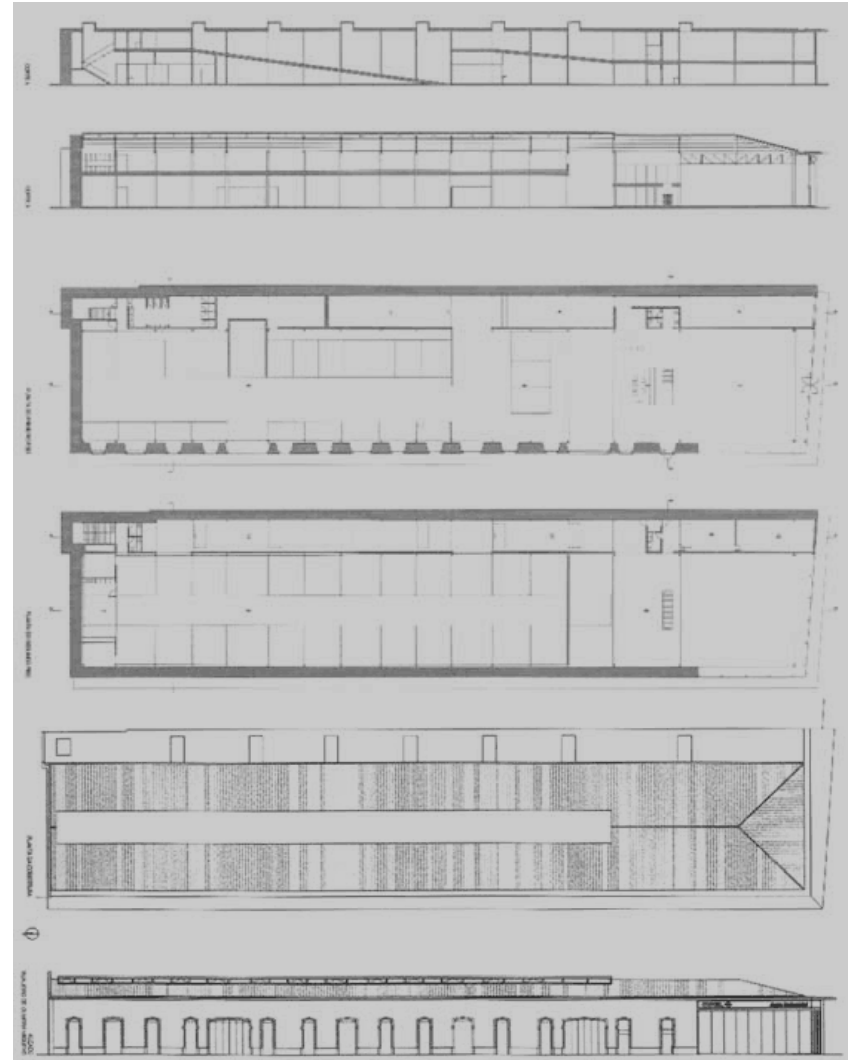
Sin olvidar las situaciones de transformación parcial del edificado, los ejemplos – que se presentan en una secuencia de occidente para oriente – inciden sobre casos, ya transformados o aún en expectativa, en que se plantea la transformación de la totalidad del edificio o del solar industrial (que puede estar compuesto por más que un edificio).

⁴⁴⁷ Observaremos más adelante que en la parte de la ribera que quedó bajo el ámbito de la gestión territorial del puerto el proceso de transformación es distinto



imágenes 284 a 286

Cruce de la *Rua João de Oliveira Migueis*, números 2 a 36, con la *Avenida 24 de Julho* número 180, antigua *Garagem Modelo*: (284) Vista del edificio de la *Opel* en la actualidad; (285) plano de la *fábrica de fundición, forjas, cerrajería y mecánica general*, 1898, y; (286) proyecto de remodelación, 1998



4.1.1 La transformación del edificado industrial a la escala de la parcela en las riberas occidental y central de Lisboa

Utilizando el método del muestreo para abarcar el gran número de casos existentes, para ilustrar este proceso de transformación y su extensa expresión territorial, analizaremos 4 casos ilustrativos.

El primero está localizado en *Alcântara* donde, exceptuando la mayor parte del área industrial – que es objeto de intervención conjunta por promoción de la ciudad, en el ámbito del proyecto

Alcântara XXI, que veremos más adelante –, la transformación a la escala de la parcela también tuvo lugar.

En particular en el frente de almacenes situado sobre la *Rua João de Oliveira Migueis*, localizado en la zona donde había estado la caldera del antiguo molino de marea y edificado a partir de la canalización de la *Ribera de Alcântara* – imágenes 25 y 26, en el capítulo 2.1 –, el edificio industrial de la parcela con los números 2 a 36, en el cruce con la *Avenida 24 de Julho* número 180, tuvo su origen a partir del proyecto de una «*Fábrica de Fundición, Forjas,*

*Cerrajería y Mecánica General*⁴⁴⁸, presentado en 1898 por *Ramires Sobrinho*.

Habiendo sufrido sucesivas alteraciones en 1937, 1944 y 1955, entonces ya transformada en un taller de automóviles – el *Garagem Modelo* –, sufrió a finales de la década de los noventa un nuevo proyecto de alteraciones, promovido por el concesionario *Opel – Auto Industrial* y realizado por el estudio de arquitectura *Atelier Central*, en el ámbito de su transformación en stand de venta de automóviles.

El proyecto contempló seis áreas funcionales⁴⁴⁹, ubicándose la tienda en el extremo sobre en eje viario más visible – la *Avenida 24 de Julho* –, justificando así, en este trozo, la sustitución de la estructura de paredes autoportante por una estructura de metal y vidrio⁴⁵⁰.

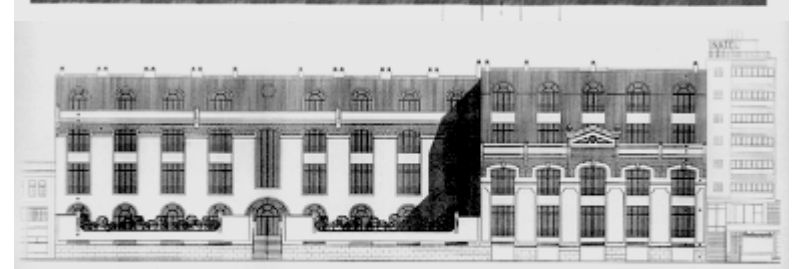
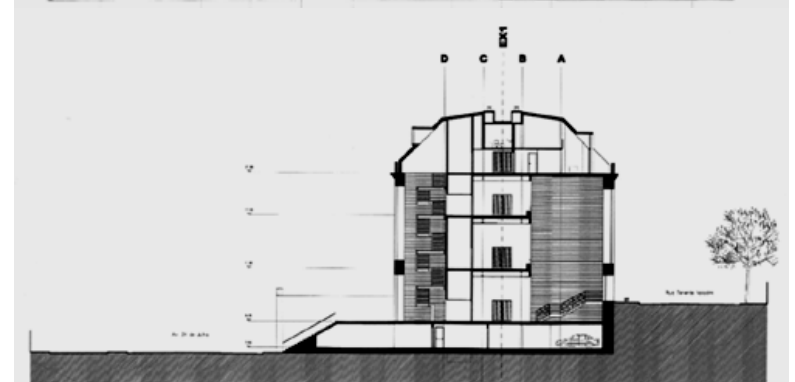
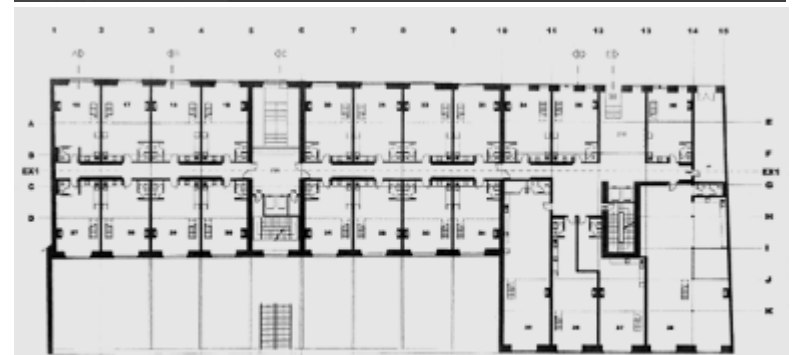
Como se observa en este caso, que ilustra una realidad común a muchos otros en la ciudad, este proceso de transformación de la ribera industrial a la escala de la parcela no está, necesariamente, vinculado a las dinámicas de la ciudad post-industrial, correspondiendo antes a la normal evolución en los usos y en las condiciones del edificado en el tiempo.

La transformación de la fábrica de mecánica general en garaje, y de este en tienda de ventas, correspondieron a una adaptación de uso en respuesta a las dinámicas económicas y

⁴⁴⁸ Proceso depositado en el Archivo Intermedio del Ayuntamiento de Lisboa, obra número 52.467

⁴⁴⁹ Área administrativa, área de ventas, recepción, área de servicio, área de recambios y áreas sociales

⁴⁵⁰ Citando la respectiva Memoria Descriptiva: «Exteriormente, se pretende recuperar y mantener gran parte de la fachada de la Rua João de Oliveira Migueis, reponiendo la tipología y el diseño inicial de los vanos de los años 70 para entrada de vehículos, y demoliendo los anexos o ampliaciones realizados en la Avenida 24 de Julho, concibiendo una gran superficie de vidrio que permita, de una forma neutra, una amplia visualización de los vehículos expuestos en el salón de exposición. (...) El aumento de la cota del alero del tejado, que pasará a alinearse con el del edificio contiguo de la Rua João de Oliveira Migueis, permitió la creación de una planta superior para el aparcamiento y parque de apoyo a las instalaciones, evitando el congestionamiento de las vías públicas». in: *Remodelação de Armazém em Alcântara. Instalações da Auto Industrial* (1999); in: *Boletim Municipal*; Câmara Municipal de Lisboa, n.º 6, Lisboa



imágenes 287 a 290

Vista y elementos del proyecto de la renovación de la *Fábrica Osram*, en la *Avenida 24 de Julho*, arquitectos *Raul de Abreu* y *Miguel Varela Gomes*

urbanísticas de cada momento, proceso normal en el edificado corriente de la ciudad.

En este ejemplo, aunque habiendo mantenido una parte significativa del edificio preexistente – que integra un conjunto sobre la *Rua João de Oliveira Migueis* –, la adaptación al nuevo programa de estand justificó la definición del extremos sur y su sustitución por una fachada de vidrio – imagen 283.

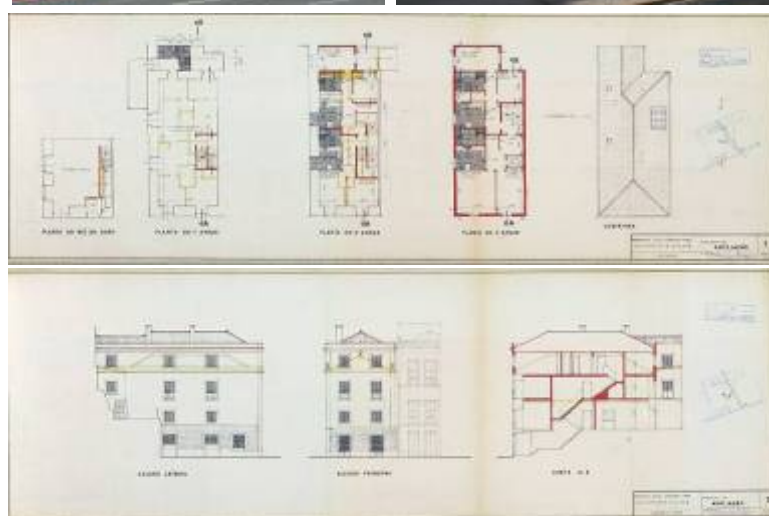
También en la *Avenida 24 de Julho*, en el número 152 y 154, colindante con la posterior *Rua Tenente Valadim*, números 6 a 12, estaba localizada desde el inicio del siglo XX la *Fábrica Osram*, destinada a fabricar lámparas.

En este caso, la intervención de programa residencial, que en su versión construida abandonó la primera propuesta de programa mixto, integrando comercio y oficinas, se concretó en *«recuperar un viejo edificio industrial (...), con una arquitectura característica de la época, adaptándola a nuevas funciones capaces de rentabilizar el espacio y justificar la inversión necesaria para su conservación y restauración, manteniendo sus características.*

*Se adapta el edificio a nuevas funciones, en vez de derribarlo, (...). Fue esta preocupación la que desencadenó el proceso: buscar una solución con menos implicaciones en la construcción existente, sobre todo en su estructura, y reducir las alteraciones al mínimo indispensable»*⁴⁵¹.

Proyectada entre 2000 y 2001 y por los arquitectos *Raul de Abreu* y *Miguel Varela Gomes*, la renovación de la *Fábrica Osram* ejemplifica un programa de intervención residencial que, quizás, es menos frecuente en la transformación de edificios industriales sin el recurso a derribos y respetando el carácter arquitectónico de la edificación preexistente.

Los autores asumieron esa opción de respeto por la *«memoria colectiva de la ciudad y del edificio en particular. Es la primera*



imágenes 291 a 294

El restauro/manutenção y la remodelación/ampliación del edificado ribereño en la *Avenida 24 de Julho*, a naciente de las escaleras de la *Rocha do Conde de Óbidos*. (291) vista actual del conjunto edificado entre los números 84 y 94, recientemente recuperado; (292) vista actual de la remodelación y ampliación del número 100, y; (293) y (294) planos y corte/alzados del proyecto remodelación y ampliación en una planta del número 118, con fachada lateral para las escaleras, 1987/1989

*vez que este tipo de intervención se hace en Portugal en el programa residencial, aunque ya se haya experimentado, con éxito, con otras finalidades, como es el caso de las vecinas dársenas de Alcântara, para citar un ejemplo»*⁴⁵².

También en la *Avenida 24 de Julho*, el conjunto edificado heterogéneo comprendido entre las escaleras de la *Rocha do Conde de Óbidos* y en el número 84 a 94, como observamos un área formada en la transición del siglo XIX al XX, puede ser

⁴⁵¹ ABREU, Raul de; GOMES, Miguel Varela (2001): *Lisboa Loft*; in: *Boletim Municipal*; Câmara Municipal de Lisboa, nº 16, Lisboa

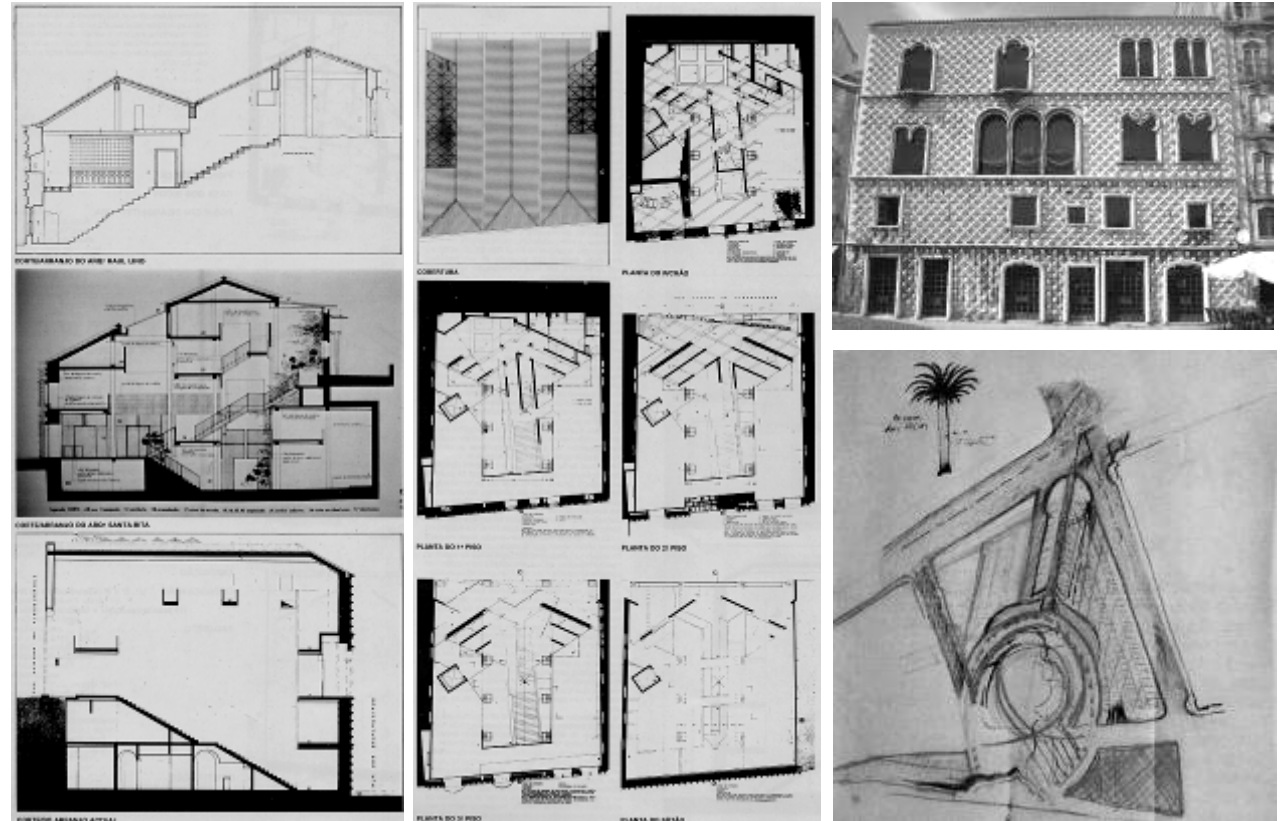
⁴⁵² ABREU, Raul de; GOMES, Miguel Varela (2001): *Lisboa Loft*; in: *Boletim Municipal*; Câmara Municipal de Lisboa, nº 16, Lisboa

tomado como otro ejemplo ilustrativo del fenómeno de la evolución normal de las edificaciones ribereñas de la ciudad a lo largo del tiempo, mezclando casos en los que se procedió a la recuperación de los edificios, ampliándolos y/o renovándolos, según un proceso que ocurre de forma casuística a escala de la parcela.

Compuesto por varios edificios de distinto origen y propiedad, en este trozo puede comprobarse la coexistencia de (1) simples intervenciones de recuperación/mantenimiento, como es el caso del proceso del conjunto localizado entre los

números 84 y 94, cuyo proyecto tipo original se ha presentado en el capítulo 2 – imagen 73 – , con (2) situaciones de ligera remodelación y ampliación, como testimonia la intervención de 1987/1989 en el primer edificio de este conjunto, e (3) intervenciones más profundas de transformación, implicando la demolición integral del interior y manteniendo apenas la fachada, como es el caso que presentamos y situado en el número 100.

El cuarto ejemplo utilizado para ejemplificar la transformación del edificado, en las riberas occidental y central, a escala de la



imágenes 295 a 298

El edificio de la *Casa dos Bicos*: (295) secuencia de tres secciones transversales en el edificio, realizados en la zona de la escalera, el primero correspondiente a la adaptación a la *Casa de Goa*, del arquitecto *Raul Lino* (1968), el segundo correspondiendo a la propuesta primeramente avanzada por el arquitecto *José Santa-Rita*, y el tercero al proyecto de remodelación conjunto entre este arquitecto y el arquitecto *Manuel Vicente* (1980/1981); (296) planos del proyecto de 1980/1981; (297) vista actual, y; (298) plano del proyecto del espacio público frente al edificio, también realizado en el ámbito del proyecto de 1980/1981

parcela industrial es el edificio de la *Casa dos Bicos*, localizado en la *Rua dos Bacalhoiros*, número 6.

Correspondiendo a un edificio inicialmente construido entre 1521 y 1523 y poseyendo un elevado valor patrimonial en la ciudad⁴⁵³,

⁴⁵³ Construido entonces por iniciativa de la familia de *Afonso de Albuquerque*, tras un viaje a Italia – lo que justificaría la patente influencia del *Palazzo dei Diamante*, en *Ferrara* – las dos plantas superiores cayeron en el terremoto de 1755, no siendo repuestas en la reconstrucción pombalina que le siguió. El 16 de Junio de 1910 fue clasificado como Monumento Nacional, siendo adquirido por el Ayuntamiento en 1963. Para obtener más información, consultar – por orden cronológica: (1) *Casa dos Bicos* (1983); in: *Arquitectura*, ano V (4ª serie), nº 51, Lisboa, pp.66/77; (2) MOITA, Irivalva (1986); *A Casa dos Bicos: o sítio e o edifício*; in: *Revista Municipal*, Câmara Municipal de Lisboa, serie 2, nº18, Lisboa, pp.14/23; (3) AUGUSTO, José Manuel Lopes (1996); *Casa dos Bicos: Expelo da História de uma Cidade*; Comissão Nacional para a Comemoração dos Descobrimentos

fue finalmente adquirido por el Ayuntamiento en 1963, siendo, en 1968, objeto de un primer proyecto de adaptación como *Casa de Goa* por parte del arquitecto *Raul Lino*, ejecutado entre 1969 y 1974 – del que se presenta un corte por la escalera en la primera de las tres piezas de la imagen 295.

En esta intervención el edificio mantuvo las dos plantas con que el edificio quedó después del terremoto de 1755, situación que fue alterada con la intervención que siguió a partir de 1980, en que fueron repuestas las cuatro plantas originales.

En efecto, el proyecto coordinado por los arquitectos *José Santa-Rita* y *Manuel Vicente*, realizado entre 1980 y 1981, que estuvo en la base de la intervención ejecutada entre 1981 y 1982, optó por reconstruir las dos plantas superiores, suscitando en aquel momento, una interesante discusión sobre las metodologías de intervención en edificios patrimoniales, en particular sobre el partido arquitectónico adoptado en esa ampliación y sobre el diseño de las ventanas⁴⁵⁴.

Coordinada con la intervención en el edificio y motivada por el realce que se le pretendía atribuir en la ciudad – donde integra un conjunto histórico correspondiente al antiguo frente urbano ribereño –, como pieza patrimonial, el proyecto del espacio público delantero acabó siendo, también, desarrollado, siendo, dentro del equipo, del arquitecto *Alberto Oliveira* la

responsabilidad de formulación de un nuevo espacio de plaza apoyado en una línea perpendicular a la fachada principal, que cruzó el espacio libre como una diagonal – imagen 298.

Al contrario de los tres ejemplos presentados anteriormente, la intervención de la *Casa dos Bicos* acabó por extrapolar el proceso descrito en esta parte del trabajo de simple transformación a la escala de la parcela; el carácter relevante del edificio y la iniciativa pública de ponerlo en valor mediante el tratamiento del espacio público delantero atribuyó una dimensión distinta a este caso, que acaba por constituir la excepción a la regla.

4.1.2 El edificado expectante en las riberas occidental y central de Lisboa

Pudiendo recurrir a muchos otros casos para continuar a ilustrar la dinámica urbana ahora avanzada, importa tener presente que este proceso de transformación del edificado a la escala de la parcela no es, todavía, un proceso que haya concluido.

En efecto, con independencia de la normal adaptación del edificado a la evolución de las actividades y de la ciudad, son también varios los casos de edificios y/o parcelas industriales expectantes que aguardan una intervención de transformación; por ello, recurriendo a la misma técnica de selección, se presentan 4 otros casos ilustrativos.

El primero está localizado en *Pedrouços*, en el encuentro de la *Rua Fernão Mendes Pinto* con la *Avenida da Índia*, donde se localiza un almacén industrial que ocupa los terrenos residuales, por encima del corredor longitudinal de infraestructura, resultantes del encuentro del terraplén portuario del final del siglo XIX con el frente-río preexistente.

Ocupando un área cubierta de aproximadamente 6.500 m², el edificio actualmente sin utilización corresponde al proyecto de

Portugueses; Lisboa: (4) VICENTE, Manuel (2000, setiembre/octubre); *Da Métrica dos Bicos*; in: JA, Jornal dos Arquitectos; Ordem dos Arquitectos, nº 212, Lisboa; (5) *De Oisipo a Lisboa: A Casa dos Bicos* (2002); Comissão Nacional para a Comemoração dos Descobrimentos Portugueses; Lisboa; (6) GAMA, Elisabete (2005); *Casa dos Bicos*; Câmara Municipal de Lisboa, Lisboa

⁴⁵⁴ Según los autores, después de la reconstrucción pombalina que siguió al terremoto, «la *Casa dos Bicos* permaneció como un caso de reconstrucción por resolver. Reducida a dos de su primitivas cuatro plantas, surgía en esa continuidad como un “fallo” subvirtiendo su sentido y desvelando la fuerte presencia de la sustentante contigua (...). De las varias hipótesis de aprovechamiento del edificio, posibles y analizadas, la de mantener la fachada apenas con las dos plantas sobrevivientes del terremoto sería siempre la más sencilla (...). Pero sería también abdicar de resolver la relación del edificio con la fuerte coherencia lógica de su entorno e ignorar cómodamente la presencia del alto muro sustentante y del edificio vecino, que tanto la empequeñecían. Como corolario, sería también comprometer la recuperación de la Ribera Vieja como lugar de la ciudad con identidad propia. Estas son algunas de las razones fundamentales que nos han llevado a afrontar las dificultades de elevar de nuevo las dos plantas». in: SANTA-RITA, José; VICENTE, Manuel (1983); *Casa dos Bicos – texto dos autores*; in: Arquitectura, ano V (4ª serie), nº 51, Lisboa, pp.70

ampliación de la *Constructora Moderna*, realizado por el arquitecto *Jorge Segurado* en 1954, con alteraciones en 1959 para adaptación a la maquinaria entonces adquirida por la compañía.

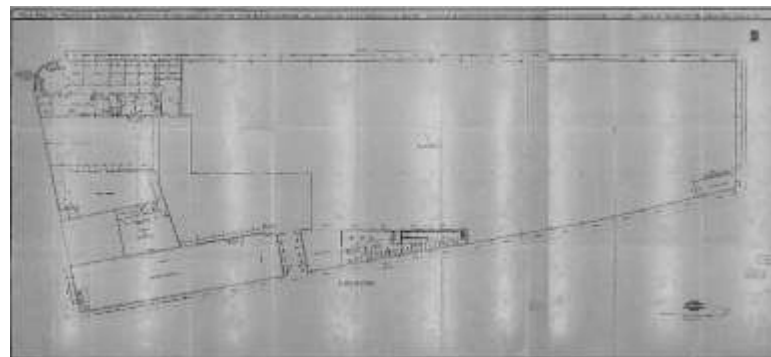
Siendo un edificio con interés arquitectónico, su presentación como ejemplo de este proceso de transformación de la ribera industrial occidental y central pretende también señalar el hecho de que algunas de las parcelas aún disponibles pudieran corresponder a áreas relevantes con localizaciones centrales – hecho que puede, por ejemplo, permitir a la ciudad aprovechar para resolver, a la escala de la parcela, alguna carencia de equipamientos públicos en zonas urbanas consolidadas.

Volviendo a la *Avenida 24 de Julho*, la parcela con el número 68, colindante con el *Patio Pinzaleiro*, tuvo su origen en las antiguas instalaciones del *Instituto de Cereales* (identificado en la imagen 303 con el número 1, en 1940 propiedad de la *Compañía Previdente* y en la actualidad objeto de una intervención de renovación en que apenas se mantiene la fachada), localizado sobre el eje longitudinal posterior – en este tramo la *Rua das Janelas Verdes*–; fue en sus terrenos ribereños, en la secuencia de la realización del terraplén portuario, donde se pudo construir el frente de la *Avenida 24 de Julho* – y en ella la parcela identificada con el número 9 en la planta de 1940⁴⁵⁵.

Aún teniendo presiones para su transformación⁴⁵⁶, la verdad es que este edificio, representativo de la arquitectura industrial de la década de los treinta, llegó a la actualidad sin haber sido objeto de una transformación definitiva.

⁴⁵⁵ En lo que respecta a esta parcela, hay que registrar la petición promovida por *António Carvalho dos Santos* en 1929, dando entrada al proyecto de un edificio de 2 plantas destinado a un garaje para venta y exposición de automóviles – imagen 4.1.18. En 1930, con el garaje en construcción, es requerida la supresión de la segunda planta – imagen 4.1.19 –, proyecto que no llega a concretarse ya que, entre 1933 y 1935, se propone una nueva alteración, de la que resultó el proyecto final, con la reintroducción de la segunda planta, ahora destinada a dos pisos residenciales – imágenes 4.1.22 y 4.1.23

⁴⁵⁶ En particular el proceso de adaptación a la restauración, iniciado en 1989 y concluido en 1992, como resultado de una solicitud del Ayuntamiento en 1975, debido a la degradación de la estructura de hormigón del edificio

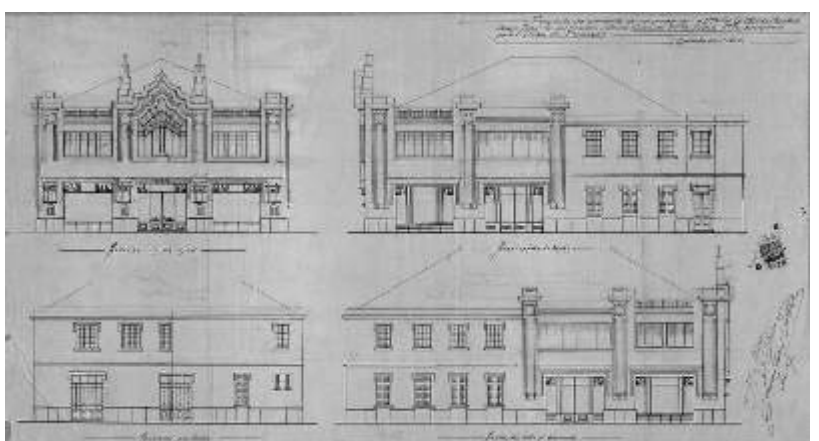
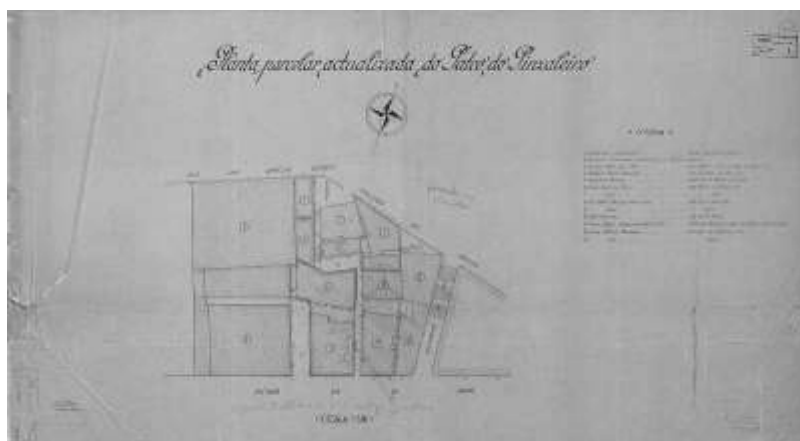
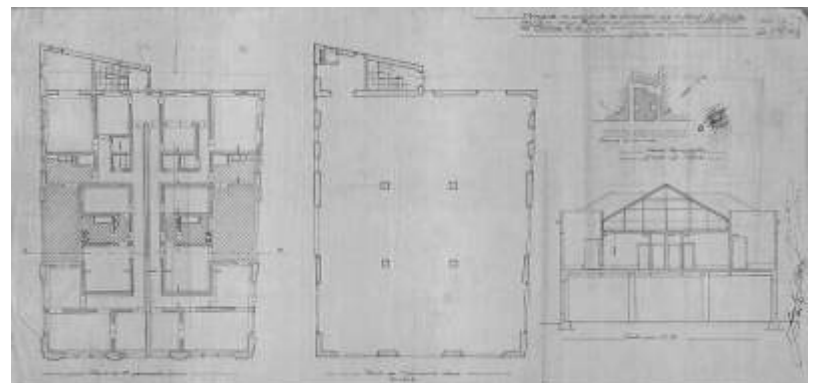
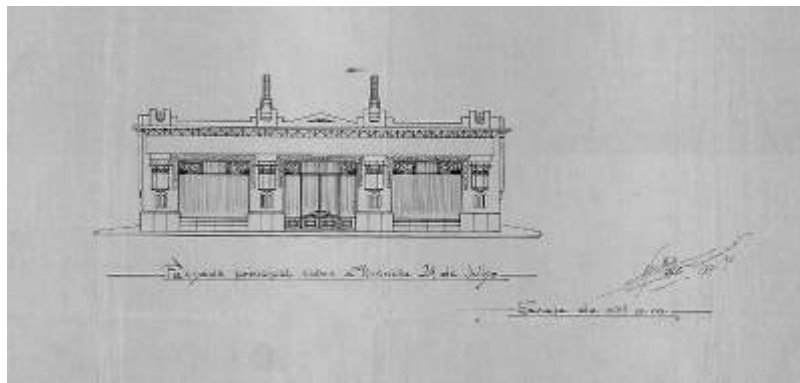
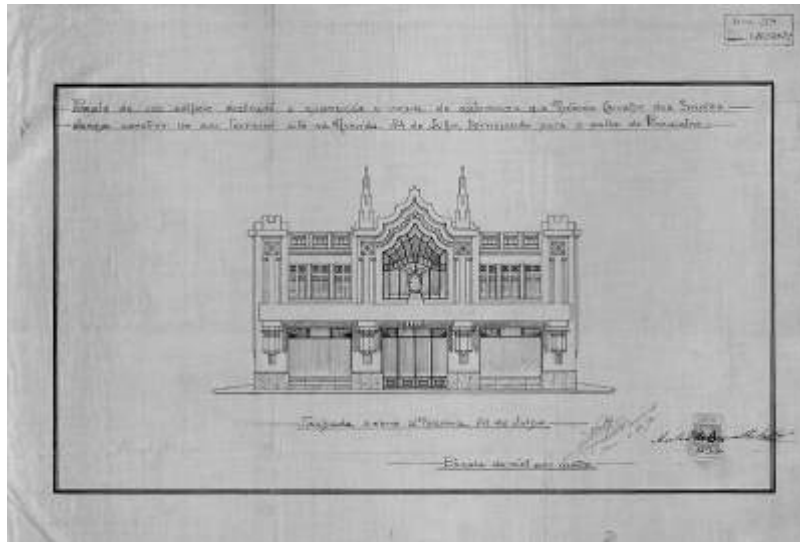


imágenes 299 y 300

Vista actual de la entrada y plano de la planta baja del proyecto original del edificio de ampliación de la *Constructora Moderna*, del arquitecto *Jorge Segurado*, realizado en 1954 con alteraciones en 1959 para adaptación a la maquinaria

El tercer caso está localizado ya en la ribera central de la ciudad, correspondiendo al almacén e identificado con las letras D, E y F que integra el conjunto sito en el *Campo das Cebolas*⁴⁵⁷, colindante con la *Avenida Infante D. Henrique*.

⁴⁵⁷ Designación en 1930 atribuida al espacio localizado a naciente del conjunto de almacenes y no a la plaza hoy localizada a poniente, delante a la *Casa dos Bicos*



imágenes 301 a 306

Edificio de garaje en la *Avenida 24 de Julho*: (301) alzado del proyecto de un edificio de 2 plantas destinado a un garaje para venta y exposición de automóviles, 1929; (302) alzado del proyecto de alteración, con reducción para 1 planta, 1930; (303) carta de la formación de la zona y de los propietarios, 1940; (304) vista actual del edificio; (305) y (306) proyecto final del edificio, con la adaptación de la segunda planta al uso residencial

El edificio fue construido en 1930, en sustitución de una estructura precaria existente, por solicitud de la *Administración del Puerto de Lisboa* – de cuyos terrenos era entonces propietaria.

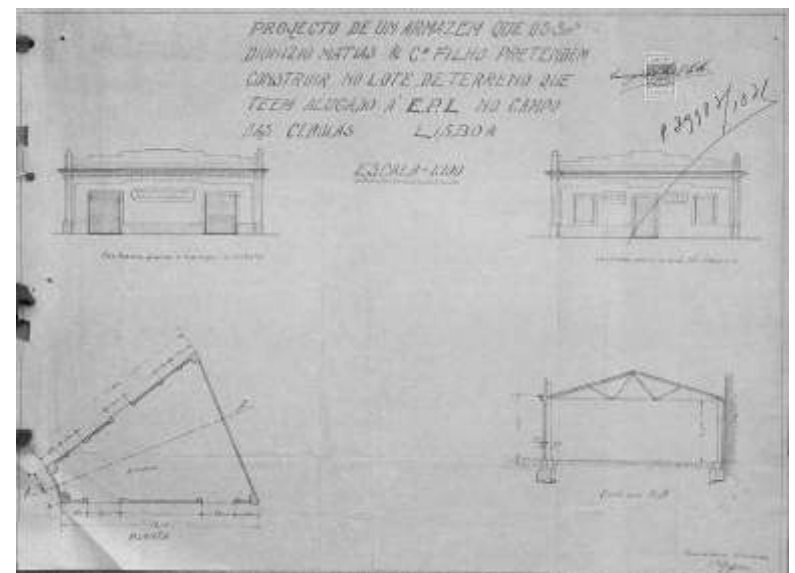
Paradójicamente, éste acabó por ser el único de los almacenes del conjunto que fue demolido y no llegó a la actualidad; a pesar de ello, todo el conjunto identificado en la imagen 307 sigue con su utilización hoy inconveniente y no justificada para una localización tan central en la ciudad – sobre todo porque el conjunto no presenta un valor patrimonial relevante –, aguardando una intervención ya anunciada.

El cuarto ejemplo que ilustra las situaciones aún expectantes para eventual transformación del edificado a la escala de la parcela industrial vuelve a tener algún carácter de excepción a la regla.

Al contrario de los tres ejemplos anteriores – donde, por abandono o no adecuación de la actividad realizada al potencial de las zonas en la actualidad, fue evidente la disponibilidad para la transformación del edificado en un futuro próximo –, en el *Garagem Conde Barão*, localizado en la *Avenida 24 Julho*, número 62, junto a *las Escadinhas da Praia*, número 2, y a la *Calçada Ribeira de Santos*, número 7, la especialización del edificio para el automóvil, su dimensión, su interés como pieza de arquitectura y el buen estado de conservación apuntan, en un futuro próximo, a que eventualmente continúe la actividad para la que fue concebido.

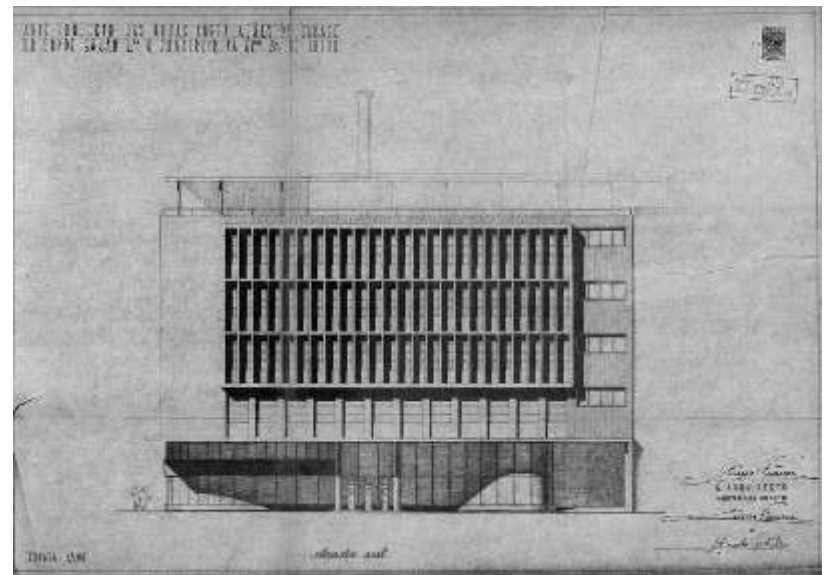
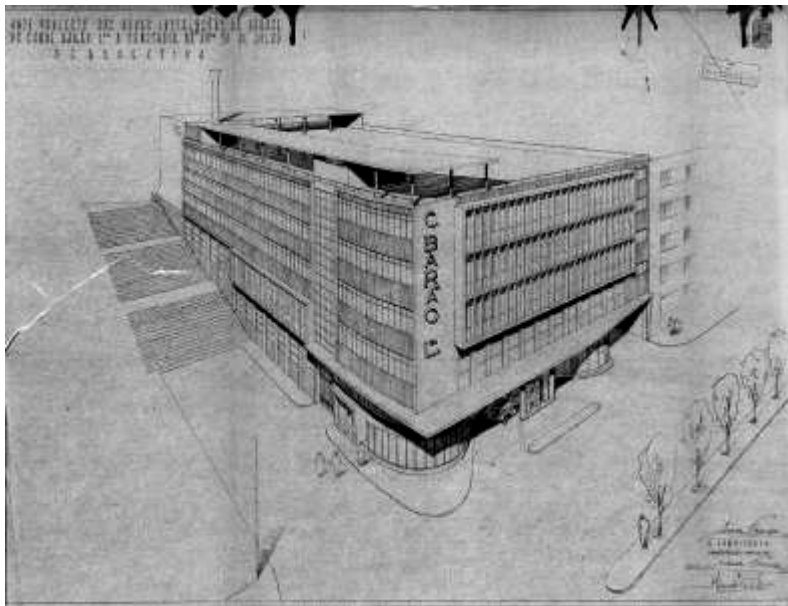
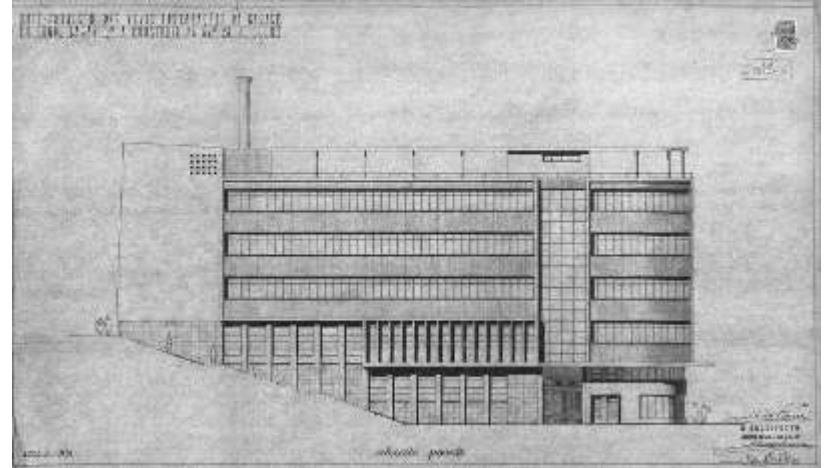
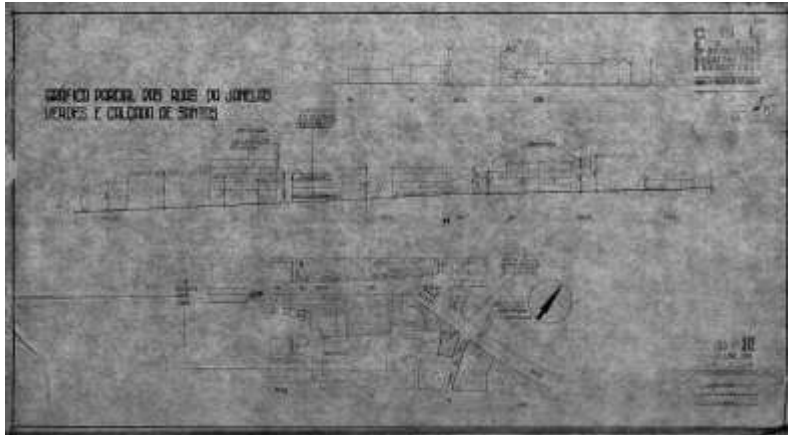
El edificio fue proyectado por el arquitecto *Lima Franco* en 1951 y 1952 para sustituir una precaria instalación anterior, siendo objeto de un proyecto de alteraciones ya en 1992, para adaptaciones específicas dentro de su especialización para el automóvil.

Dadas sus características técnicas, puede esperarse el mantenimiento de su actividad especializada, asociada al automóvil, aunque, por el momento, no deje de constituir una parcela edificada más de la ribera en el mercado del edificado de propiedad privada de la ciudad.



imágenes 307 y 308

(307) Vista actual del conjunto de edificios de almacén localizados en el *Campo das Cebolas* y en la *Avenida Infante D. Henrique* – entonces *Rua João Evangelista*; (308) proyecto de uno de esos almacenes, localizado en al *Campo das Cebolas* de entonces, D, E y F, con la *Rua João Evangelista* (posteriormente *Avenida Infante D. Henrique*), 1930



imágenes 309 a 312

Proyecto del edificio de la *Garagem Conde Barão*, localizado en la *Avenida 24 de Julho*, número 62, por el arquitecto *Lima Franco*, 1951/1952: (309) plano parcial de la *Rua das Janelas Verdes* y de la *Calçada de Santos*; (310) perspectiva; (311) y (312) alzados

4.2 LA TRANSFORMACIÓN DE LA RIBERA INDUSTRIAL OCCIDENTAL Y CENTRAL DE LISBOA COMO TEMA DEL PROYECTO URBANÍSTICO DE LA CIUDAD

«La zona ribereña de Lisboa, hoy, son quince kilómetros de conflicto urbano. La degradación, la obstrucción viaria y ferroviaria, la falta de articulación entre los sistemas de transporte, la terciarización y la obstrucción visual, el uso indefinido o el abandono de algunos de los mejores espacios de la ciudad.

(...) Los espacios existen pues. Desbloquear e incrementar los usos urbanos, proporcionando acontecimientos que rentabilicen las inversiones, son la clave para el éxito de la renovación de la ribera de Lisboa. De ella derivará la calidad de vida urbana (...).

(...) De este concurso podrá o no resultar algo que pueda ser concretado. Pero lo que sí resultará, estamos seguros, una fuerte conciencia de que, por la ribera de Lisboa pasa mucho de lo que podrá ser la recreación de la identidad de nuestra ciudad y de nuestra cultura.

Invitamos por ello a todos los lisboetas y amigos de la ciudad a compartir con los arquitectos el sueño simultáneo del pasado y del futuro de los sitios, el lenguaje del diseño, la imagen»

BRANDÃO, Pedro (1988): *Prefácio* in: *Lisboa, a Cidade e o Rio*; Associação dos Arquitectos Portugueses; Lisboa, pp.3/4

En el segundo capítulo vamos a concentrarnos en las dinámicas de transformación urbanística de la ribera central y occidental.

Consustanciando una intervención (B) «*de ámbito urbanístico*», vamos a verificar como, en este trozo de la ribera, el Ayuntamiento tuvo un papel más activo (promoviendo o negociando y licenciando acciones de planificación y proyectos urbanísticos o estudios urbanos de conjunto), correspondiendo pues al proceso de transformación (B2) «*de tejidos/espacios industriales*» – por comparación al proceso dominante en la ribera oriental donde, como observaremos en el capítulo 4.3, el Ayuntamiento tuvo un papel menos activo y predominó, hasta

muy recientemente⁴⁵⁸, el proceso de transformación de (B1) «*la compañía industrial*».

En la ribera central y occidental, el predominio de este proceso de cambio territorial tiene pues lugar: (1) en los planes urbanísticos⁴⁵⁹ aprobados y en vigor en la ciudad, (2) en los planes urbanísticos que, no habiendo llegado a la fase de aprobación, acabaron por encuadrar el desarrollo de proyectos parciales en escalas de más detalle, (3) en los estudios de conjunto⁴⁶⁰ elaborados en los servicios técnicos del Ayuntamiento que, sin valor legal, sirvieron para coordinar posteriores procesos de parcelación e intervenciones a la escala de las parcelas, (4) en los procesos de parcelación⁴⁶¹ de conjuntos y su secuencia a la escala de la parcela, conjuntamente con la realización de proyectos-tipo, y (5) en los grandes equipamientos públicos promovidos por parte del Estado en la ribera.

Como veremos, puede identificarse un primer momento en la producción de estudios de conjunto por parte del Ayuntamiento, de modo general acotado a las décadas de los cincuenta, sesenta y setenta del siglo XX, en que el procedimiento común fue la propuesta de demolición casi total de las áreas objeto de estudio y su sustitución por una nueva configuración urbana – muchas veces de influencia modernista.

Salvo excepciones y ante el volumen de estudios producidos por los servicios del Ayuntamiento en este periodo – de los que presentamos aquí constituyen simplemente casos ilustrativos –, por suerte gran parte de estas propuestas no llegaron a tener gran

⁴⁵⁸ En particular hasta la realización del *Plan de Urbanización de la Zona Ribereña Oriental (PUZRO)*, cuya primera versión fue presentada en 2001, y la constitución de la *Sociedad de Rehabilitación Urbana (SRU) de la Zona Oriental*, constituida en 2004

⁴⁵⁹ En el ámbito del *Régimen Jurídico de los Instrumentos de Gestión Territorial*, en concreto con las figuras de *plan de urbanización* y de *plan de pormenor*

⁴⁶⁰ Documentos internos del Ayuntamiento sin valor jurídico – realizados con bastante frecuencia entre los años 50 y 70 – constituidos por un plan urbanístico de diseño del nuevo parcelario y de la implantación y volumetría del edificado, implicando normalmente la alteración en la forma del parcelario

⁴⁶¹ Más concretamente los *loteamientos* (procesos de parcelación) realizados en el ámbito del *Régimen Jurídico de la Urbanización y Edificación*

concreción, aunque en muchos de ellos la edificación localizada en algunas parcelas, de acuerdo con esas propuestas, introdujo en partes de la ribera “accidentes” aislados – que, para quien no conozca esos estudios “sombra” no tienen ningún sentido en la morfología de la ribera.

Las propuestas que analizaremos (1) para la *Rua da Praia de Pedrouços*⁴⁶², (2) para la *Rua do Bom Sucesso*⁴⁶³, (3) para la *Avenida 24 de Julho* y escaleras de la *Rocha do Conde de Óbidos*⁴⁶⁴, (4) para la *Avenida 24 de Julho* y *Rua das Janelas Verdes*⁴⁶⁵, (5) para la *Rua da Bica do Sapato*⁴⁶⁶, y (6) para el terraplén de la *Boavista*⁴⁶⁷, constituyen, pues, apenas ejemplos demostrativos de las opciones urbanísticas más radicales adoptadas en este proceso de transformación de la ribera en este momento.

En este capítulo se abordan, también, las propuestas realizadas de construcción de raíz de grandes equipamientos públicos que se fueron sucediendo en la ribera, en particular aquellos (1) que aprovecharon los grandes terrenos disponibles resultantes del terraplén y fuera del área del puerto para su localización – como fue el caso de la *Feira de Industrias de Lisboa*, en la *Junqueira* (imágenes 348 a 351) –, como aquellos (2) cuya localización en la ribera resultó de procesos de renovación, habiendo implicado la demolición de las estructuras preexistentes – como fue el caso del edificio del *Ministerio de Educación*, en la *Avenida 24 de Julho*, y del complejo parcialmente construido del *Centro Cultura de Belém* (imágenes 352 a 363).

Volviendo a la producción urbanística en el cuadro de la acción del Ayuntamiento, el proyecto de 1980 de la *Casa dos Bicos*, presentado anteriormente, se toma como punto de cambio en la

conciencia del valor histórico y patrimonial de la ribera occidental y central de Lisboa, al que siguió la iniciativa de 1988, ampliamente divulgada, de la entonces *Asociación de los Arquitectos Portugueses*, de promover un *Concurso de Ideas para la Renovación de la Zona de Ribera de Lisboa*, el inicio de los trabajos de elaboración del *Plan de Salvaguarda y Valorización de Ajuda-Belém* (1987), y el muy mediático estudio de los arquitectos *Gravata Filipe* y *David Colley* para el frente ribereño de *Santos* a *Santa Apolónia* (1989/1992).

No olvidando el encuadramiento del *Plan Estratégico* (PE) de *Lisboa* y del *Plan Director Municipal* (PDM) de *Lisboa*, ambos aprobados en 1994, se presentan las principales intervenciones urbanísticas en el cuadro de este proceso de transformación⁴⁶⁸, no dejando, en cada caso, de enmarcar las propuestas contemporáneas en el historial de las principales propuestas de transformación antecedentes, para los sitios o su entorno, en las décadas de los ochenta, noventa y en la transición del siglo.

Además las intervenciones apuntadas, también se hace referencia a otras zonas de la ribera que, habiendo sido estudiadas por la ciudad no tuvieron continuidad (o en las que se produjeron procesos distintos de transformación), como son los casos de la zona de *Pedrouços/Algés*, así como el de otras dos grandes áreas de propiedad pública que pueden venir a constituir procesos de transformación de naturaleza similar en el futuro próximo⁴⁶⁹.

Importa también referir que, en cuanto a propuestas para la ribera que no tuvieron continuidad, acrecen a estos estudios promovidos por la ciudad algunos concursos de ideas para la ribera; como observaremos, varias de las intenciones de proyecto

⁴⁶² Presentadas en las imágenes 313, 317, 318 y 319, 320 (extracto parcelario)

⁴⁶³ Presentadas en las imágenes 321 y 322 (extracto parcelario)

⁴⁶⁴ Imágenes 326 y 327

⁴⁶⁵ Imágenes 332 y 334

⁴⁶⁶ Imagen 340

⁴⁶⁷ Imágenes 344 y 345

⁴⁶⁸ En concreto, (1) la intervención en *Bom Sucesso* – imágenes 395 a 403 –, (2) el proyecto *Alcântara XXI* – imágenes 407 a 419 –, (3) la renovación del terraplén de *Boavista* – imágenes 420 a 424 –, y (4) el proyecto de transformación de la ribera central de Lisboa, comprendido entre la zona *Santos* y *Santa Apolónia*, con particular atención al *Cais do Sodré* (imágenes 430 y 436)

⁴⁶⁹ Como son las antiguas instalaciones (1) de las *Oficinas Generales de Intendencia del Ejército*, en la *Praça Afonso de Albuquerque* (Belém) y (2) de la *Estación Terminal de Ferrocarril de Santa Apolónia*

avanzadas en 1988 en el concurso de ideas promovido por la asociación profesional de los arquitectos no solo fueron desarrollados en estudios siguientes⁴⁷⁰, como acabaron incluso por ser realizados años más tarde, en contextos institucionales diferentes.

Fuera del cuadro “normalizado” de planificación de pormenor, entonces no reglamentado, el conjunto de propuestas urbanísticas desarrolladas en los servicios técnicos del Ayuntamiento a lo largo de las décadas de los 40 a los 70 – con particular relevancia en las dos últimas –, los entonces llamados «*estudios urbanísticos*» configuran un partido urbanístico específico en este proceso de transformación, acotado en el tiempo y comprometido con opciones más “radicales” de intervención⁴⁷¹.

Más recientemente, con el proceso de planificación de pormenor ya reglamentado⁴⁷², incluso así algunas propuestas tuvieron lugar fuera de ese cuadro legal, como fue el ejemplo del tratamiento de la intervención de *Alcântara XXI* (imágenes 407 a 419), primero desarrollada como simple parcelación y actualmente en adaptación a plano de pormenor.

Como observaremos, este proceso de transformación de la ribera se estudia en el ámbito urbanístico, salvo en lo que respecta a los grandes equipamientos de la ciudad, en los que, aunque se desarrollen a la escala del proyecto de arquitectura, la importancia de su programa y su dimensión les confieren también

relevancia urbanística, manifestada en aspectos como los criterios que presidieron la localización del equipamiento, el impacto en el entorno inmediato, etc. – vide, en dos momentos distintos, los ejemplos de los equipamientos de la *Feira de Industrias de Lisboa*⁴⁷³ y del *Centro Cultural de Belém*⁴⁷⁴.

A lo largo de este capítulo podremos observar, también, como fue variando la coordinación de las intervenciones urbanísticas de la ciudad con los planes de escala superior, en particular con el plan general de ordenación de la ciudad, destacándose la coincidencia temporal que se produce, en la primera mitad de la década de los noventa y en la actualidad, entre el gran volumen de producción de propuestas y los trabajos de elaboración/revisión del *Plan Director Municipal*.

Finalmente, no olvidamos la importancia de algunas iniciativas que, no habiendo sido ejecutadas, fueron manteniendo el tema de la transformación de la ribera industrial en la agenda del debate público; en este cuadro, además del importante concurso de ideas promovido en 1988 por la *Asociación de los Arquitectos Portugueses*, se presentan dos ejemplos de la continuación de procedimientos de esa naturaleza en la década de los noventa: (1) el *Premio Thyssen de Arquitectura* de 1996⁴⁷⁵, y (2) una propuesta avanzada por el arquitecto *Francisco Silva Dias* en 1999⁴⁷⁶.

4.2.1 La renovación urbana modernista en la ribera de Lisboa: las propuestas de demolición/reconstrucción en el trabajo técnico del Ayuntamiento de los años 50 a 70

⁴⁷⁰ Vide el estudio de los arquitectos *Gravata Filipe* y *David Colley* en las imágenes 426 a 429

⁴⁷¹ Como podremos observar en el capítulo 4.2.1, constituyen ejemplo de esta dinámica particular los cuatro casos referentes (1) a la *Rua da Praia de Pedrouços* – 2 estudios de conjunto de momentos distintos, presentados en las imágenes 317 a 320 –, (2) a la *Avenida 24 de Julho* – imágenes 332 a 338 –, o (3) en el terraplén de la *Boavista* – imágenes 344 a 346.

Menos “radicales”, otros estudios de encuadramiento de intervenciones privadas confirieron alguna “regla” urbanística a transformaciones de ocupaciones industriales precarias, como observaremos en ejemplos localizados (1) en la *Avenida 24 de Julho* – imágenes 324 a 326 –, o (2) en la *Rua da Bica do Sapato* – imágenes 339 a 343

⁴⁷² Desde 1990 con el Decreto-Ley nº 69/90 y desde 1999 con el Decreto-Ley nº 380/99

⁴⁷³ Imágenes 348 a 351

⁴⁷⁴ Imágenes 352 a 363

⁴⁷⁵ Presentado en las imágenes 374 y 375, representando las iniciativas institucionales

⁴⁷⁶ Imágenes 376 a 379, representando iniciativas aisladas avanzadas por parte de los ciudadanos

En la transformación de la ribera occidental y central de Lisboa como tema del proyecto urbanístico de la ciudad se puede identificar un primer momento en que, mientras la producción de estudios de conjunto por parte de los servicios técnicos del Ayuntamiento, fueron producidas diversas propuestas de renovación urbana que tuvieron en común, en su mayor parte y entre otros aspectos, el apostar por la demolición más o menos intensa de las áreas objeto de estudio y su sustitución por una nueva configuración de diseño urbano.

Como los casos presentados ilustran a continuación, el ámbito temporal de los estudios de conjunto de este primer momento puede ser acotado entre la década de los cuarenta⁴⁷⁷ y la década de los setenta⁴⁷⁸; sin desear esbozar ninguna doctrina general sobre la naturaleza de los estudios en los distintos momentos de este intervalo temporal, en los seis ejemplos ilustrados los estudios realizados en las décadas de los sesenta y de los setenta acabaron por tener mayores implicaciones en la ribera – realidad que creo puede ser extrapolada para la ribera industrial en general.

Por la mayor dinámica renovadora, previendo la demolición de áreas enteras ribereñas, por su mayor racionalismo, y atendiendo al hecho de que algunos de esos estudios de conjunto justificaron efectivamente la realización de intervenciones localizadas, destaco las propuestas de las décadas de los sesenta y de los setenta.

A este conjunto de propuestas se le puede aplicar la clasificación general de “modernista” al poderse encuadrar, conceptualmente, en la relación de los valores de la ciudad antigua/actual protagonizada por el movimiento moderno,

entonces depreciada en su relación con las propuestas racionalistas de, entre otros, segregación funcional y de infraestructuras, liberación del suelo con recurso a “*pilotis*”, construcción en altura con recurso al bloque y acentuación de la horizontalidad en el trabajo de fachadas – no significando pues una adhesión plena de estos estudios al movimiento moderno, sino, simplemente, el reducido valor que entonces se atribuyó a las preexistencias industriales de la ribera.

El recurso a este adjetivo eventualmente reductor de la realidad⁴⁷⁹ que fueron estas varias propuestas, pretende transmitir la no - relación con la preexistente ribera industrial, aunque, como veremos, en casos puntuales tampoco se adoptó la tipología de edificio de bloque – como pasó mayoritariamente con los casos de las propuestas urbanísticas de la década de los cuarenta (por ejemplo, la de *Faria da Costa* para *Bom Sucesso* en 1940), anteriores a esta fase.

Como veremos, quizás debido al contexto económico del periodo o a la ausencia de vínculo jurídico/legal de estos estudios internos de los servicios, la verdad fue que gran parte de estos estudios no llegó a concretarse en obra o tuvo manifestación en apenas algunas partes localizadas de su área de intervención.

Para ilustrar el primer momento de este proceso de transformación de la ribera de Lisboa volvemos a utilizar la técnica del estudio de casos ilustrativos de una realidad que fue más amplia y que no es fácil de investigar⁴⁸⁰, y utilizando, para ello, seis zonas ribereñas de la ciudad.

⁴⁷⁷ Primer periodo de mayor inversión en el desarrollo de estudios urbanísticos de detalle, en el contexto de, entre otros aspectos, el trabajo de *Étienne de Groer* en la ciudad, a partir de 1938, y de la elaboración del *Plan Director de Urbanización de Lisboa*, 1948

⁴⁷⁸ En el contexto de la fuerte inversión en estudios de detalle, encuadrados por el espíritu modernista que presidió a las propuestas parcelarias del *Plan Director de Lisboa* de 1967, de que constituye ejemplo la propuesta avanzada para la zona de Belém, presentada en la imagen 402

⁴⁷⁹ Y que en casos como el presentado para la *Rua da Bica do Sapato* puede incluso ser parcialmente desajustado de una eventual clasificación estilística de las piezas de arquitectura producidas, parte de ellas justificando quizás mejor una designación de post-modernas

⁴⁸⁰ Parte de los estudios aquí avanzados fueron descubiertos en los archivos municipales a propósito de procesos singulares de parcelas; la identificación y localización dentro del Ayuntamiento de estos estudios antiguos y no vinculativos no es fácil, siendo probable que muchos estén perdidos, depositados en archivos difícilmente accesibles y no inventariados o a la espera de sus autores en la época

La primera es la *Rua da Praia de Pedrouços* (literalmente calle de la playa de *Pedrouços*), donde, a propósito de la formación del almacén industrial localizado en el número 47⁴⁸¹, presento dos estudios de conjunto realizados en momentos distintos – el primero realizado en la década de los cuarenta y el segundo en la primera mitad de la década de los sesenta.

La transformación de la parcela para el uso industrial se produjo en dos momentos distintos.

El primero tuvo lugar en 1946 y 1947, fecha en que se presentó el proyecto de ampliación de los talleres que funcionaban en el barracón y de la construcción de un tejado para las *Oficinas Eugénio e Severino Lda* – imagen 314; es en este expediente donde el Ayuntamiento hace referencia a un estudio de conjunto para una zona industrial, no realizada, cuyo plano se presenta en la imagen 317.

El segundo momento (antecedido en 1958 por el cercado de la parte del terreno que ocupaba a título precario) tuvo lugar en 1960, fecha del proyecto de remodelación de las instalaciones industriales – imágenes 315 y 316⁴⁸²; dos años después, en 1962, se adjunta al expediente una versión del *Estudio de la Rua de Pedrouços*, elaborado a 26 de Febrero, que alteró la primera versión aprobada tres días antes.

Este estudio de conjunto, cuyo extracto y detalle se presentan en las imágenes 318 y 319⁴⁸³, propone la demolición integral de las

preexistencias, seguida por la reconstrucción del edificado en un continuo de 4 plantas (salvo una zona puntual de residencias individuales), en toda la extensión de los dos frentes de la *Rua da Praia de Pedrouços*, incluyendo el frente sobre el *Largo da Princesa*; cabe señalar que este estudio de conjunto llegó, al menos en su primera versión, a merecer la aprobación del Alcalde.

Dos años más tarde, en 1964, fue desarrollado por el Ayuntamiento la continuación del estudio de conjunto para la zona localizada al sur de la *Rua da Praia de Pedrouços*, hasta la *Avenida da India*; presentada en la imagen 320 (también apenas en un extracto), esta propuesta no sólo siguió ignorando todas las estructuras preexistas⁴⁸⁴, sino que contemplaba la inutilización de la *Rua Fernão Mendes Pinto*, trazada apenas veinte años antes – sustituida por un nuevo eje viario, paralelo a la *Avenida da India*.

En esta extensión territorial del estudio de conjunto para *Pedrouços*, el edificado residencial se dispuso en bloques perpendiculares a las vías, transformando los interiores de manzana en espacios de acceso público.

Este ejemplo de la *Rua de Praia de Pedrouços* es bien representativo de este proceso de transformación de los tejidos/espacios industriales de la ribera como estudios de conjunto “modernistas”; el patrimonio corriente del sitio, industrial y preindustrial, no era valorizado y el proyecto de transformación de los tejidos/espacios industriales trataba de crear ciudad de nuevo, demoliendo la generalidad del existente.

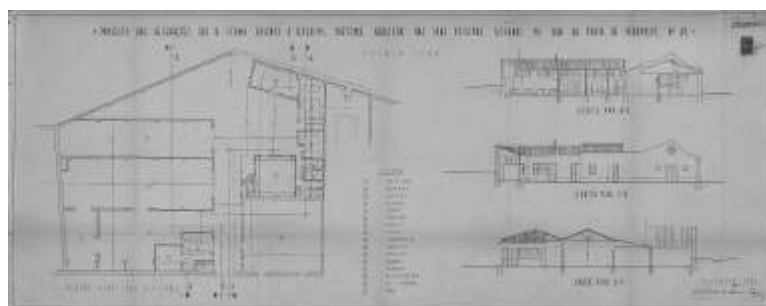
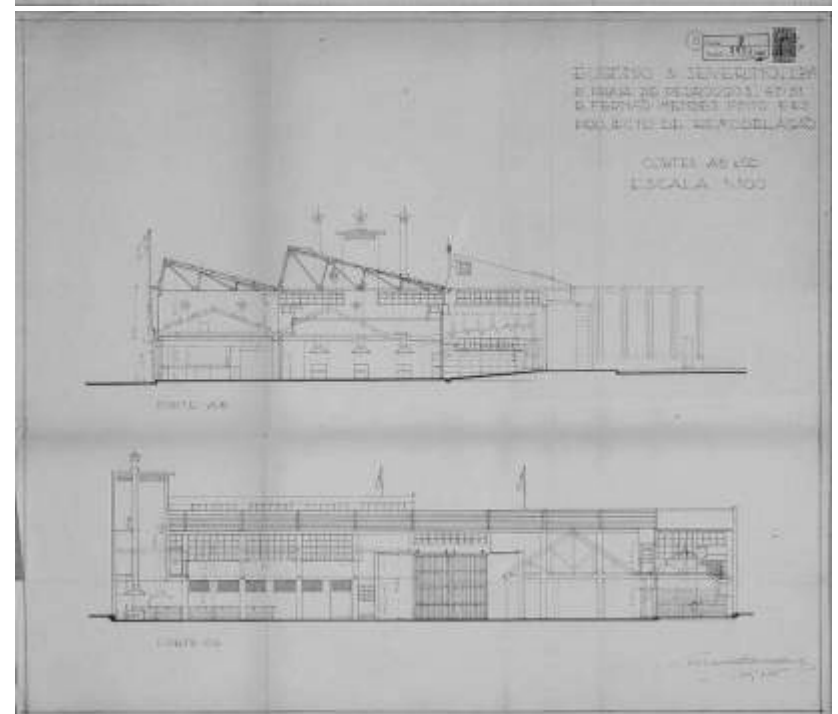
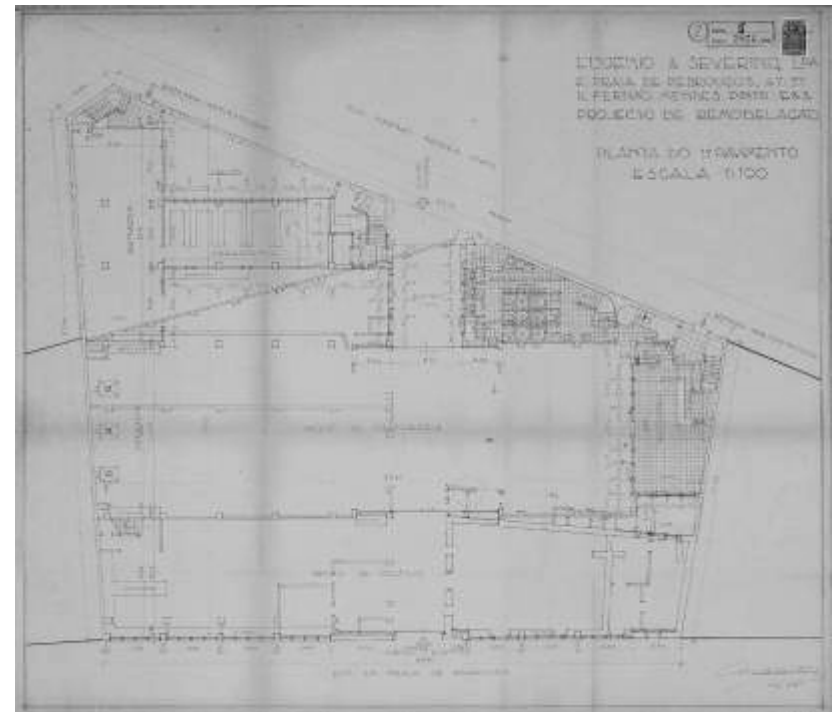
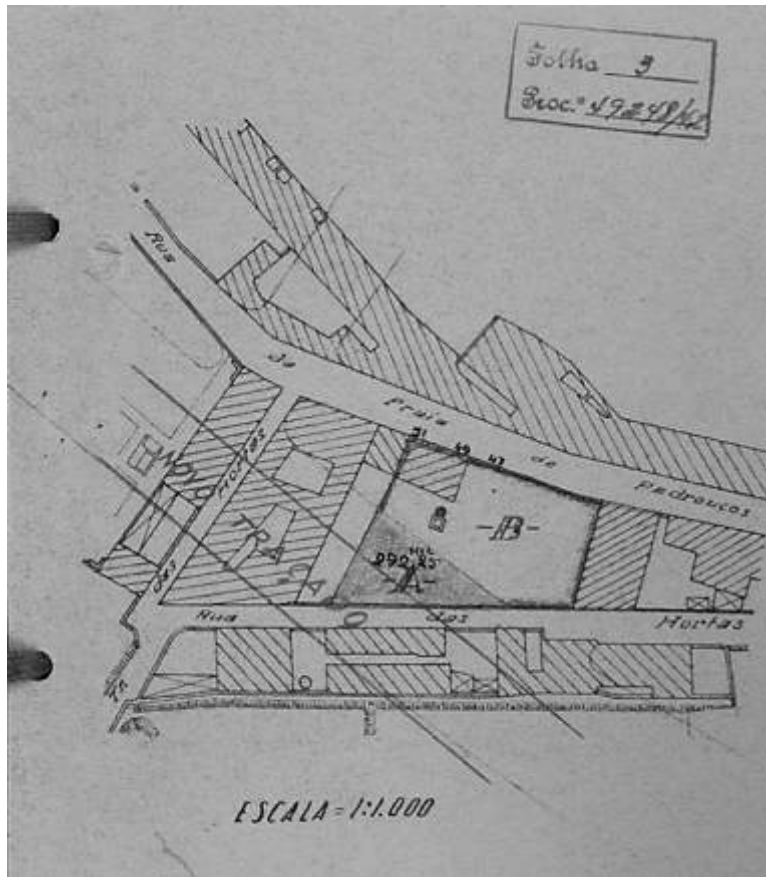
La segunda zona de la ribera utilizada para ilustrar este primer momento de transformación de la ribera es *Bom Sucesso*, que después de haber conocido propuestas de demolición parcial en estudios de conjunto no realizados entre 1940 y 1942, acabó por ser objeto de una intervención más reciente – que abordaremos más adelante.

⁴⁸¹ La referencia más antigua a su proceso remonta a 1929, constando de una solicitud para la «*abertura de un portón en el barracón anexo a la residencia*» – el uso primero de la parcela, entonces en su mayor parte una finca sin ocupación. En 1942 tuvo lugar el proceso de expropiación del extremo sur de la parcela, para la apertura de un nuevo eje viario, así pasando a colindar, también, con la *Rua Fernão Mendes Pinto* – imagen 4.2.01

⁴⁸² Según la Memoria Descriptiva del Proyecto de Remodelación de, los «*trabajos son considerados urgentes por determinación de la 3ª Circunscripción Industrial de la Dirección-General de Indústria, que consideró deficientes las actuales condiciones de trabajo, de higiene y de seguridad de los trabajadores, hecho que motivó la elaboración de este plan*»; expediente depositado en el Archivo Intermedio del Ayuntamiento de Lisboa, obra número 8.004

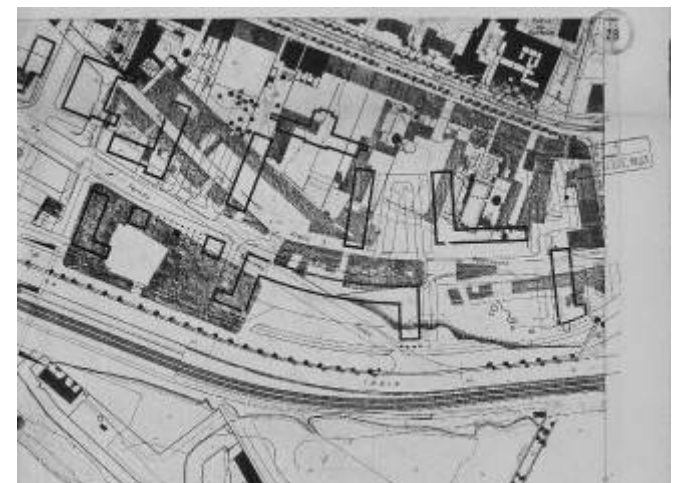
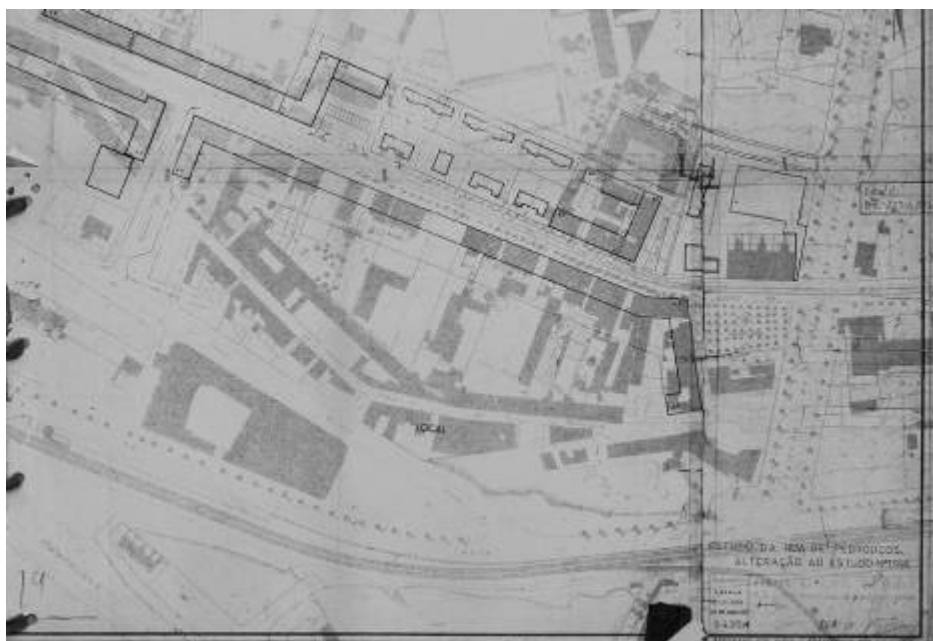
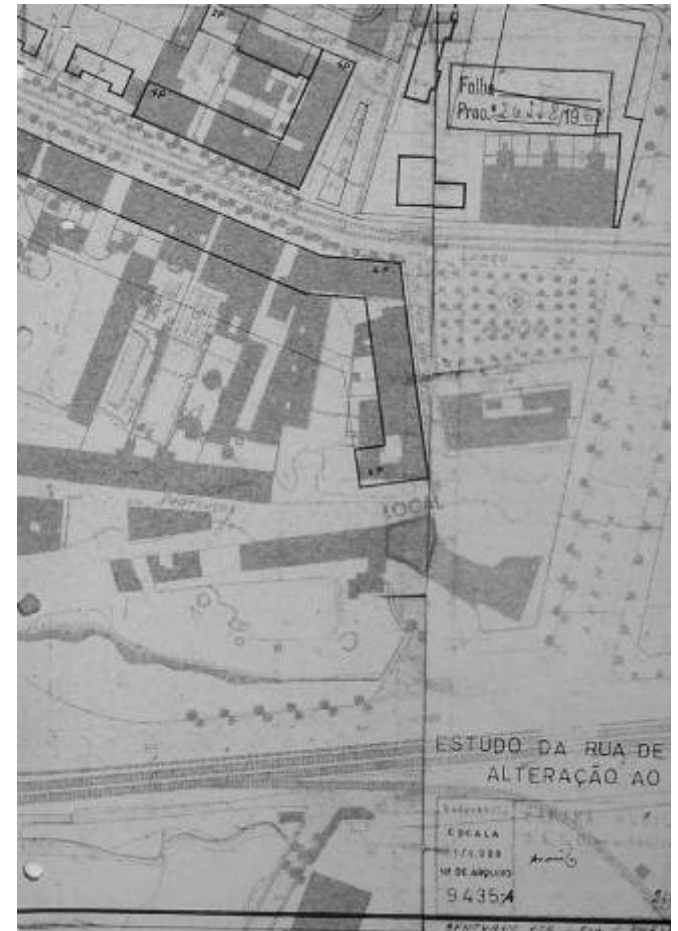
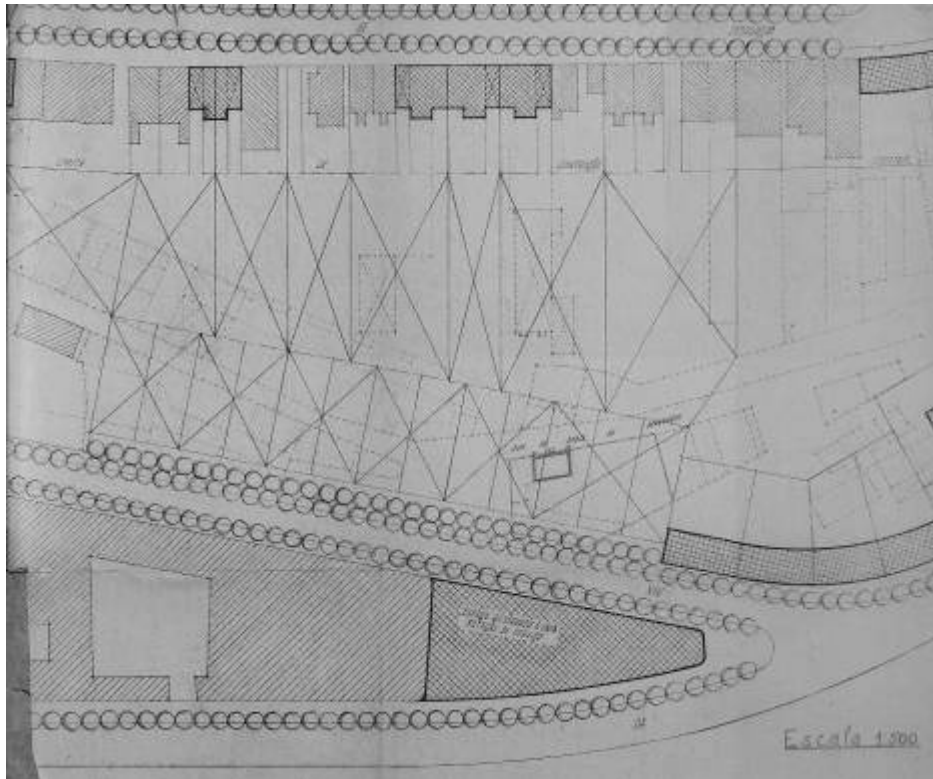
⁴⁸³ Obtenidas del expediente del edificio vecino, localizado en la *Rua da Praia de Pedrouços*, números 1 a 3, depositado en el Archivo Intermedio del Ayuntamiento de Lisboa, obra número 26.405

⁴⁸⁴ Incluyendo el edificio de la *Constructora Moderna* presentado en el capítulo 4.1, imágenes 328 y 329



imágenes 313 a 316

Parcela industrial de la *Rua da Praia de Pedrouços*, número 47: (313) planta de la zona, identificando la parcela (en su mayor parte un solar sin ocupación), la parcela A a expropiar y el trazado de la nueva *Rua Fernão Mendes Pinto*, 1942; (314) proyecto de ampliación de los talleres operativos en el barracón y de construcción de un tejado para las *Oficinas Eugénio e Severino, Lda.*, 1946/1947; (315) y (316) proyecto de remodelación de las instalaciones industriales, 1960



Imágenes 317 a 320

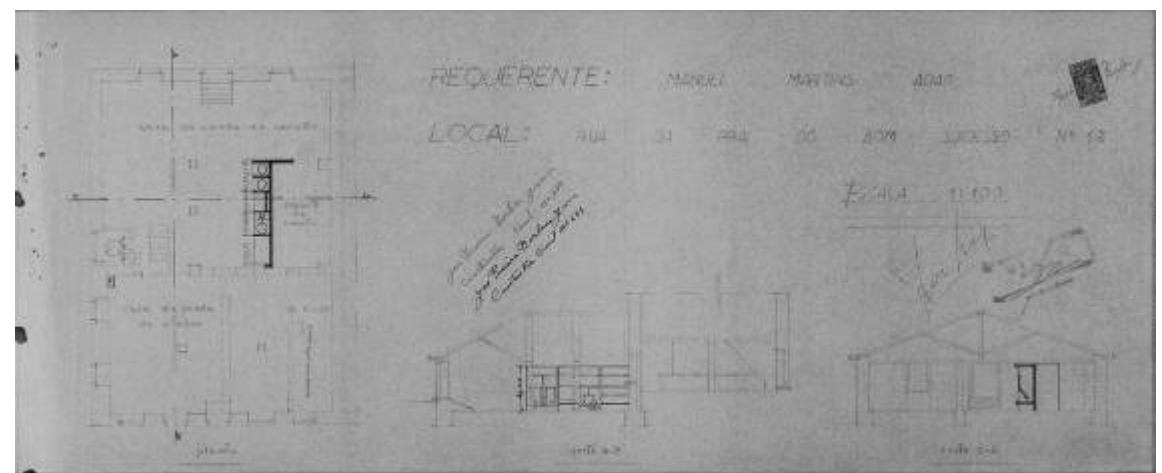
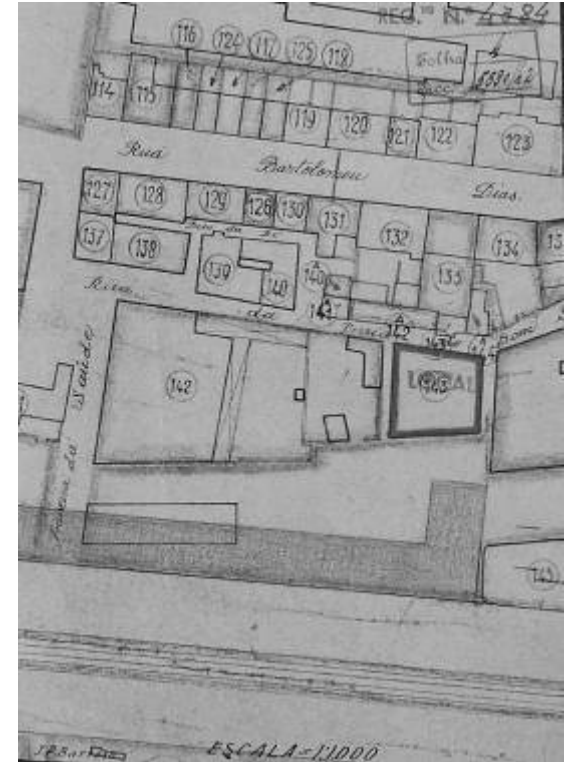
Extractos de los estudios de conjunto elaborados por el Ayuntamiento para la zona de *Pedrouços*: (317) Estudio de conjunto para una zona industrial, 194-; (318) y (319) extracto y detalle de la alteración del *Estudio de la Rua de Pedrouços*, 1962, y; (320) continuación del estudio de conjunto hasta la *Avenida da Índia*, 1964

Tomando como referencia la parcela localizada en los números 13 a 19 de la *Rua da Praia do Bom Sucesso* (de nuevo literalmente una "calle de la playa de"), constituida por un edificio residencial corriente, anterior a la industrialización de la zona, ampliado con un barracón de planta baja en parte trasera – que en 1957 estaba dedicado a la venta de vinos y de carbón –, pueden ser identificados los extractos de dos estudios de conjunto realizados para la zona.

El primero una propuesta del arquitecto *Faria da Costa*, que tenía como objetivos (1) el ensanchamiento de la *Rua Bartolomeu Dias*, con la demolición de parte sustancial del edificado existente y la creación de un nuevo frente edificado paralelo a la calle, y (2) la ocupación edificada del frente sobre la *Avenida da Índia*, previendo demoliciones localizadas y la ordenación del límite posterior de las parcelas edificadas colindantes.

Poco después, en 1942, el Ayuntamiento produjo un segundo estudio que consistió en una propuesta localizada de ocupación edificada del frente de la *Avenida da Índia*, que ya no contemplaba la

demolición del conjunto de almacenes recientemente recuperados, cuyo proyecto inicial remonta a 1888 y 1909.



imágenes 321 a 323

Edificio de la *Rua da Praia do Bom Sucesso*, números 13 a 19, y su entorno: (321) extracto del estudio de conjunto del arquitecto *Faria da Costa*, 1940; (322) extracto del estudio de conjunto de 1942; (323) proyecto de alteraciones en el edificio, 1957

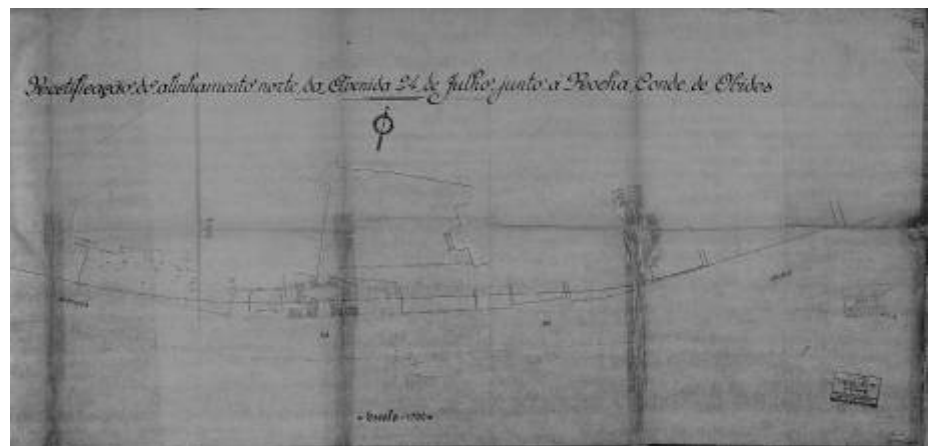
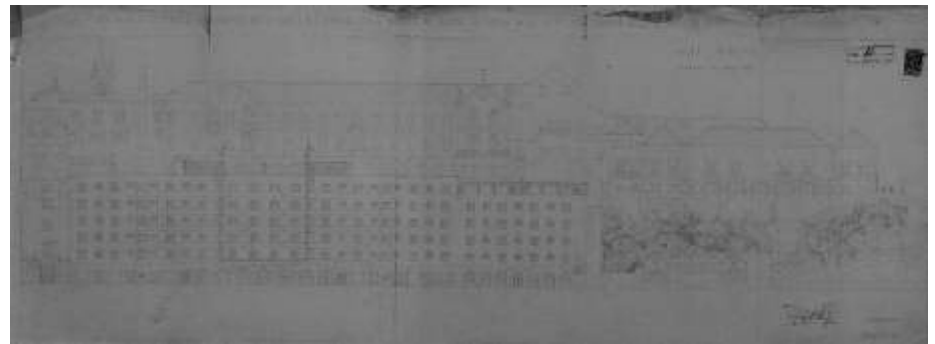
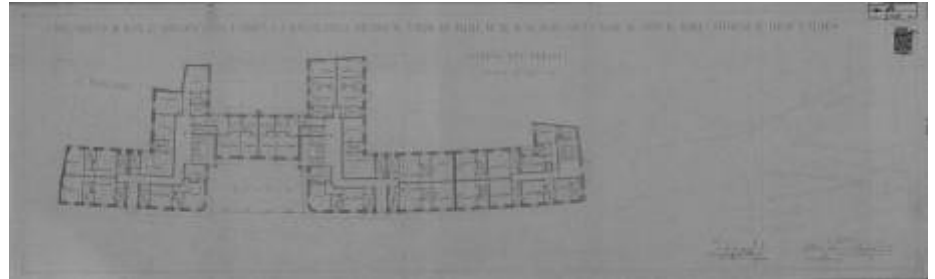
Tal como pasó con el ejemplo anterior, estos dos estudios (ambos del inicio de la década de los cuarenta, elaborados en el cuadro de los trabajos del *Plan Director de Urbanización de Lisboa* de

1938/48), corresponden a una dinámica de cerramiento de tejidos preexistentes y no tanto a propuestas de transformación de la ribera industrial.

Volviendo a la *Avenida 24 de Julho* y tomando por referencia las parcelas actualmente identificadas con los números 120 a 132 – correspondientes a un área con aproximadamente 90 metros de frente de calle, limitada posteriormente por un muro de altura superior a 10 metros –, la primera referencia existente en su expediente se refiere a una ocupación parcial previa por parte de la *Fábrica Moagem* (molienda) *Esperança*⁴⁸⁵.

Confrontados con una solicitud del puerto, los servicios del Ayuntamiento promovieron en 1946 la elaboración de un plan de *Rectificación del Alineamiento norte de la Avenida 24 de Julho junto a la Rocha do Conde de Óbidos*, previendo el retroceso de los frentes edificados de ambos lados de forma a potenciar el destaque de las escaleras – disposición que fue más tarde respetada.

Pasada una década, en 1957, se presentó el *Anteproyecto de 3 edificios para oficinas, de 2 edificios residenciales y de 1 hotel*, del arquitecto João Abel Manta, proponiendo, respetando la nueva alineación



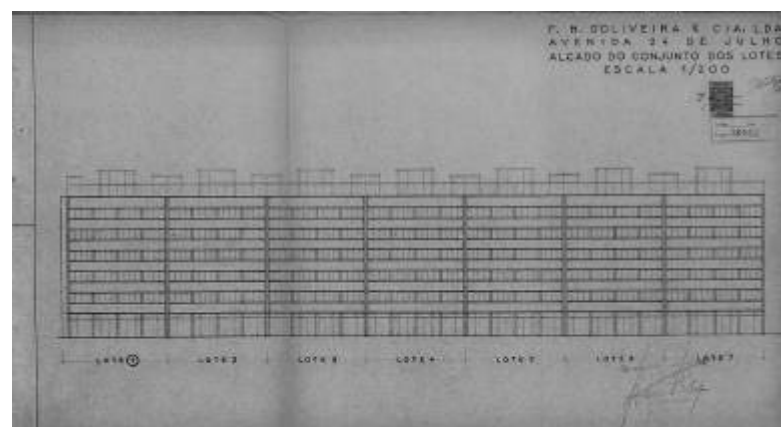
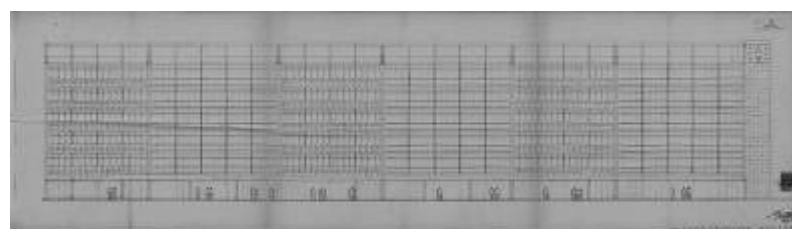
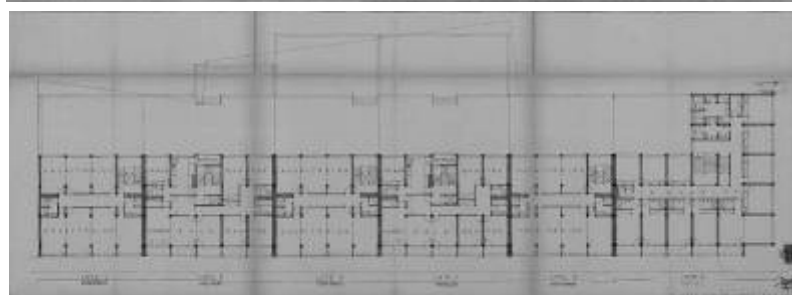
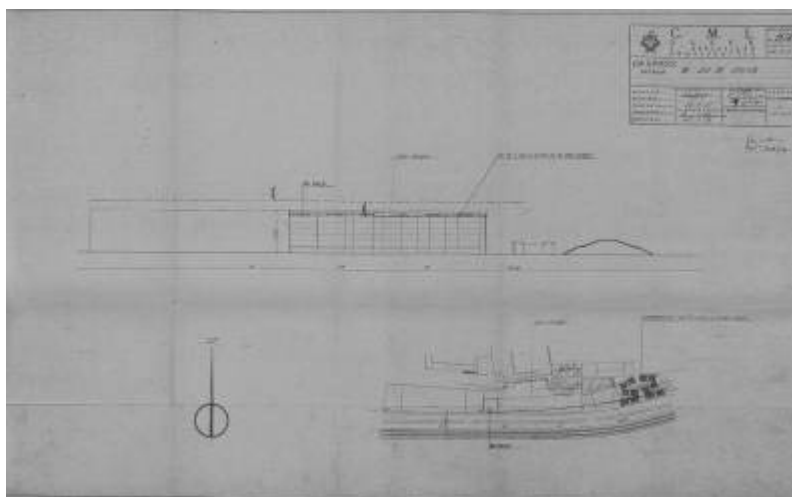
⁴⁸⁵ En 1942 la *Administración del Puerto de Lisboa* requirió una autorización para la transferencia del almacén de la compañía *F. H. d'Oliveira & C^ª Lda.*, entonces localizado en la dársena de *Alcântara* [proceso simultáneo a la presentación del anteproyecto por parte de la compañía – solicitud no tramitada. Citando la petición del puerto, «necesita esta Administración General, por motivo de la ejecución del plan de arreglo de la dársena de Alcântara, superiormente aprobado, de disponer del terreno donde se encuentra edificado el almacén de la *F. H. d'Oliveira & C^ª Lda.*, en el terraplén norte de aquella dársena. Siendo indispensable, para la ejecución de los trabajos indicados, la demolición urgente de aquel almacén, solicita esta Administración General a V.Exa que se digne autorizar la transferencia, aunque sea a título provisional, de aquel almacén al terreno con esa finalidad adquirido, sito en la *Avenida 24 de Julho*, ya requerida por aquella firma al Ayuntamiento» [Carta de la *Administración del Puerto de Lisboa* de 9 de Septiembre de 1942, dirigida al Ayuntamiento, reforzando la petición de la firma *F. H. d'Oliveira & C^ª Lda* de 25 de Agosto de 1942; depositado en el Archivo Intermedio del Ayuntamiento de Lisboa, obra número 37.090]. Tres años después, en 1945, se presentó el anteproyecto del arquitecto *António Reis Camelo* del *Proyecto de Bloque de Apartamentos con Oficinas, un Restaurante y un Café-Bar*, proponiendo el conjunto edificado con un cuerpo central reculado, dispuesto sobre el perfil del eje viario

imágenes 324 a 326

(324) y (325) *Avenida 24 de Julho*, parcela correspondiente a los actuales números 120 a 132: *Proyecto de Bloque de Apartamentos con Oficinas, un Restaurante y un Café-Bar*, anteproyecto, arquitecto *António Reis Camelo*, 1945; (326) *Rectificación del alineamiento norte de la Avenida 24 de Julho junto a la Rocha do Conde de Óbidos*, 1957

prevista por los servicios del Ayuntamiento, un hotel en la esquina frontera a las escaleras, seguido por tres edificios residenciales y dos de oficinas, dispuestos de forma alternada.

Como podemos observar, esta propuesta fue coordinada con un estudio de alineamiento y volumetrías promovido por el Ayuntamiento en el mismo año.



imágenes 327 a 331

Avenida 24 de Julho, parcela correspondiente a los actuales números 120 a 132: (327) Estudio de alineamiento con volumetrías, promovido por el Ayuntamiento, 1957; (328) a (329) plano conjunto y alzado conjunto del *Anteproyecto de 3 edificios para oficinas, 2 edificios residenciales y de 1 hotel*, arquitecto João Abel Manta, 1957; (340) vista actual del conjunto; (341) alzado conjunto del proyecto-tipo de siete edificios residenciales

Este estudio de conjunto fue desarrollado en 1958 ya en fase de proyecto, proponiendo, entonces, siete parcelas a edificar a partir del recurso a un edificio-tipo, las siete destinadas a oficinas⁴⁸⁶.

Siguiendo en la *Avenida 24 de Julho* y fijándonos en la parcela donde se sitúan los edificios con el actual número 80, en el inicio

⁴⁸⁶ La respectiva Memoria Descriptiva es clara en lo que respecta al papel activo de los servicios del Ayuntamiento en la definición de algunos de los parámetros del proyecto: «De acuerdo con las informaciones dadas al anteproyecto oportunamente presente para apreciación en el Ayuntamiento de Lisboa (...), se consideró un pasaje cubierto al nivel de la planta baja, cuyo plano marginal

recula tres metros del alineamiento general de las fachadas, así como del alineamiento general de las fachadas previsto en el plan de urbanización del local (...), con cerca definida por el Ayuntamiento» [Proyecto de la Parcela 1, 1958. Depositado en el Archivo Intermedio del Ayuntamiento de Lisboa, obra número 37.090] - plan de urbanización que, en realidad, no era más que un estudio de conjunto interno de los servicios municipales. En el año 1960 el terreno cambia de propietario y, aún en proyecto, la parcela 1 fue vendida en 1964; después de ser objeto de un nuevo proyecto de alteraciones, entonces ya solo relativo a esta parcela, el edificio fue finalmente construido entre 1968 y 1969

de la década de los sesenta propiedad de la *Companhia Previdente*, el desarrollo urbanístico verificado tuvo como base el estudio de conjunto de 1962 propuesto por el Ayuntamiento para conciliar varios expedientes que estaban en curso para esa zona.

Inciendo en parte en la manzana longitudinal comprendida entre la *Rua das Janelas Verdes* (el eje longitudinal preexistente de la ribera en este tramo) y la *Avenida 24 de Julho* (el corredor longitudinal de infraestructuras resultante del terraplén portuario), en el área limitada por el Museo de Arte Antigua (antiguo *Palacio Alvor-Pomba*) a poniente y por el edificio

de la *Garagem Conde Barão*, antes referido, este estudio de conjunto aprobado a 24 de enero de 1962 por el Alcalde proponía la total demolición de toda la zona, avanzando una propuesta de diseño en que un corredor de bloques sobre "pilotis", incluyendo una galería cubierta, se disponían a lo largo de las calles, organizando en el interior de la manzana una sucesión de bloques perpendiculares, apoyados en un muro interior a partir del cual se vencía la diferencia de cotas existente.

El proyecto de conjunto, del arquitecto *José Câmara Lumelino*, se basó en este "radical" estudio urbanístico municipal, siendo aprobado en el año de 1966⁴⁸⁷.

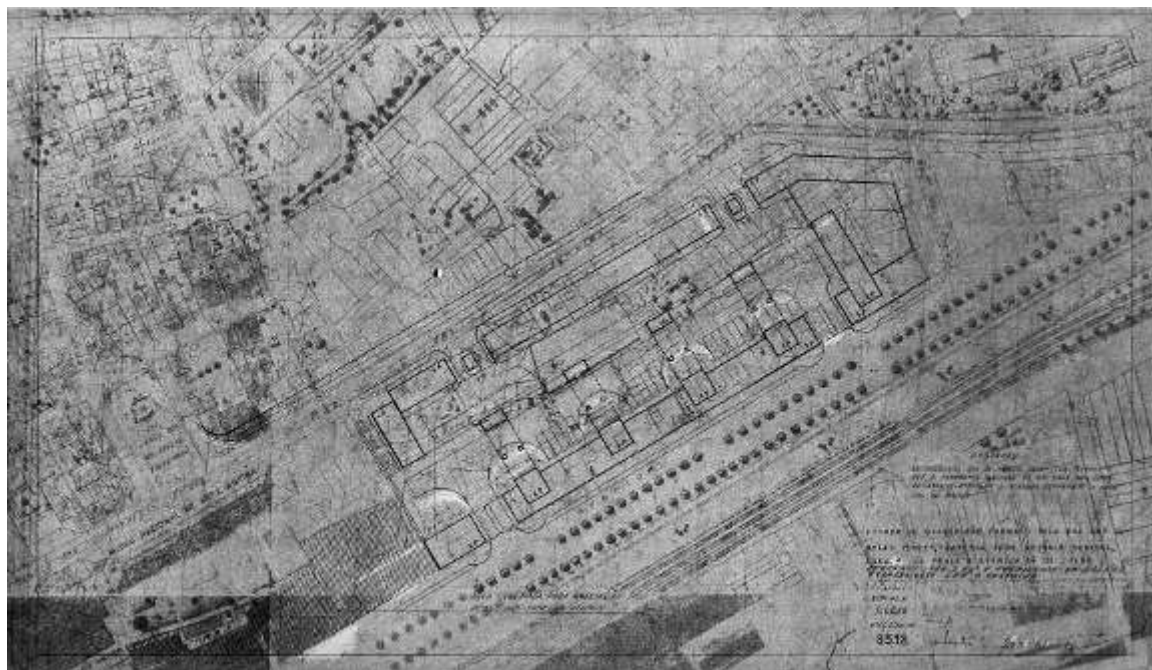


imagen 332

Estudio de la manzana formada por la *Rua das Janelas Verdes*, *Travessa José António Pereira*, *Escadinhas da Praia* y *Avenida 24 de Julho*, 1962

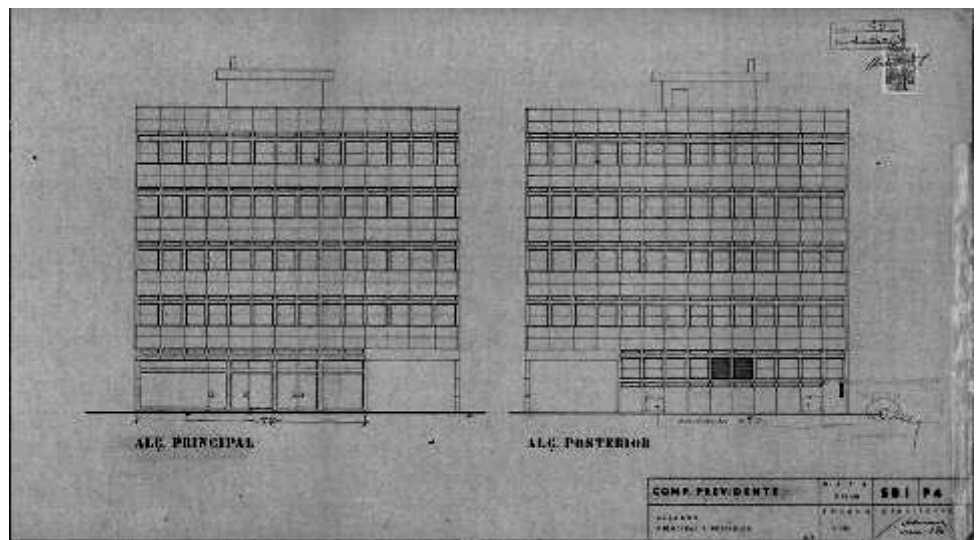
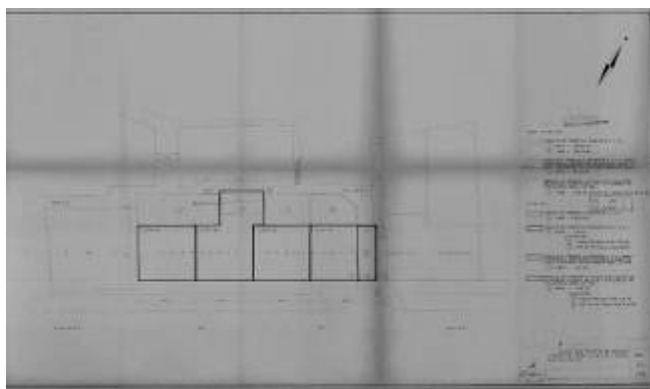
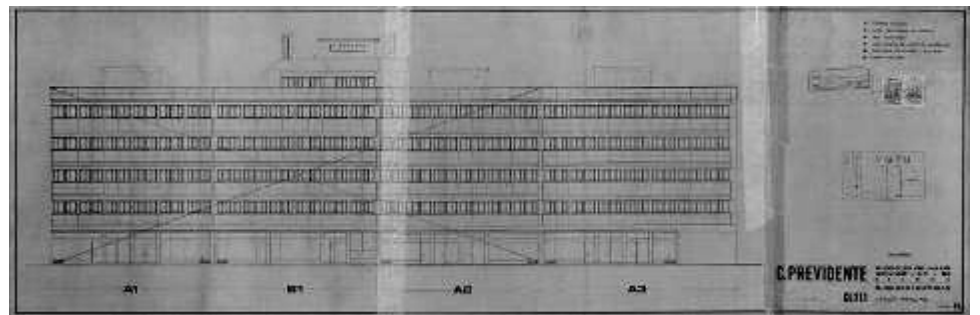
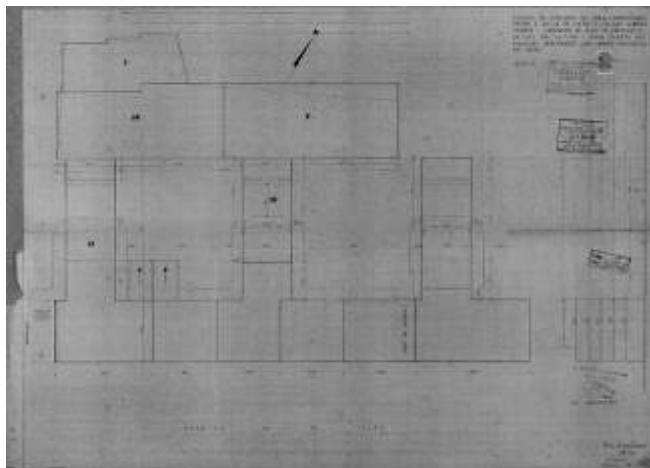
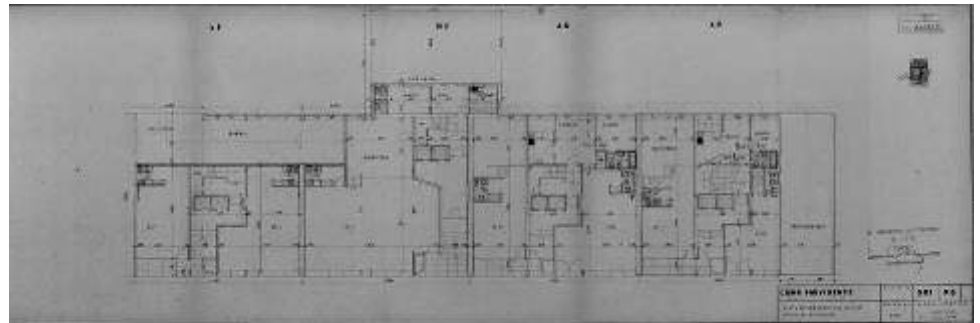
La quinta zona a que recorro para ilustrar el primer momento de este proceso de transformación de la ribera de Lisboa es la *Rua da Bica do Sapato*, tomando como referencia al efecto los edificios localizados en los actuales números 44 a 48.

El proyecto de conjunto de estos cuatro edificios se encuadró en el estudio de conjunto desarrollado, una vez más, por los servicios municipales en 1973 (imágenes 339 y 340), en el que se previó la disposición y volumetría del edificado para la zona, consagrando como elemento común el recurso a un embasamiento (el edificado superior fue muy heterogéneo) – así compatibilizando las pretensiones de renovación del edificado entonces existentes para las varias parcelas⁴⁸⁸.

⁴⁸⁷ En este estudio fue prevista la creación de cuatro parcelas (A1, B1, A2 y A3), la última posibilitando el acceso al *Beco da Galheta*, en el interior de la manzana. La fachada de conjunto, dibujada por recurso a la repetición de un proyecto-tipo de base, señaló su vínculo al modernismo recurriendo, entre otros aspectos, al acentuar de la horizontalidad en las ventanas y al recurso a los "pilotis" sueltos en la galería. Los proyectos de licenciamiento de las cuatro parcelas fueron

aprobados entre 1973 y 1974, siendo construido hasta 1976, fecha de la entrega de los planes finales

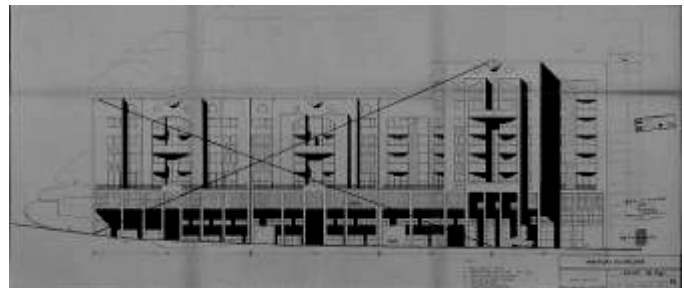
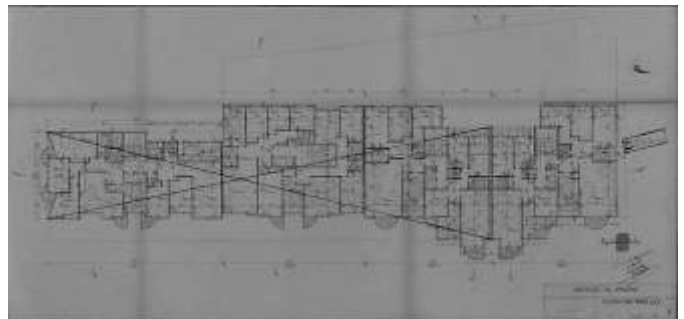
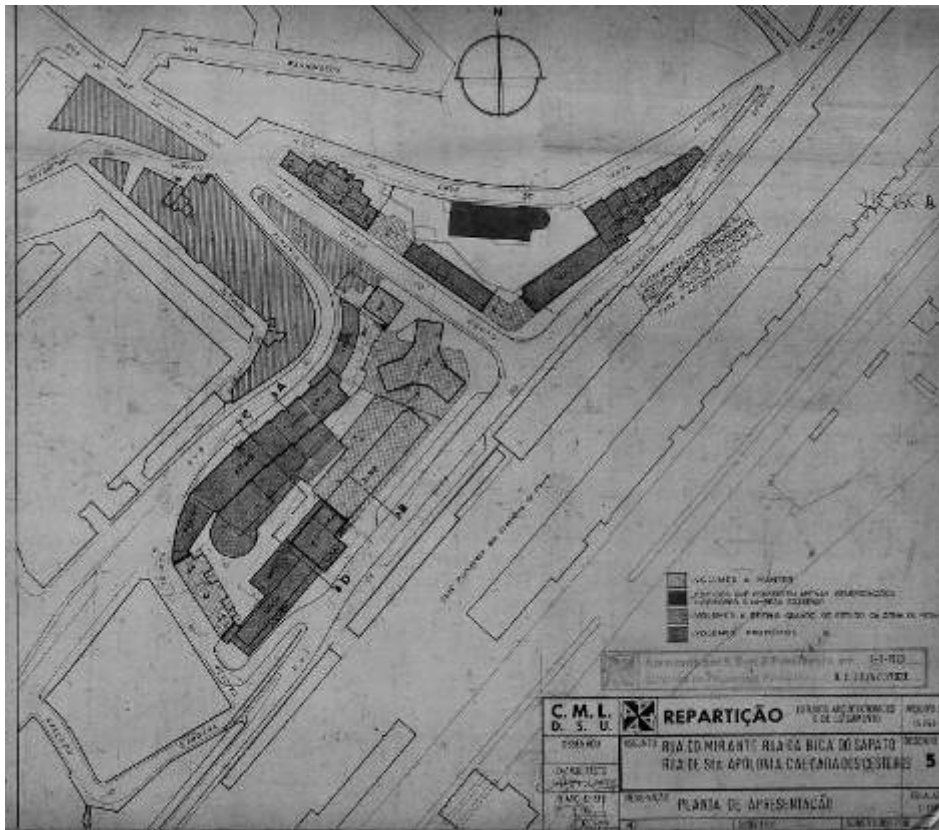
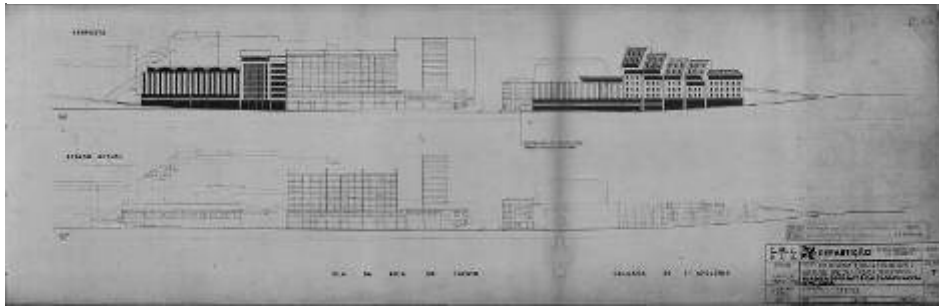
⁴⁸⁸ El proyecto de licenciamiento, tomando como ejemplo la parcela 4, fue realizado en 1986, siendo del arquitecto *Agostinho Alves da Rocha*. También aquí, la Memoria Descriptiva del proyecto asume la coordinación con el estudio



imágenes 333 a 338

Conjunto edificado de la *Avenida 24 de Julho*, número 80: (333) vista actual; (334) *Estudio de conjunto de la zona comprendida entre la Avenida 24 de Julho y la Rua das Janelas Verdes, (...) para acierto de las soluciones referentes a los varios procesos en curso, 1966*; (335) ; (336) planta conjunta de las tiendas, 1966; (337) telas finales - alzado de la parcela A3, integrado en el alzado conjunto, 1976, y; (338) alzados principal y posterior, 1966

municipal de conjunto: «A esta localización, funcionalmente privilegiada, hay que añadir otro elemento enriquecedor, desde el punto de vista paisajístico, que es la proximidad o vecindad al Estuario del Río Tajo, al sur. La importancia primordial de este elemento natural es notoria en la organización de todo el proyecto. La implantación, la volumetría y las alturas de fachada propuestas resultan de un estudio elaborado por el Ayuntamiento de Lisboa para el local. (...) Así, fue proyectado un conjunto de edificios con programa y disposiciones similares, que, entendidos como un todo, buscaban en la noción moderna de la arquitectura su concepción gestalista, sin olvidar la simplicidad compositiva, condición necesaria a su integración» [Proyecto de la Parcela 4, 1986. Depositado en el Archivo Intermedio del Ayuntamiento de Lisboa, obra número 61.596]



[imágenes 339 a 343](#)

Izquierda:
Estudio de conjunto para la *Rua do Mirante*, *Rua da Bica do Sapato*, *Rua de Santa Apolónia* e
Calçada dos Centeiros, 1973: (339) plano de volumetrias; (340) plano de presentación;

Derecha:
(341) vista actual de la zona; (342) y (343) plano de las planta 4 a 6 y alzado sur (Tejo), integrados
en el alzado de conjunto, del proyecto de construcción del edificio en la *Rua da Bica do Sapato*,
número 44, 1986

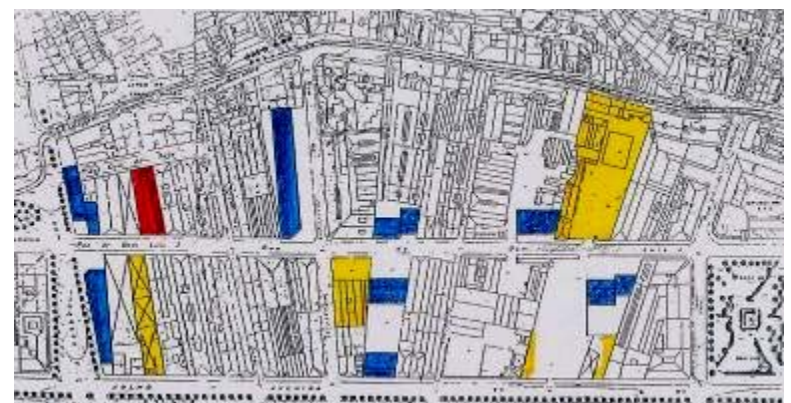
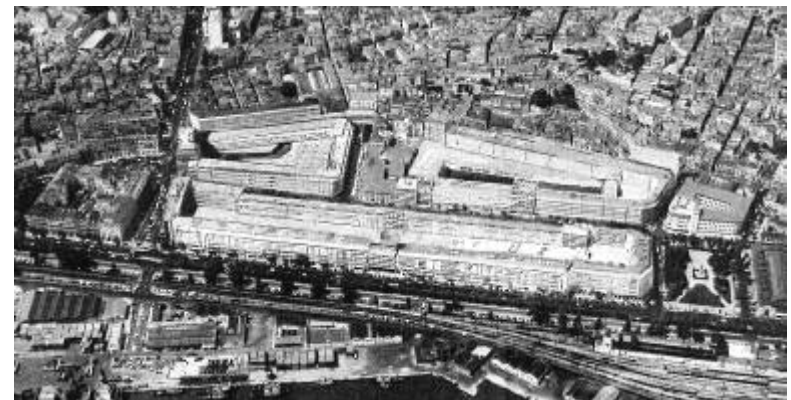
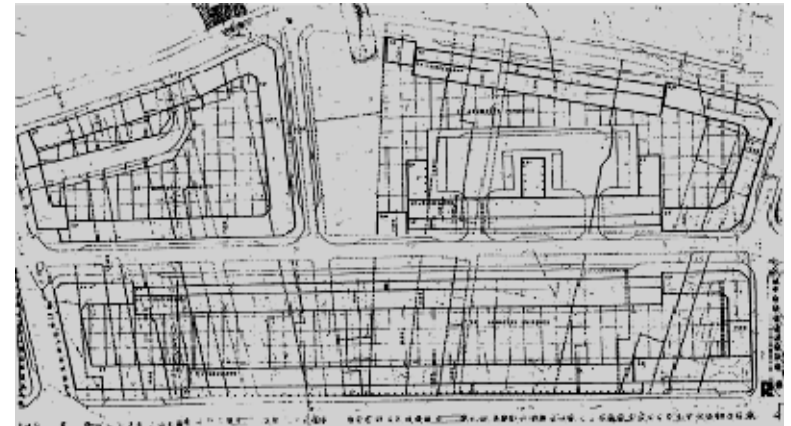
Finalmente, el sexto y último ejemplo utilizado es el *Estudio de Revisión de las Manzanas Limitadas al norte por el Largo do Conde Barão y Rua da Boavista, al sur por la Avenida 24 de Julho, a naciente por la Rua da Moeda y por Praça D. Luis I, y a poniente por la Avenida D. Carlos I*, aprobado en 1962 y revocado en 1972.

Quizás una forma eficaz de describir este estudio y su impacto en la zona del terraplén de *Boavista* – cuya formación pudimos ver en el capítulo 2 y al que volveremos más adelante –, es el recurso a la fuente de donde provienen los datos, que es el *Estudio Previo de Reconversión de la Zona Boavista – 24 de Julho*, realizado en 1993.

Según la memoria de este plan de pormenor, «*sin conocer la existencia de este plan es difícil entender el origen de todas las construcciones más recientes, pues son disonantes y de volumetría y alineamientos a primera vista inexplicables. Se trata, a lo sumo, de una media docena de conjuntos de edificios: desde los más antiguos, con frente al Largo Vitorino Damásio a poniente, dibujado con retranqueos y saltando por encima de la Rua do Cais do Tojo según propuesta del referido “plan”, hasta el más reciente acabado en 1992 (el Banco Português do Atlântico), situado a lo largo de la Rua do Instituto Industrial, (...)*

Este “plan del 62” preveía la destrucción completa de la zona (incluyendo la casi totalidad de los dos frentes de Boavista, manteniendo únicamente las construcciones de los años treinta del frente naciente de la Rua do Instituto Industrial), la eliminación de las calles transversales (los callejones), y el sustancial ensanchamiento de las Ruas D. Luis, da Boavista y de la parte norte del Instituto Industrial (...), para poder dar origen a construcciones más altas.

(...) Aunque haya sido revocado en 1972, afortunadamente sin tener tiempo para demoliciones a lo largo de la Boavista, sea porque los responsables municipales vacilaron en su aplicación



imágenes 344 a 346

El *Estudio de Revisión de las Manzanas*, el plan municipal para la *Boavista* desarrollado en 1962: (344) Plano del estudio, 1962; (345) y (346) simulación del plan de 1962 sobre fotografía aérea, y plano de 1993 identificando en rojo los compromisos y en azul las edificaciones efectivamente realizadas según el estudio de 1962 – ambos realizados en el ámbito del *Estudio Previo de Reconversión de la Zona Boavista – 24 de Julho*, 1993

en toda su violenta extensión, este “plan del 62” continuó

“discretamente” a servir de inspiración, como ya hemos referido, a todos los licenciamientos ocurridos en la zona (...)»⁴⁸⁹.

4.2.2 Los grandes equipamientos de la ciudad como tema de transformación urbana en la ribera occidental de Lisboa

Aunque correspondan a intervenciones de proyecto de arquitectura, la introducción en la ribera de los grandes equipamientos de la ciudad, durante la simple ocupación de grandes terrenos disponibles resultantes del terraplén – fuera del área del puerto –, o como resultado de procesos de renovación urbana (implicando la demolición de estructuras preexistentes), acabó por constituir un hecho urbanístico relevante en la transformación de la ribera.

En los ejemplos presentados, no fue simplemente la dimensión de la parcela ocupada y de los edificios creados el aspecto que mereció ser destacado; hechos como (1) los criterios que presidieron la localización del equipamiento, asociados a las características de la zona ribereña donde se insirieron, (2) el valor que adquirieron en el entorno inmediato, dando respuesta a situaciones urbanísticas antes no resueltas y motivando el desarrollo vecino, o (3) el refuerzo / creación de nudos de centralidad en la ribera, acabaron por conferir a la transformación ribereña promovida por estos edificios una dimensión urbanística que no puede dejar de ser considerada.

Para mejor ejemplificar esta realidad recurro a la presentación de los dos casos más ilustrativos de esta realidad, (1) el edificio de la década de los cincuenta de la *Feira das Industrias Portuguesas*, actualmente la *Feira de Industrias de Lisboa (FIL)*, localizado en la *Junqueira*, y (2) el edificio de la transición para la década de los noventa del *Centro Cultural de Belém*.



imágenes 347

Vista actual del edificio del *Ministerio de Educación*, localizado en la *Avenida 24 de Julho*, números 134 a 142

Una vez más la técnica utilizada es el recurso a la muestra parcial – representativa del todo –, dejando otros casos que podrían también ejemplificar bien la transformación de la ribera occidental de Lisboa por el recurso a grandes edificios públicos – como serían (1) la recuperación de edificios preexistentes para adaptación a equipamientos públicos, casos de la inversión municipal en la recuperación de la *Cordearia Nacional*, entonces asumida como proyecto prioritario de la ciudad, y de la adaptación a museo de la antigua *Central Eléctrica*, y (2) los nuevos edificios de los servicios de la Administración Pública, de los que podría constituir ejemplo el *Ministerio de Educación*, localizado en la *Avenida 24 de Julho*, números 134 a 142 – imagen 347.

El primer caso es, pues, el edificio de la *Feira de Industrias de Lisboa*, que, como podemos apreciar en las imágenes 63 y 64 se sitúa inmediatamente a naciente del edificio de la *Cordearia Nacional*, correspondió al aprovechamiento de la, quizás, mayor parcela resultante del terraplén portuario del final del siglo XIX e

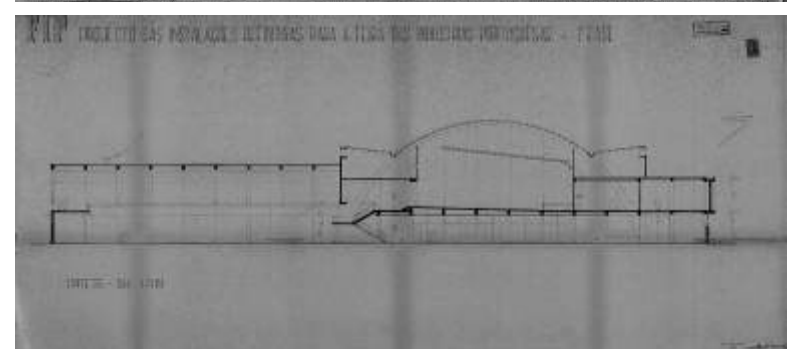
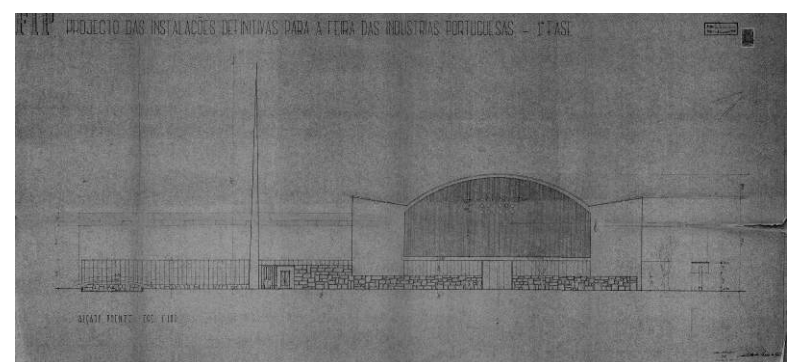
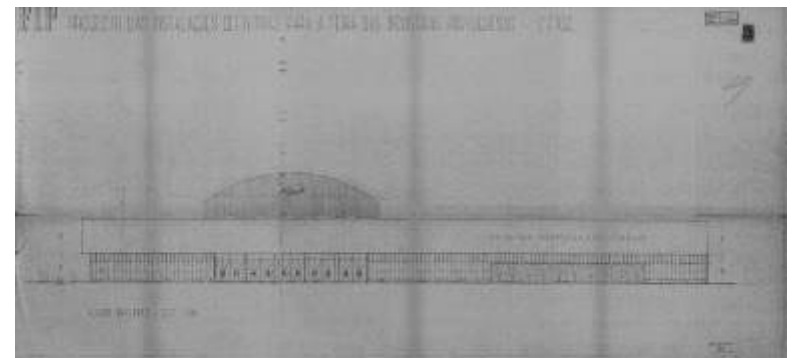
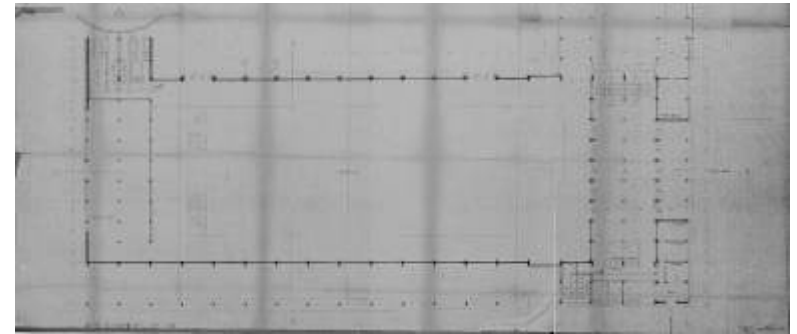
⁴⁸⁹ Departamento de Ingeniería Civil del Instituto Superior Técnico, coordinación Prof. António Lamas (1993, abril): *Estudio Previo de Reversión de la Zona Boavista – 24 de Julho*; Câmara Municipal de Lisboa; Lisboa, volumen 1, capítulo IV, pp.2/3

inicio del XX que quedó libre, por encima del nuevo corredor longitudinal de infraestructuras – exactamente sobre la antigua *Praia* (playa) *da Junqueira*, visible en la planta de 1856 presentada en la imagen 22.

La intervención de construcción de raíz del nuevo edificio sobre terreno virgen fue coordinada con la creación de una nueva plaza de representación (vide el capítulo 2.5); se basó en el proyecto realizado en 1954 por el arquitecto *Keil do Amaral*⁴⁹⁰.

La localización de este equipamiento en la *Junqueira*, opción tomada al menos desde el inicio de la década de los cincuenta (momento de la realización de los primeros estudios por el arquitecto *Keil do Amaral*), no resultó simplemente de la disponibilidad de los terrenos; probablemente, tuvo que ver también con el peso histórico y la dimensión en el momento del fuerte entorno industrial vecino en toda la zona de *Alcântara* – empezando en la tradición de ocupación industrial en el valle de la ribera soterrada, pasando por la fuerte ocupación contemporánea de las áreas ganadas en los sucesivos terraplenes realizados y acabando en la zona principal del puerto de Lisboa que eran los muelles de la dársena de *Alcântara* y sus terrenos.

El segundo caso presentado es el edificio del *Centro Cultural de Belém*; las 5 hectáreas de su implantación, señaladas en el imagen 352, correspondieron esencialmente a la agregación de



imágenes 348 a 351

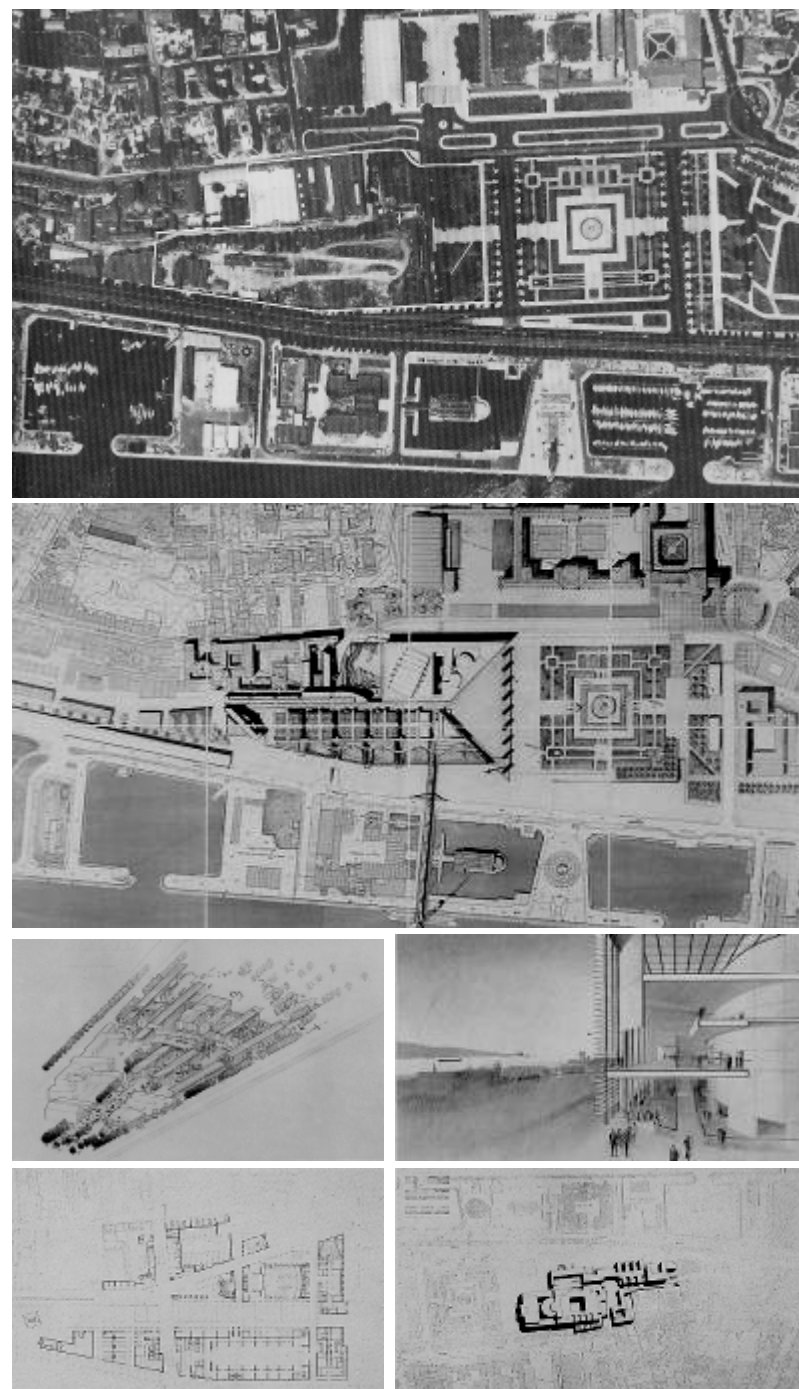
Proyecto de las Instalaciones Definitivas para a Feira das Industrias Portuguesas (más tarde *Feira das Indutrias de Lisboa - FIL*), en la *Junqueira*, autoria del arquitecto *Keil do Amaral*, 1954: (348) plano de la planta baja de la nave de exposiciones; (349) alzado naciente; (350) alzado poniente, y; (351) corte transversal

⁴⁹⁰ A partir de un primer estudio en la fase de anteproyecto, fueron, en un primer momento, desarrollados el edificio principal – localizado en el extremo naciente de la parcela, sobre la también entonces creada de nuevo *Praça das Industrias* – y el cercado, según una toma de partido modernista en que «realizada la estructura, las paredes no tienen función de soporte. (...) en cuanto al partido estético, puede considerarse que ello es, fundamentalmente, la consecuencia del aprovechamiento interno de los espacios y del sistema constructivo. Hecho que no significa descuido o falta de preocupación respecto a su aspecto. La relación entre los volúmenes, el contraste entre las paredes y los planos de vidrio, los juegos de color, la mejora mediante algunos motivos decorativos, merecieron una atención muy especial» [Memoria Descriptiva del *Projecto das Instalações Definitivas para a Feira das Industrias Portuguesas*, arquitecto *Keil do Amaral*, 1954. Depositado en el *Archivo Intermedio del Ayuntamiento de Lisboa*, obra número 26.845]. La ocupación del extremo naciente acabó por ser posterior, puntualmente con recurso a instalaciones más precarias, hecho que volvió a ser corregido en el reciente proyecto de remodelación, en que el edificio original fue recalificado y los edificios posteriores demolidos

parcelas de terreno con tres orígenes distintos, localizadas sobre el corredor longitudinal de infraestructuras, casos (1) del área correspondiente a la parte norte de la parcela, donde se localizaba la antigua *Quinta Real da Praia de Belém*, originaria del segundo cuarto del siglo XVI y demolida en 1962, seguida por la ocupación, visible en la imagen, por un vivero del municipio, (2) del área correspondiente a la parte sur, constituida por terrenos ganados al río en el terraplén portuario, ocupados cuando la *Exposición del Mundo Portugués* de 1940 esencialmente por diversos pequeños pabellones de las regiones y entonces con algunas instalaciones industriales precarias, y (3) por el trozo vertical localizado a poniente, frontero al espacio público de los edificios vecinos del *Monasterio de los Jerónimos* del *Museo de la Armada* y del *Planetario*, correspondiente a la zona de implantación del pabellón de los Portugueses en el Mundo de la *Exposición de 1940*.

La localización del *Centro Cultural de Belém*, cuyo programa como equipamiento resultó de la evolución de una idea anterior de construcción de varios museos, tuvo que ver, claramente, con la adecuación para el uso cultural de una de las zonas con mayor carga histórica y monumental de la ciudad⁴⁹¹.

⁴⁹¹ Citando el ingeniero *António Lamas*, entonces responsable de la promoción del equipamiento, «el local donde será construido el Centro Cultural de Belém aguarda, expectante, desde la *Exposición del Mundo Portugués*, una utilización digna su valor impar. (...) Son varios los proyectos propuestos para el local de que tenemos conocimiento. El más reciente, de iniciativa del Estado, proponía reunir un conjunto museológico que permitiese retirar de los Jerónimos el Museo de Arqueología, dotar de nuevos espacios al Museo de Etnología y exponer públicamente las colecciones de la Sociedad de Geografía y de la Dirección-General de Geología y Minas. En 1987, un estudio de los terrenos confirmó la gran capacidad del local, al mismo tiempo que el programa inicialmente previsto se revelaba rígido e insuficiente en confrontación con la carencia de espacios para exposiciones en Lisboa, y con la necesidad conferir al proyecto una función de revitalización de la zona, correspondiendo a su creciente demanda como área de recreo de la capital. (...) Este Centro debería, en líneas generales, incluir una zona de reuniones y auditorios, pronta a funcionar en 1992, y un centro de exposiciones temporales de corta y larga duración. Esta propuesta fue enriquecida con la contribución del equipo del Prof. Costa Lobo que, en el verano de 1987, iniciaba el Plan de Salvaguarda y Valorización de Belém. Más allá de la definición de los contornos del área de intervención y de los condicionamientos urbanos y arquitectónicos a imponer al emprendimiento, se fue consolidado, de esta forma, el programa, de modo que incluía otros equipamientos para la revitalización de la zona. (...) Paralelamente, y porque fue definido como obra complementaria indispensable para la valorización del Centro y de la zona, se intentó la promoción, en el Gabinete del Nudo



imágenes 352 a 357

Centro Cultural de Belém: (352) vista aérea del área de implantación, sobre las preexistencias, 198-; (352) a (357) piezas gráficas de propuestas presentadas a la segunda fase del concurso, 1988, en concreto: (353) arquitecto Jean Tribel, (354) arquitecto Gonçalo Byrne, (355) arquitecto Jean Pistre, (356) arquitecto Renzo Piano – primera fase, 1988, (357) arquitecto Manuel Tainha

El procedimiento adoptado para la elaboración del proyecto fue la realización de un concurso público, realizado en 1988 en dos fases, teniendo como objetivo garantizar una cualidad equiparable a la excepcionalidad del entorno y a la importancia del equipamiento.

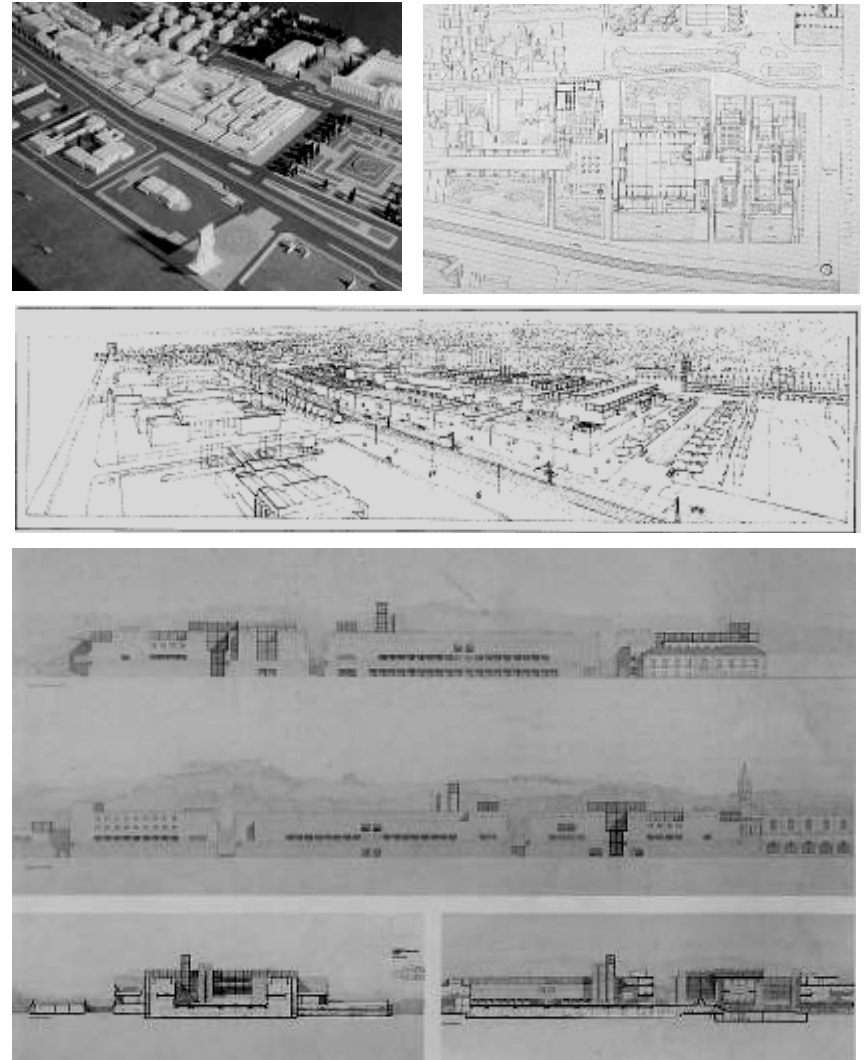
En la primera fase fueron presentadas 53 propuestas, de las que 6 fueron seleccionadas para la segunda fase, donde 5 presentaron propuestas – el equipo de *Renzo Piano*, habiendo sido seleccionado, no llegó a participar en la segunda fase –, ilustrándose los no vencedores en las imágenes 353 a 357.

El equipo vencedor, que tuvo la responsabilidad del desarrollo del proyecto, estaba formado por los arquitectos *Vittorio Gregotti* y *Manuel Salgado*; la construcción del edificio fue objeto de una gran presión, ya que, como ocurrió, fue el lugar elegido para recibir, en 1992, la Presidencia Portuguesa de la Unión Europea.

Como había parecido, la relación entre la tipología de este gran equipamiento y las características del local fue evidente, constituyendo una intervención que tuvo como intención incentivar la revitalización de todo el entorno; los cuidados de integración, expresos ya en muchas de las propuestas del concurso, tuvieron expresión, por ejemplo, en la incorporación de un trayecto público que cruza todo el edificio longitudinalmente.

4.2.3 De la consciencia de la ribera a las operaciones contemporáneas de renovación urbana de la ciudad

Volviendo a la producción urbanística realizada en el contexto de las competencias del Ayuntamiento, la tendencia modernista de las décadas de los sesenta y de los setenta – que como observamos despreciaba la herencia edificada del patrimonio industrial ribereño – perdió su espacio a partir de la década de los ochenta.



imágenes 358 a 363

Proyecto del *Centro Cultural de Belém*, de autoría de *Vittorio Gregotti* y *Manuel Salgado*, versión vencedora de la segunda fase del concurso, 1988: (358) vista de la maqueta; (359) plano de la planta de los *foyers*; (360) perspectiva; (361) alzados norte y sur, y; (362) y (363) cortes transversal y longitudinal

Vitor Matias Ferreira, que en 1997 hacía referencia a la «*emergencia de una toma de conciencia colectiva que reconoce el pasado de los frentes ribereños ligado a usos más económicos y tiene como preocupaciones presentes una sensibilidad de naturaleza ambiental, estética y lúdica*», cuando intentó identificar «*los principales instrumentos que indican los contornos de nuevas sensibilidades institucionales en relación a la*

ribera», refirió que, no estando en causa «enumerar, históricamente, las múltiples intervenciones realizadas en aquel “frente de agua” de Lisboa», sí importaba «destacar que el periodo se inicia en los finales de la década de ochenta.

Efectivamente, es a partir de este momento cuando se intensifica o, al menos, se toma más visible el debate sobre el futuro de nuestros frentes ribereños»⁴⁹².

Sin contrariar esta opinión, que creo es el resultado de una lectura cuantitativa de las transformaciones iniciadas en este momento – casos del inicio de los trabajos de elaboración del *Plan de Salvaguarda y Valorización de Ajuda-Belém*, del concurso promovido por la *Asociación de los Arquitectos Portugueses* (del que hablaremos de inmediato), del *Centro Cultural de Belém*, y de la dinámica de planificación iniciada por el municipio, con los trabajos del *Plan Estratégico* y del *Plan Director Municipal* – debo destacar que la intervención de 1980 realizada en la *Casa dos Bicos*, referenciada en el capítulo 4.1, tuvo, también, un papel clave en el debate público sobre los temas de la metodología de las intervenciones en los edificios patrimoniales localizados en la ribera.

En realidad, creo que el carácter visible de esta intervención fue importante en el despertar de la sensibilidad colectiva de los profesionales hacia el patrimonio de la ribera, redescubriendo la existencia de piezas de valor.

Dejo pues en abierto la posibilidad de referenciar la intervención en la *Casa dos Bicos* como, quizás, un marco en el cambio de actitud producido entre la década de los setenta y la ya bien visible en el final de la década de los ochenta.

Cinco años después de concluida esta obra, a finales de 1987, tuvo lugar el lanzamiento de un nuevo momento de la mayor importancia en el redescubrimiento de la ribera por parte de los

ciudadanos: el *Concurso de Ideas para la Renovación de la Zona Ribereña de Lisboa*, promovido por la entonces *Asociación de los Arquitectos Portugueses* (con el apoyo de la *Administración del Puerto de Lisboa*) evento que, en conjunto con una serie de programas de televisión con el título «*A Cidade o Rio*» y un Seminario Internacional sobre el tema, pretendieron señalar la conmemoración del descubrimiento del paso marítimo hacia el Océano Índico que tuvo lugar en 1988.

Para identificar correctamente la sensibilidad entonces en ascensión en lo que respecta a la ribera, nada mejor que citar el Prefacio del catálogo del concurso, redactado por el arquitecto *Pedro Brandão* en nombre del *Consejo Directivo Nacional* de la asociación profesional de los arquitectos:

«La zona ribereña de Lisboa es simultáneamente una de las claves del proceso de renovación de la ciudad y una de las claves de la afirmación contemporánea de vitalidad de la cultura portuguesa. (...) Cuando, hace un año, empezamos la preparación del Concurso de Ideas para la Renovación de la Zona Ribereña de Lisboa, el asunto no venía aún en las páginas de los periódicos.

Hoy, asistimos a una positiva emulación entre las varias instituciones que actúan en el escenario de la ribera, falta aún una matriz cultural, una idea de ciudad que encuadre los problemas (...).

Llamo la atención en especial para seis premisas:

- 1. La ciudad no es el resultado de la suma de varios componentes y sus problemas no tienen respuesta casuística y separadamente (...);*
- 2. La defensa del patrimonio arquitectónico es indisoluble de la realidad urbana, de la vida y del uso de los sitios (...);*
- 3. La actividad portuaria es ciudad (...);*

⁴⁹² FERREIRA, Vitor Matias (1997): *Lisboa, a Metrópole e o Rio*; Editorial Bizâncio; Lisboa, pp.151/152

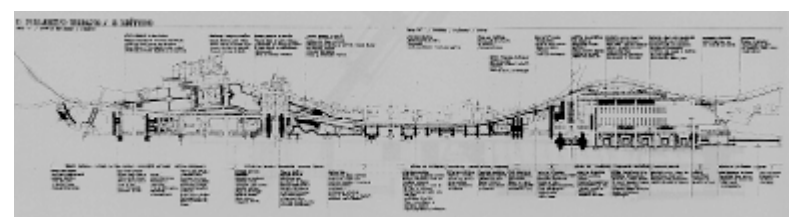
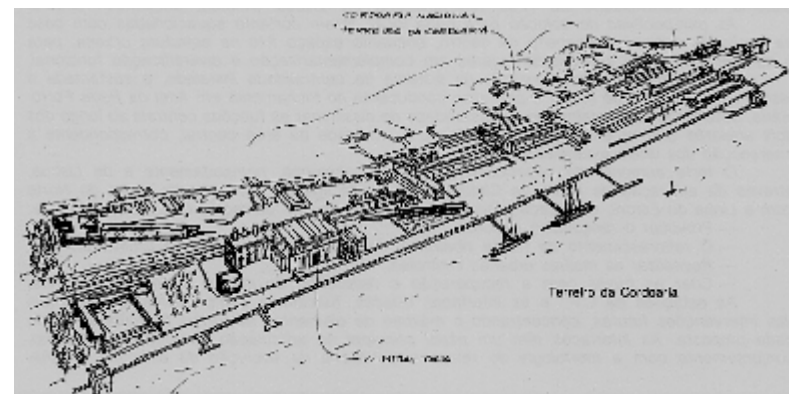
4. *Planificación urbana, planificación portuaria, planificación de salvaguarda, planificación de transportes y planificación regional, serán un proceso articulado o no lo serán;*
5. *La renovación urbana, la recuperación, son procesos económicos. Recuperar es más barato que hacer a partir de la nada;*
6. *Adicionar experiencias, mezclar influencias, cambiar sobreponiendo, son trazos de carácter de la cultura arquitectónica portuguesa.*

(...) éste es un puro concurso de ideas y de él se espera que resulte simplemente el debate entre concurrentes culturales, la confrontación sugestiva de modelos de ciudad alternativos, la visualización, incluso utópica, de los posibles futuros de la ciudad ante la regeneración de su relación con el río.

(...) desde siempre la formulación arquitectónica de ideas, libres de constreñimientos, ha constituido una forma de influir, por anticipación, la voluntad de los centros de decisión. Por la sugestión, por el simbolismo, por el descubrimiento de caminos no evidentes, suscitando la atención de la opinión pública, dando forma a tesoros escondidos (...) que la ciudad conserva:

- *La ciudad es el sitio y la memoria: valores históricos, de paisaje, económicos y simbólicos están ligados al río;*
- *La ciudad es la vida que en ella corre: la forma de la ciudad junto al río tiene relación con las actividades humanas que estuvieron en su origen y de que ella es simultáneamente escenario y protagonista; (...)*
- *La ciudad es cambio, crecimiento, muerte y renacimiento: en cada nuevo ciclo hay una nueva relación con el río»⁴⁹³.*

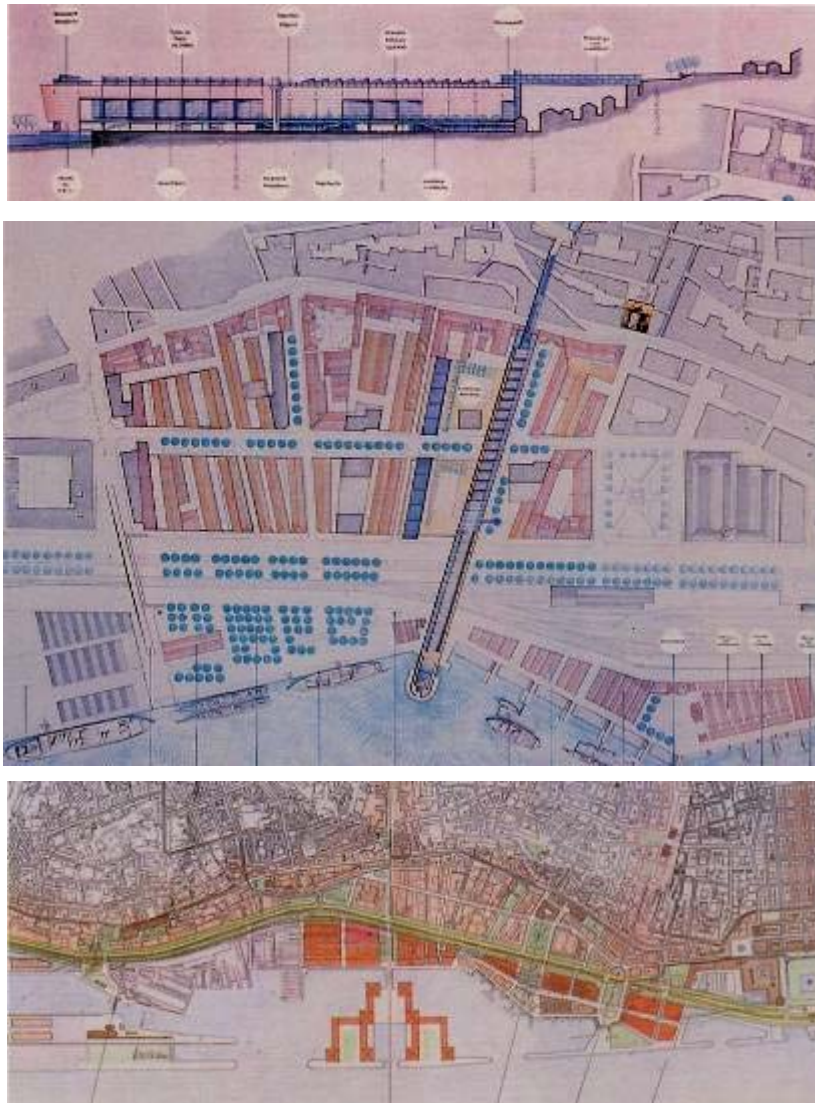
Como es evidente en este texto, (1) la sensibilidad colectiva para el valor del patrimonio arquitectónico de la ribera y (2) el



imágenes 364 a 368

Concurso de Ideas para la Renovación de la Zona Ribereña de Lisboa, Asociación de los Arquitectos Portugueses, 1988: (364) y (365) 1º Premio, arquitectos Carlos Marques, Rosa Silva y José Aguiar; (366) 2º Premio, arquitectos Luis Pessoa y Ruy d'Athouguia; (357) Premio IPPC – Zona Monumental de Belém, arquitecto Luis Bruno Soares, y; (358) Premio IPPC – Zona Monumental de Belém, arquitecto Luis Afonso

⁴⁹³ *Lisboa, a Cidade e o Rio* (1988): Associação dos Arquitectos Portugueses, Lisboa, pp.3/4



imágenes 369 a 373

Concurso de Ideas para la Renovación de la Zona Ribereña de Lisboa, Asociación de los Arquitectos Portugueses, 1988: (369) y (370) 2º Premio, arquitectos Pedro Viana Botelho y Luis Gama; (371) Premio 1º Centenario del Inicio de las Grandes Obras del Puerto de Lisboa, arquitectos Manuel Bastos, Carlos Severo y João Vasconcelos; (372) y (373) Premio Fundación Luso-Americana para o Desenvolvimento, arquitecto Ricardo Sousa y estudiantes Ricardo Blanc y Francisco Marinho

redescubrimiento de este espacio noble de la ciudad como área de desarrollo urbano, en coexistencia con la actividad portuaria “necesaria”, fueron entonces valores claramente apropiados por el cuerpo profesional, que asumió la vanguardia de extender este consenso a la sociedad en general.

La implicación institucional conseguida en la ceremonia de lanzamiento del concurso⁴⁹⁴ fue bien representativa del éxito alcanzado en la difusión del tema a la sociedad.

⁴⁹⁴ Ceremonia realizada el 13 de noviembre de 1987, con la participación (1) del Presidente de la República, (2) del Ministro de las Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones, (3) del Secretario de Estado del Ambiente, (4) de Alcalde de Lisboa, (5) del Presidente de la Comisión Nacional para las Conmemoraciones de los Descubrimientos Portugueses, (6) del Presidente del Instituto Português del Patrimonio Cultural (IPPC), (7) así como de otros siete líderes de empresas públicas con intereses en la ribera, fundaciones y asociaciones profesionales

En el concurso participaron 23 equipos, repartidos en un tema libre, incidiendo sobre toda la ribera, y en zonas de frente río acotadas, a las que se añadieron, también, premios específicos patrocinados por algunas entidades⁴⁹⁵.

Las consecuencias del concurso de ideas fueron más allá de la intención inicial que, como vimos, fue la introducción del redescubrimiento de la ribera como territorio de la ciudad, testimoniada por la actividad de los periódicos de entonces⁴⁹⁶; así, no solo algunos arquitectos premiados acabaron por ser llamados por instituciones con tutela en zonas de la ribera

⁴⁹⁵ Los proyectos premiados fueron los siguientes:

- 1º Premio General – Tema Libre: arquitectos Carlos Marques, Rosa Silva y José Aguiar, previendo intervenciones localizadas en Alcântara (oficinas, equipamientos, residencia y conexión de la línea de ferrocarril de Cascais con la línea de circunvalación), la adaptación de las dársenas de Santo Amaro y Alcântara a actividades náuticas (con equipamientos de apoyo en la zona de la Estación Marítima de Alcântara), y en los terrenos portuarios de Santos (programa mixto), así como varias conexiones entre el tejido urbano a cotas superiores y los terrenos bajos del terraplén, cruzando el eje longitudinal de infraestructuras (Rocha do Conde de Obidos y Jardim de Santos);
- Premio Especial del Jurado: arquitecto Francisco Silva Dias, presentando «58 Ideas para la Zona Ribereña de Lisboa» desde la escala global del territorio urbano hasta intervenciones localizadas de arquitectura;
- 2º Premio General – Tema Libre: arquitectos Luís Pessoa y Ruy d’Athouguia (con una propuesta para la zona de Belém), ex-aequo con los arquitectos Pedro Viana Botelho y Luís Gama (con una propuesta de revitalización de la Boavista);
- Premio Fundación Luso-Americana para el Desarrollo: arquitecto Ricardo Sousa y estudiantes Ricardo Blanc y Francisco Marinho (con una propuesta muy pensada para toda la ribera occidental, central y oriental);
- Premio 1er Centenario del Inicio de las Grandes Obras del Puerto de Lisboa: arquitectos Manuel Bastos, Carlos Severo y João Vasconcelos (integrando las propuestas para la ribera en un proceso de descentralización de las centralidades del Área Metropolitana de Lisboa – con propuestas desde el sistema de accesibilidades regional a intervenciones ribereñas locales como las avanzadas para Santos, Terreiro do Paço y Madre Deus);
- Premio IPPC – Zona Monumental de Belém: arquitecto Luís Bruno Soares (combinando la reorganización de las accesibilidades del corredor longitudinal de infraestructuras – enterramiento parcial del ferrocarril, reforma del viario y extensión del metro hasta Alcântara – con intervenciones de valorización y reconversión como las propuestas para las riberas de Belém, Alcântara o Junqueira), ex-aequo con el arquitecto Luís Afonso (interviniendo en tres trozos, entre el Bom Sucesso y la dársena de la Armada, según el concepto «la ribera de Lisboa o Piranesi re-visitado»);
- Premio Municipio de Lisboa – Frente Ribereña de Santos/Santa Apolónia: arquitecto José de Abreu Simões (edificio transversal sobre el eje longitudinal de accesibilidad en la zona de la Boavista), ex-aequo con los arquitectos Luís Gravata Filipe, David Colley y Arlindo Chagas (con una propuesta para la zona de la Estación Terminal del ferrocarril de la línea de Cascais, en el Cais do Sodré)

⁴⁹⁶ A título de ejemplo cito (1) el artículo *Câmara e Governo devem unir-se para repensar a zona ribeirinha – defendeu o vereador Vasco Franco*, realizado a propósito de una visita guiada a la exposición, publicado en el periódico *Diário de Notícias* de 13 de julio de 1988, y (2) el artículo *Lisboa redescobre o Tejo*, publicado en el periódico *Sábado* de 30 de septiembre de 1988

(veremos el caso de la propuesta de los arquitectos Gravata Filipe y David Colley a propósito de la intervención contemporánea para el Cais do Sodré), como también muchas de las ideas avanzadas fueron recuperadas en proyectos posteriores – casos de, entre muchos otros, las conexiones transversales, las actividades náuticas, el enterramiento del ferrocarril, los nudos de transportes en el Cais do Sodré y en Alcântara, del paseo del río o del Terreiro de la Codearia.

Importa aquí registrar que, en el pensar colectivo de la ciudad sobre la ribera, la realización de propuestas sin la finalidad constructiva, simplemente lanzando ideas o provocando el debate, no se limitó al concurso promovido por la asociación profesional de los arquitectos en 1988 – como manifiesta el concurso de ideas lanzado en 1992 para el Terreiro do Paço, en el cuadro de los proyectos prioritarios de Lisboa, en colaboración con la Asociación de los Arquitectos Portugueses, de la Asociación Portuguesa de los Arquitectos de Paisaje y de la Sociedad Portuguesa de los Urbanistas.

Sin pretender realizar ningún inventario exhaustivo, presento otros dos casos más recientes de contributos “desinteresados” para la transformación de la ribera de Lisboa, uno representando las iniciativas de contornos institucionales y otro ejemplificando las intervenciones públicas individuales de los ciudadanos.

El primero fue el Premio Thyssen de Arquitectura 1996, a propósito del cual, transcurridos ocho años desde la realización del concurso para la ribera, el arquitecto Michel Toussaint no pudo dejar de anotar la importancia de este tipo de intervención pública: «Con la presentación del Premio Thyssen de Arquitectura 1996, el JA (Jornal de los Arquitectos) muestra una modalidad de premios rara, casi inexistente entre nosotros. Quizás deje simiente para diversificar los premios de arquitectura por aquí, por un lado, o haga recordar lo necesario que es desarrollar estudios (...) sin el objetivo inmediato de transformarlos en una “figura de plan” o proyecto de construcción.

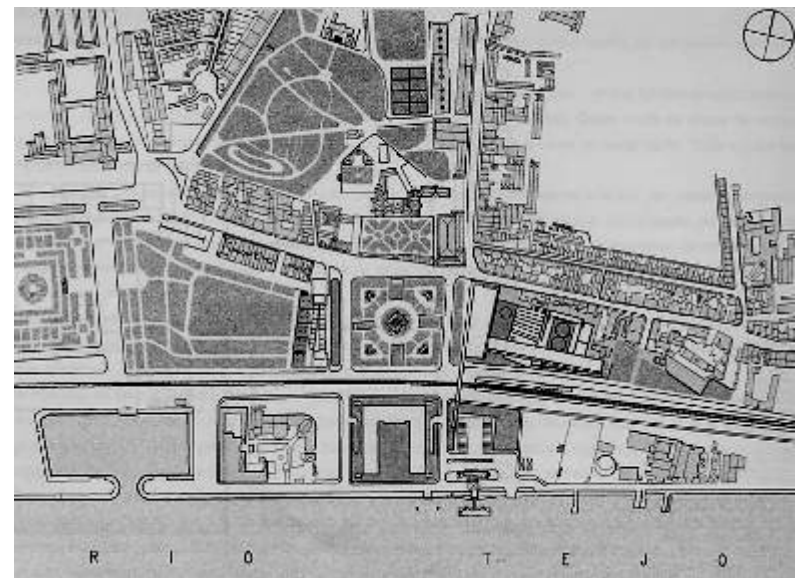
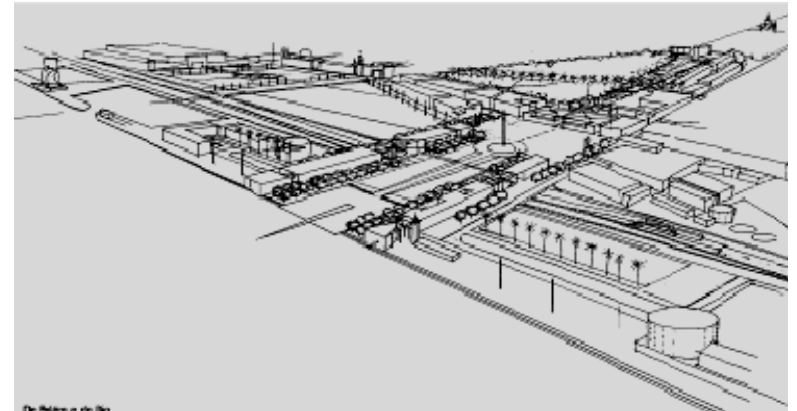
Basta recordar la extraordinaria acción de la AAP para la Zona Ribereña de Lisboa y de los frutos que de ella los lisboetas ya se han beneficiado»⁴⁹⁷.

El sitio del concurso incidió sobre la ribera frontal al *Palacio de Belém*, incluyendo la *Praça Afonso de Albuquerque*, el *Terreiro das Missas* y los antiguos *Talleres Generales de Material de Ingeniería*, opción que no dejó de merecer la crítica del arquitecto *Michel Toussaint* que, en el comentario al concurso, que tituló «*Premio Thyssen de Arquitectura 1996 – una oportunidad algo perdida*», avanzaba con la ribera oriental, entre *Santa Apolónia* y la *Expo98*, como el territorio entonces más indefinido – al contrario de *Belém*, ya con «*una intensa ocupación cultural*»⁴⁹⁸.

El equipo merecedor del primer premio estuvo formado por los arquitectos *João Vasconcelos* y *Carlos Severo* (ya premiados en el concurso de 1998), siguiéndoles, en segundo lugar, el arquitecto *Alberto Oliveira* y, en tercero, *ex-aequo*, otros tres equipos.

La segunda propuesta que ejemplifica el debate público sobre la ribera, representando las intervenciones a título individual, fue la propuesta de 1999 del arquitecto *Francisco Silva Dias* para la zona de la *Boavista*.

En un artículo con el título «*utopia para a beria rio*», *Francisco Silva Dias* evocaba la relación que la ciudad – sus edificios y sus espacios – tuvieron con el río antes de la realización del terraplén portuario del final del siglo XIX⁴⁹⁹.



imágenes 374 y 375

Premio Thyssen de Arquitectura 1996: el 1º premio, de los arquitectos João Vasconcelos y Carlos Severo, y el 2º premio, del arquitecto Alberto Oliveira

En esta propuesta, liberada de cualquier pretensión de realización en obra, la nostalgia de esa forma anterior de relación de la ciudad con el río fue el punto de partida para defender la recuperación de las relaciones directas entre los tejidos urbanos y el frente de agua, “saltando” sobre la fuerte barrera que se constituyó con el corredor longitudinal de infraestructuras y la actividad (o la jurisdicción) portuaria.

Francisco Silva (1999): *utopia para a beria rio*; in: *Boletim Municipal de Urbanismo*; Câmara Municipal de Lisboa; n.º7, Lisboa, 1999

⁴⁹⁷ TOUSSAINT, Michel (1996, mayo); *Editorial: JA – Jornal de los Arquitectos*; Asociación de los Arquitectos Portugueses; n.º 159, Lisboa

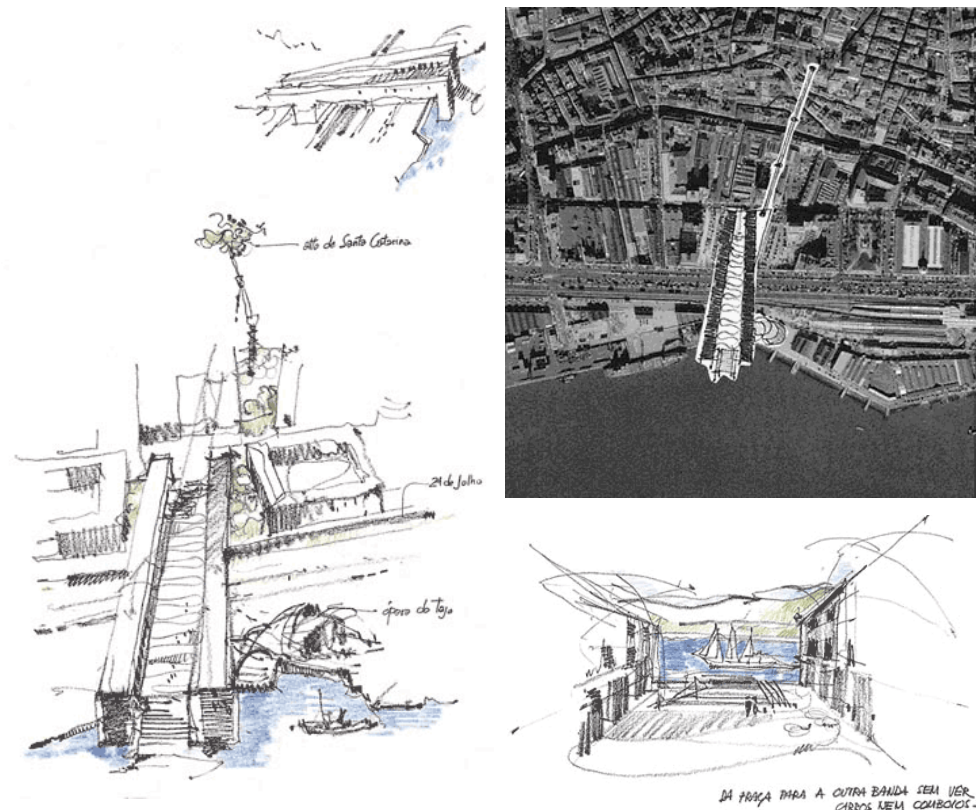
⁴⁹⁸ *JA – Jornal de los Arquitectos*; Asociación de los Arquitectos Portugueses; n.º 159, Lisboa, Mayo de 1996, pp.18/19

⁴⁹⁹ Era propuesto «*una gran plataforma, en la cota 14.00, que tendría accesos en la antigua Fábrica de Gas, ladeada por edificios, interiorizada, vencería las vías que separan la ciudad del río, alejada de todas y con el único objetivo de ser vivida y encuadrar el Tajo y “la otra orilla” hasta que acabaría en una escalera en las aguas del Tajo. Albergarían edificios, nunca con más de tres plantas, formando una especie de terraplén artificial con servicios, residencia y comercio. Tendría, posiblemente, cómodas arcadas. Los edificios se sumergirían en el Tajo, en poderosos volúmenes al lado de los cuales habría una sala de espectáculos que haría renacer la malograda Opera del Tajo*». in: DIAS,

Planteada esta referencia al papel de las contribuciones institucionales y particulares al debate público acerca de la transformación de la Ribera, volvamos al final de la década de los ochenta para prestar atención a un segundo escenario relevante en el cambio de la actitud hacia la Ribera: los trabajos de elaboración del *Plan de Salvaguarda y Valorización de Ajuda-Belém* (1987-1989).

Coordinado por el profesor *Manuel da Costa Lobo*, este amplio estudio identificaba un conjunto de «sub-espacios específicos», caracterizando una ribera, «que no tiene sentido sin una relación íntima con el Tejo. Contiene dos monumentos del Patrimonio Mundial (Torre de Belém y Jerónimos) y presenta una secuencia muy rica y rara de memorias, monumentos y locales de gran simbolismo y valor cultural, extendiéndose desde el Forte do Bom Sucesso hasta la Cordearia (...)»⁵⁰⁰.

Inventariando los valores culturales del área de intervención, el estudio proponía, como alternativa a la clasificación aislada de edificios en *Belém*, la clasificación «como espacio urbano monumental el área donde se concentran una gran cantidad de edificios de valor cultural ya inventariados y clasificados o clasificables y donde se desarrollaron tejidos urbanos complementarios de gran interés para la valorización de los monumentos que encuadran, de los que constituyen la aproximación inteligible y cuyo valor socio-económico destaca



imágenes 376 a 379

Francisco Silva Dias, «utopia para a beria rio», 1999

en los estudios efectuados»⁵⁰¹ - zona a la que se le añadiría una área de protección.

Con esa conciencia patrimonial bien marcada y como respuesta a los problemas identificados, el estudio proponía, como ideas clave para la ribera, (1) el estudio del área, con creación de gabinetes locales, (2) la eliminación de tráfico frente a los Jerónimos (rebajamiento), reponiendo la relación con el Tejo, (3) la implementación de varias medidas de promoción y revitalización de la zona, (4) el proyecto de los espacios expectantes, entre ellos el *Centro Cultural de Belém*, y (5) la recuperación de valores culturales y de memorias de interés histórico.

⁵⁰⁰ LOBO, Manuel da Costa (1989, diciembre): *Plano de Salvaguarda e Valorização da Ajuda-Belém*; in: *Sociedade e Território*, nº10/11; Lisboa, pp.78

⁵⁰¹ LOBO, Manuel da Costa (1989, diciembre): *Plano de Salvaguarda e Valorização da Ajuda-Belém*; in: *Sociedade e Território*, nº10/11; Lisboa, pp.79

Aunque el estudio no tuviera continuidad, algunas de las ideas que contenía volvieron al escenario algo más tarde (en varios momentos), desde luego en la fuerte dinámica de planificación promovida por *Jorge Sampaio*, entre 1989 y 1995, durante su mandato en el Ayuntamiento⁵⁰², asumiendo un posicionamiento, en el discurso político y en los distintos instrumentos producidos⁵⁰³, que reclamaba la integración de la ribera en la ciudad.

El documento de coordinación superior fue el *Plan Estratégico (PE) de Lisboa* que, en su proceso de elaboración (1990-1994), desde el inicio asumió el frente ribereño como área clave para la ciudad; constituyendo la primera de las ocho «*Áreas Estratégicas de Intervención Urbanística*», fue desarrollada en tres sectores principales: las zonas de *Belém-Alcântara*, de *Alcântara-Santa Apolónia* y de *Santa Apolónia-Beírolas*, curiosamente coincidentes con la división de la ribera realizada en el ámbito de este trabajo⁵⁰⁴.

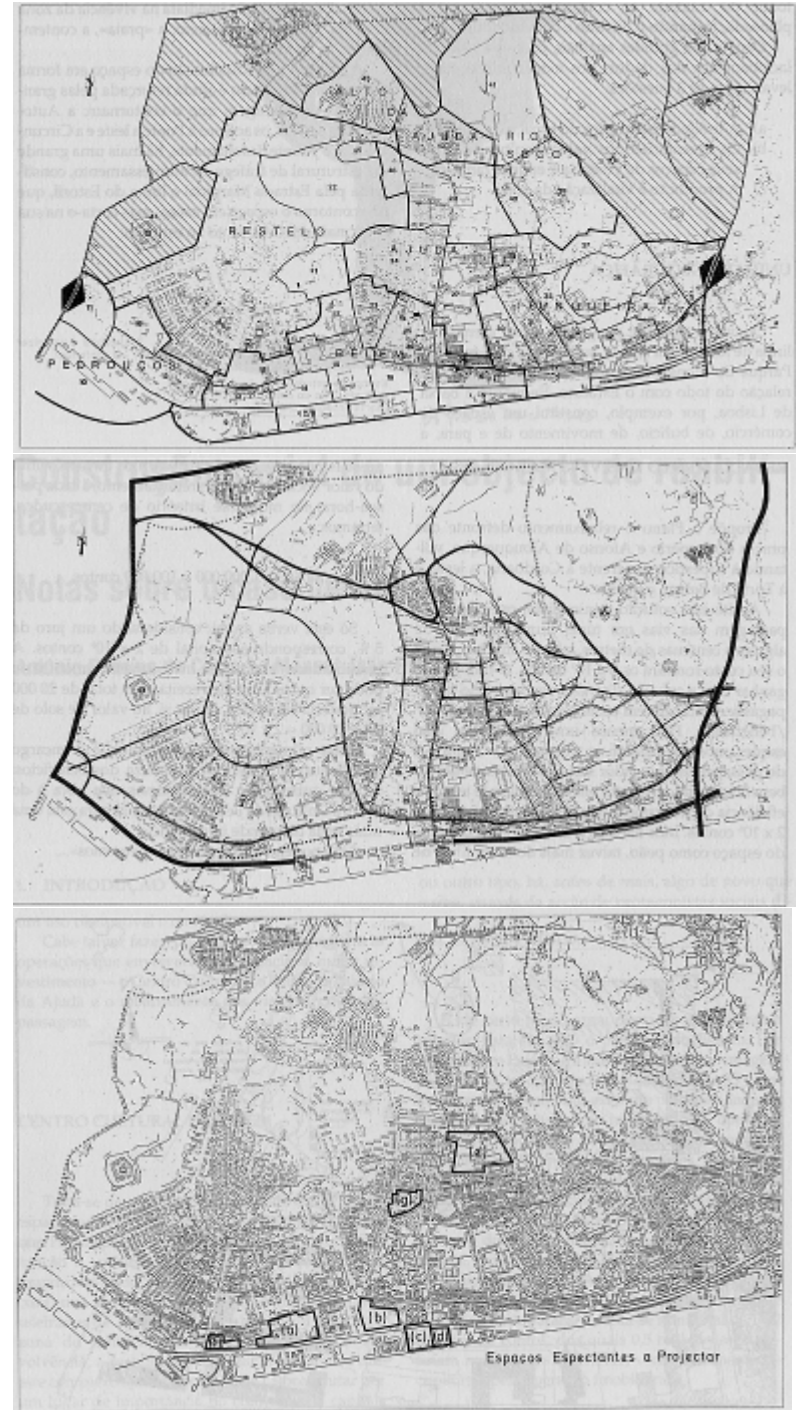
Presentando como objetivo general «unir *la ciudad al río*», la agenda definida pasaba por:

- «- *Reordenar la actividad ribereña y compatibilizar las diversas actividades portuarias, industriales, lúdicas y de transportes;*
- *Calificar los espacios urbanos existentes y proyectar los nuevos espacios de conexión de la ciudad al río;*

⁵⁰² Acerca de la importancia de la dinámica de planificación entonces conseguida, en un cuadro de coordinación por la planificación estratégica, y su quiebra abrupta a partir de la salida de *Sampaio* para la Presidencia de la República tuvo ya oportunidad de escribir (1) *A ação que se segue*; *Jornal Arquitecturas*, nº 11, Abril de 2006; Lisboa, pp.22; (2) *A Baixa-Chiado y o Terreiro do Paço*; Editorial al *Jornal Arquitecturas*, nº 14, Abril de 2006; Lisboa, pp.3. Para testimoniar la producción en ese periodo, consultar también: *A Estratégia e a Prática do Planeamento Urbanístico em Lisboa, 1990-1995* (1995); Câmara Municipal de Lisboa; Lisboa, pp.92/95

⁵⁰³ De que constituyeron en buen ejemplo los trabajos coordinados del *Plan Estratégico (PE) de Lisboa*, del *Plan Director Municipal (PDM) de Lisboa* y su concreción en los llamados «*planes y proyectos prioritarios*» (planes de urbanización y de pormenor, reglamentos municipales y proyectos locales).

⁵⁰⁴ *La ribera occidental, la ribera central y la ribera oriental*



imágenes 380 a 382

Plan de Salvaguarda y Valorización de Ajuda-Belém, coordinación por el Prof. *Manuel da Costa Lobo*, 1989: (380) plano de sub-espacios específicos; (381) plano de red viaria, y; (382) plano de los espacios expectantes a proyectar

- Clarificar el estatuto de intervención del Ayuntamiento en el área de jurisdicción de la Administración del Puerto de Lisboa»⁵⁰⁵.

Concretamente para las tres zonas, fueron definidos diversos objetivos específicos⁵⁰⁶.

De partida, se definieron, también, siete «planes y proyectos prioritarios» para la zona ribereña, cada uno definiendo objetivos operacionales y la tipología de la intervención, incidiendo sobre las siguientes áreas de intervención: (1) *Codearria, Aduana Vieja, Central Tejo, dársena de Belém y Vieira Portuense*; (2) «espacio-plan (del Plan de Salvaguarda y Valorización de Ajuda-Belém) de Bartolomeu Dias»; (3) Alcântara (río); (4) zona portuaria de Santos-Rocha do Conde de Óbidos; (5) Avenida 24 de Julho y Rua da Boavista; (6) Cais do Sodré, y; (7) dársena de los Olivais⁵⁰⁷.

En la versión publicada en 1992, el PE de Lisboa había ya reducido a cuatro las «áreas y conceptos de ordenación urbana

para la ciudad», manteniéndose el «arco ribereño» como una de ellas; la ribera oriental fue entonces definida como el área de «plataforma logística de Lisboa» – imagen 383 –, proponiendo mantener la afectación al uso portuario para las riberas de Alcântara y Pedrouços⁵⁰⁸.

Identificando la calificación de la zona oriental⁵⁰⁹, la revitalización del *Terreiro do Paço*⁵¹⁰ y el fomento de los deportes náuticos⁵¹¹ como prioridades, las «bases de ordenación urbanística» entonces avanzadas identificaron el «arco ribereño/ligación de la ciudad al río» como una de las cuatro áreas de intervención, considerando prioritarias las siguientes acciones:

- «- Planificación de la circular ribereña de Lisboa como vía de la red principal de circulación y transportes (Avenida da Índia, Avenida 24 de Julho, Avenida Infante D. Henrique), con resolución de la travesía de la Praça do Comércio;
- implementación del proyecto de enterramiento de la línea de Cascais entre Pedrouços y la Feira de Industrias de Lisboa;
- ordenación del frente portuario y comercial, y de su articulación con la ciudad (Alcântara, Santos y Santa Aponia-Beírolas);
- planificación de las áreas de contacto del espacio público urbano con el río (Jardim do Tabaco, Praça do Comércio-Cais do Sodré, Santos, Alcântara-Belém, Olivais);
- reconversión y recalificación del área de la Boavista -24 de Julho (Ayuntamiento) y de la zona portuaria de Santos/Ribera (Administración de Puerto de Lisboa);
- implementación del nudo de transportes del Cais do Sodré y de la remodelación urbanística de la plaza;

⁵⁰⁵ *Plano Estratégico. Plano Director Municipal. Objectivos. Bases. Metodologia e Calendários* (1990); Câmara Municipal de Lisboa; Lisboa, pp.35

⁵⁰⁶ «Belém-Alcântara:

- Promover la salvaguarda de los valores patrimoniales – Área Monumental – encuadrados en espacios urbanos valorizados;
- Preservar y mejorar la vivencia de la población residente;
- Rehabilitar el tejido urbano y el parque residencial de las zonas en pendiente;
- Conferir vocación a los espacios libres de acuerdo con sus funciones representativas, lúdicas y recreativas;
- Calificar los espacios libres existentes, defender la imagen histórica y crear nuevos espacios verdes.

Alcântara-Santa Apolónia:

- Reordenar y renovar las áreas industriales y portuarias obsoletas, con el objetivo de introducir nuevas funciones – residenciales, hoteles, equipamientos y servicios;
- Reordenar la red viaria y el sistema de transportes y respectivos nudos, con especial atención a la reordenación del Cais do Sodré;
- Promover la salvaguarda de los valores patrimoniales (área monumental) englobados en espacios urbanos valorizados.

Santa-Apolónia-Beírolas:

- Rehabilitar el tejido urbano y elementos con valor patrimonial;
- Renovar y modernizar las áreas industriales y portuarias;
- Conferir vocación a los espacios libres y a liberar, de acuerdo con sus funciones lúdicas, culturales y recreativas;
- Reestructurar la red del viario fundamental y local;
- Preservar el tejido residencial siempre que fuera posible;
- Rehabilitar elementos y conjuntos de inequívoco valor patrimonial»

in: *Plano Estratégico. Plano Director Municipal. Objectivos. Bases. Metodologia e Calendários* (1990); Câmara Municipal de Lisboa; Lisboa, pp.35/36

⁵⁰⁷ *Plano Estratégico. Plano Director Municipal. Objectivos. Bases. Metodologia e Calendários* (1990); Câmara Municipal de Lisboa; Lisboa, pp.51/58

⁵⁰⁸ *Plano Estratégico de Lisboa* (1992) Câmara Municipal de Lisboa; Lisboa, pp.59/64

⁵⁰⁹ La zona oriental en general, con una extensión territorial de 1.800 hectáreas, incluyendo el espacio de frente-río, correspondiendo a la *Acción 1.12* del PE

⁵¹⁰ PE, *Acción 3.5*

⁵¹¹ PE, *Acción 9.3*

- *reconversión de la dársena de los Olivais*⁵¹².

Como se observa, la dinámica del concurso de ideas de 1988, de movilización de la sociedad para el reencuentro de la ciudad con su río, continuó como una prioridad de primera línea, habiendo encontrado su manifestación en el documento de coordinación superior de la actividad que el Ayuntamiento se proponía proseguir en los años siguientes.

La incorporación en el *Plan Estratégico de Lisboa* de ideas avanzadas en el concurso o que seguían ya siendo discutidas en público, como fuesen (1) el enterramiento del eje longitudinal de infraestructuras en la ribera occidental – entendido como una barrera –, (2) la realización del nudo de transportes en el *Cais do Sodré* (volveremos a este tema) o (3) la recuperación para uso ciudadano de áreas bajo jurisdicción portuaria (ordenación del frente portuario y comercial y de las áreas de contacto del espacio público con el río, planteando el tema de la gestión portuaria de áreas ya sin esa finalidad), representó no solo la asunción de una voluntad que seguía siendo asumida como colectiva, como también la progresiva importancia dada por la ciudad a la recuperación de su ribera – sin confrontar, más antes racionalizando la actividad portuaria.

Otras acciones entonces previstas, como fue la propuesta intervención en la *Boavista-24 de Julho* (en 1992 el *Estudio Previo de la Boavista-Avenida 24 de Julho* estaba en fase de elaboración), reflejaron el proceso de coordinación entre el *Plan Estratégico*, el *Plan Director Municipal* y los *planes y proyectos prioritarios*, cuadro que permitió el desarrollo simultáneo de estudios, planes y proyectos en las diferentes escalas.

Las ideas presentes en el *Plan Estratégico de Lisboa* fueron pues vertidas y desarrolladas en el *Plan Director Municipal* (PDM), realidad no sólo asumida por el Ayuntamiento sino refrendada por autores como *Vitor Matias Ferreira* – autor cuyo trabajo es

aquí más relevante por haber incidido específicamente en el frente ribereño.

Tal como es posible confirmar en los documentos originales del PDM, también *Vitor Matias Ferreira* constata que «*este plan califica el área de jurisdicción como “área de usos especiales”⁵¹³, aunque a subordinar a un conjunto de condicionantes, como aquellos relacionados con el sistema de vistas, las incompatibilidades industriales, los riesgos sísmicos y el aparcamiento (...). Considerando la zona ribereña como un área principal y prioritaria a reconvertir, el PDM establece, así, las siguientes vertientes de conexión de la ciudad al río:*

- *integración urbanística de las áreas portuarias, con adecuados accesos y áreas de equipamiento y de servicios;*
- *integración de los nudos de transportes urbanos con el transporte fluvial en el Terreiro do Paço, Cais do Sodré y Belém;*
- *creación y valorización de los espacios públicos ribereños (...);*
- *integración urbanística y en el paisaje de la red viaria ribereña y reordenación del sistema de circulación viario principal (ferrocarril, Avenida da Índia, ...);*
- *protección y valorización del sistema de vistas ribereño;*
- *creación de condiciones para el acceso peatonal a la orilla del río y a la fruición del paisaje ribereño (...).*

(...) El reglamento del PDM de Lisboa (agosto de 1993) admite que las instalaciones industriales y los almacenes obsoletos puedan ser reconvertidos para residencia, comercio, terciario, equipamientos colectivos e industria compatible, en tanto que salvaguarden los valores de patrimonio industrial o gracias a su

⁵¹² *Plano Estratégico de Lisboa* (1992) Câmara Municipal de Lisboa; Lisboa, pp.89

⁵¹³ Clasificación resultante del cuadro legal de la jurisdicción de ese territorio por la Administración del Puerto de Lisboa

demolición, mediante previa inspección de peritos municipales (...))»⁵¹⁴.

El componente de intervención previsto en el PDM fue la figura de la UOP (*Unidades Operativas de Planificación y Gestión*), correspondiendo a áreas acotadas de la ciudad, con «*criterios de intervención urbanística definidos (...) en función de las características especiales de la ocupación del suelo actuales y de la necesidad de adoptar procesos específicos de planificación y de gestión urbanística para su transformación o preservación*»⁵¹⁵.

De las treinta UOP definidas por el PDM, siete respectaban a áreas que englobaban territorios ribereños⁵¹⁶.

Antes de comprobar la forma como se desarrollaron algunas de estas UOP, es importante señalar que, al contrario del PE, donde existía total libertad en avanzar conceptos y propuestas para la transformación de la ribera – y en especial para reclamar el acceso a la ribera –, en el caso del PDM el respeto por el encuadramiento institucional de las varias entidades con jurisdicción en el territorio fue condición necesaria al proceso de aprobación gubernamental del documento, hecho que, por cierto, condicionó las propuestas del Ayuntamiento – no entrando sino moderadamente en el área de jurisdicción del puerto y proponiendo intervenciones de colaboración.

⁵¹⁴ FERREIRA, Vitor Matias (1997); *Lisboa, a Metrópole e o Rio*; Editorial Bizâncio; Lisboa, pp.155/156

⁵¹⁵ *Plan Director Municipal de Lisboa*, Reglamento, Artículo 123º. *Resolución del Consejo de Ministros nº 94/94*, publicada in: *Diário de República*; série I-B, número 226/94, 29 de Septiembre de 1994, pp.5942

⁵¹⁶ La identificación y objetivos de las siete UOP definidas por el PDM para área de ribera fueron definidas en el Anexo IV al Reglamento:

«UOP 08 – Baixa: (...)

- Promover la elaboración de estudios especializados que reglamenten las condiciones de intervención en los edificios y en los espacios públicos;
- Preservar la identidad histórica y arquitectónica, con vista a la clasificación del área histórica de la Baixa como patrimonio mundial;
- Promover estudios, en articulación con la Administración del Puerto de Lisboa, relativos a la frente ribereña;
- Garantizar su revitalización y revalorización funcional.

(...) UOP 10 – Boavista:

- Proponer un nuevo tejido urbano para el área;
- Garantizar las relaciones de la ciudad con la zona ribereña;
- Definir el programa funcional de acuerdo con la categoría de espacio donde se integra;
- Articular el tejido urbano con la Avenida 24 de Julho y la Rua da Boavista.

(...) UOP 19 – Alcântara Rio:

- Proporcionar la instalación de usos mixtos de habitación, terciario e industria compatible, definido la distribución de nuevos usos, siendo garantizado, en el mínimo, el 40% para usos habitacionales;
- Definir las soluciones urbanísticas adecuadas a la articulación de la zona con los tejidos urbanos del entorno;
- Dar respuesta a la integración urbanística de las infraestructuras de transportes de la zona y, en concreto, nuevas soluciones para el nodo de Alcântara;
- Dar respuesta a la conexión a la zona portuaria adyacente y a la articulación con posibles proyectos eventualmente en desarrollo para esa zona;
- Integrar el patrimonio y edificios de interés existentes en la zona;
- Garantizar la preservación y adecuada integración urbanística del Largo del Calvario, Largo de Alcântara y Rua da Junqueira.

UOP 20 – Zona ribereña Alcântara/Belém:

- Promover y coordinar, entre diversas entidades, en concreto el Ayuntamiento y la Administración de Puerto de Lisboa, los proyectos de espacios públicos;

- Integrar en términos urbanísticos los espacios públicos ribereños previstos en el PDM;

- Valorizar las áreas históricas, los conjuntos urbanos singulares y los sistemas de vistas constantes de la carta de las componentes ambientales urbanas y del inventario municipal del patrimonio.

UOP 21 – Zona Monumental de Ajuda-Belém:

- Salvaguardar los valores patrimoniales en presencia y la imagen urbana tradicional, en concreto al nivel de la estructura urbana y de los materiales y acabamientos;

- Mejorar las condiciones de la función residencial, en el sentido de fijar la población residente;

- Rematar y recalificar los núcleos urbanos de interés histórico;

- Mejorar las condiciones ambientales y la accesibilidad viaria.

(...) UOP 28 – Área industrial-portuaria oriental:

- Definir las condiciones de reordenamiento urbanístico del área, teniendo en atención su destino predominantemente industrial, la reorganización de la plataforma logística de Lisboa y el desarrollo de un área de investigación y tecnología;

- Encuadrar la integración urbanística de las infraestructuras de transporte existentes y previstas, en concreto las áreas de apoyo a la futura red de tranvías articulados;

- Encuadrar las transformaciones resultantes de los emprendimientos previstos para la zona de intervención de la Expo98;

- Garantizar la conexión de las áreas habitacionales al río mientras el refuerzo y recalificación urbanística de los ejes urbanos apoyados en las Avenidas Gomes da Costa, de Berlim y de Pádua.

UOP 29 – Zona de intervención de la Expo98:

- Instalar un nuevo Parque de Exposiciones de Lisboa, complementado con áreas de terciario y hoteles;

- Implementar áreas de investigación y tecnología con base en programas a desarrollar;

- Instalar equipamientos culturales de recreo y ocio ligados al río;

- Integrar el nuevo Pabellón de Deportes de Lisboa y áreas complementarias de deporte y recreo;

- Construir un parque verde ribereño, integrando un parque de diversiones;

- Garantizar la conexión al río, prolongando los ejes urbanos previstos en la UOP 28;

- Integrar el adecuado sistema de transportes, incluyendo los atravesamientos de la zona, necesarios para la conexión al puerto (...)

in: *Plan Director Municipal de Lisboa*, Reglamento, Anejo IV. *Resolución del Consejo de Ministros nº 94/94*, publicada in: *Diário de República*; série I-B, número 226/94, 29 de Septiembre de 1994, pp.5966/5969]

El encuadramiento jurídico de la aprobación del PDM puede, quizás, apuntarse como el hecho que condicionó la posición más “activa” del Ayuntamiento en relación a la ribera portuaria, la cual, como analizaremos en el capítulo 4.4, se retomaría en 1994, en reacción a la primera exposición pública del *Plan de Ordenación de la Zona Ribereña* del Puerto de Lisboa (POZOR I).

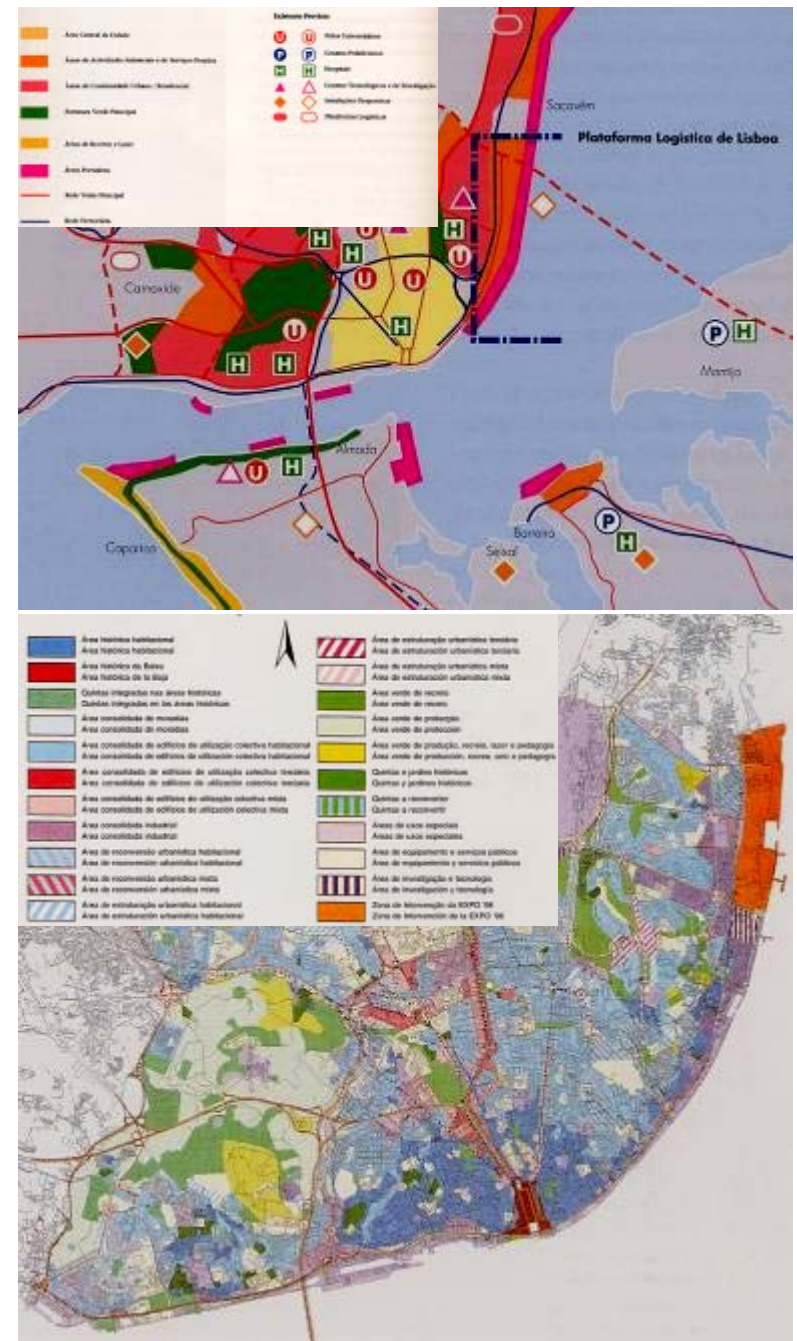
A pesar de este “condicionante” legal del documento escrito, se produjo una compensación gracias a algunas intervenciones públicas de responsables técnicos y políticos del Ayuntamiento, que reclamaban la calificación del frente ribereño.

A título de ejemplo, cito la edición del 4 de marzo de 1994 del periódico *O Dia*, con el título «*espacios ribereños de Lisboa tienen que tener un aprovechamiento diferente*», donde se reseñaba la intervención del arquitecto *Luis Bruno Soares*, entonces coordinador del *Plan Director Municipal*, en una conferencia organizado por *Instituto Franco-Portugués*, en presencia del Alcalde y del Presidente de la *Administración del Puerto de Lisboa*, el periódico refería que «*de acuerdo con el mismo responsable, la mayoría de espacios ribereños de la capital revela un mal aprovechamiento de las zonas abandonadas o desactivadas para el uso portuario o industrial.*

Incluso considerando las barreras físicas que dificultan el acceso al río, el frente ribereño de Lisboa es, en la opinión del arquitecto, un espacio de recreo y de tranquilidad de los lisboetas. (...)

En su perspectiva, la solución está en la recalificación de los espacios de utilización pública de la zona ribereña y en la creación de nuevos espacios urbanos ligados al río»⁵¹⁷.

El tercer momento de la planificación urbanística de la primera mitad de la década de los noventa fue el desarrollo de los *planes* y *proyectos prioritarios*; si en el PE y en el PDM se definieron las orientaciones generales y su expresión territorial posible, era en las



imágenes 383 y 384

La ribera en la planificación urbanística de la ciudad de Lisboa de la primera mitad de la década de los noventa: (383) carta de articulación metropolitana del *Plan Estratégico de Lisboa*, 1992, identificando la Plataforma Logística de Lisboa y señalando a rosa las áreas portuarias; (384) carta de ordenación del *Plan Director Municipal de Lisboa*, 1994

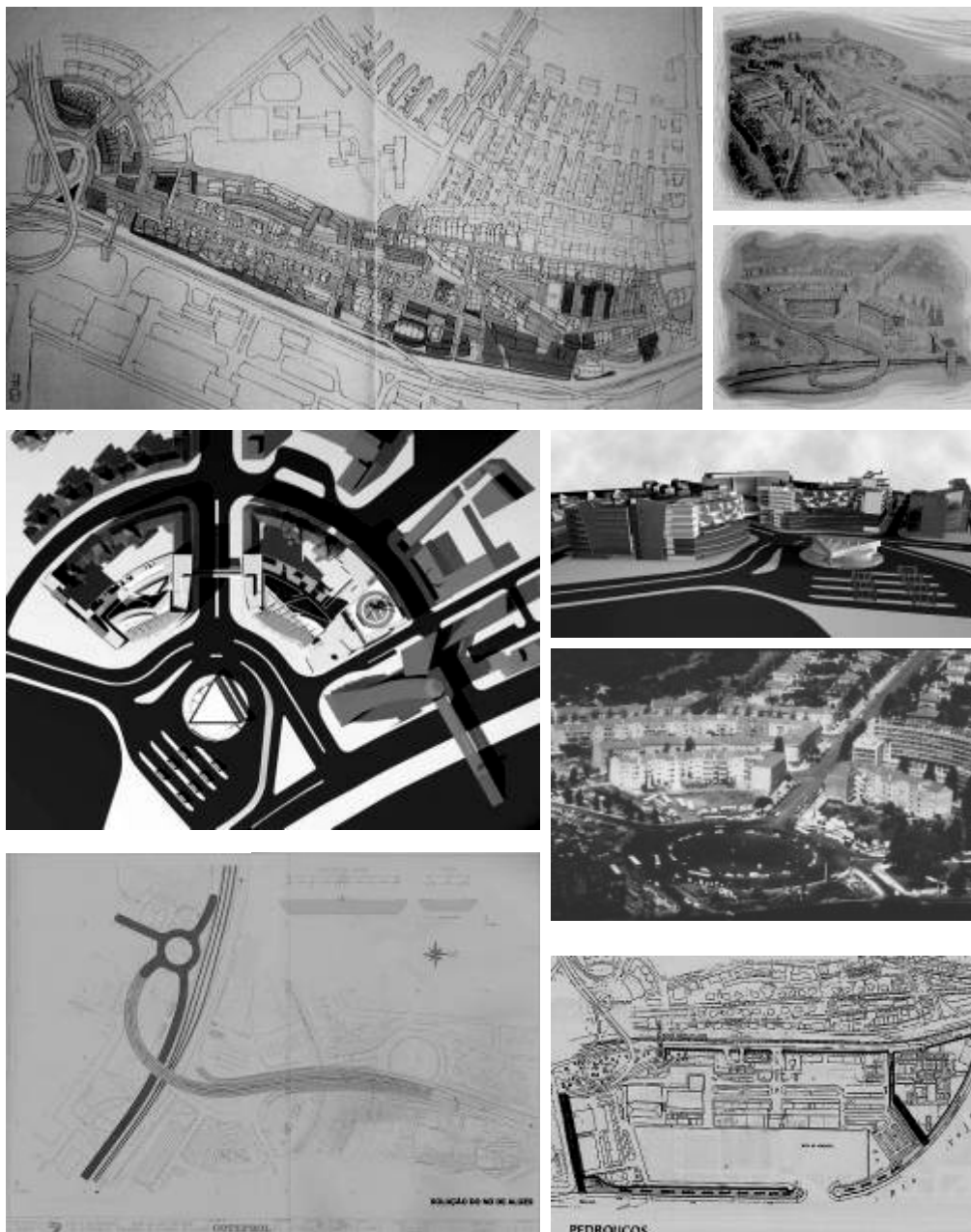
⁵¹⁷ *Espacios ribereños de Lisboa tienen que tener un aprovechamiento diferente*: in: periódico *O Dia*, Lisboa, edición de 4 de marzo de 1994

escalas más pequeñas que esas propuestas deberían avanzar para convertirse en realidad, en un proceso de elaboración a veces simultáneo.

De los varios *planes y proyectos prioritarios* entonces iniciados y relacionados con la ribera⁵¹⁸ – su mayor parte estaba, en 1995, en una versión provisional, esperando la apreciación por parte del Ayuntamiento –, la mayor parte no llegó a ser finalmente aprobado o realizado, hecho al que mucho contribuyó el cambio de alcalde sucedido este año, en virtud de la salida de *Jorge Sampaio* para la Presidencia de la República⁵¹⁹.

Dejando aparte (1) el *Plan de Urbanización de Alcântara Rio* y (2) el *Plan de Pormenor de la Boavista* – objeto de análisis más adelante, a propósito de las intervenciones contemporáneas en esas áreas –, así como (3) el *Plan de Estructura de la Zona Oriental* y el *Plan de Urbanización del Área del Entorno de la Expo98*, estos presentados en el capítulo 4.3, recorro a un plan y a un proyecto para ejemplificar la naturaleza de los estudios entonces realizados y verificar su evolución.

El primero es el *Plan de Pormenor Pedrouços*, que integraba el estudio de escala superior que era el



⁵¹⁸ En concreto: *Plan de Urbanización (PU) de la Zona Occidental, Plan de Pormenor (PP) del Espacio Bartolomeu Dias, PP de Pedrouços, PU de Alcântara Rio, PP del Terraplén de la Boavista, Plan de Estructura de la Zona Oriental, PU del Área del Entorno de la Expo98, Reglamento de la Baixa Pombalina, Operación de Recuperación del Baluarte del Livramento, Proyecto Prioritario del Terreiro do Paço y Espacio peatonal de la Rocha do Conde de Óbidos*

⁵¹⁹ Vide, por ejemplo, la intervención pública de crítica al alcalde *João Soares*, por parte del arquitecto *Vasco Massapina*, en el periódico *Público* de 9 de mayo de 1997, citada por *Vitor Matias Ferreira* exactamente para ilustrar esta situación. FERREIRA, Vitor Matias (1997): *Lisboa, a Metrópole e o Rio*; Editorial Bizâncio; Lisboa, pp.158/159

imágenes 385 a 392

La planificación local y los proyectos para la ribera de *Algés/Pedrouços*: (385) a (387) *Plan de Pormenor de Pedrouços*, arquitecto *Vasco Massapina*, 1995; (388) a (390) rehabilitación urbana de la *Praça D. Manuel I*, en *Pedrouços*, arquitectos *Vasco Massapina y Pedro Vaz*, 1998; (391) *Estudio Previo del Nudo de Algés*, *Junta Autónoma de Estradas / Coteprol*, 1997, y; (392) *Estudio de Valorización del área marginal entre Algés y la Torre de Belém*, arquitecto *Vasco Massapina*, 1995

Plan de Urbanización de la Zona Occidental, del arquitecto Vasco Massapina.

Inciendo sobre un área de 19 hectáreas que había sido ya identificada en 1989, en el *Plan de Salvaguarda de Ajuda-Belém*, como «área estratégica de intervención urbanística», planeaba problemas locales como la simbología de la entrada en la ciudad, las «Puertas de Algés» y el ordenación de terrenos municipales ocupados de forma casuística y descalificada.

El gran objetivo del plan era así «la rehabilitación y recalificación del espacio urbano, recurriendo al equilibrio entre las operaciones de recuperación y de renovación urbanas»⁵²⁰ para buscar una viabilidad económica y financiera de la operación.

La propuesta del plan pasaba por temas urbanísticos muy diversificados, pudiéndose destacar, entre otros, (1) la conexión al frente ribereño, tutelada por la *Administración del Puerto de Lisboa*, creando las «nuevas Puertas de Algés» y reevaluando las propuestas de la Administración Central para el nudo final del eje viario metropolitano de la *Circular Regional Interior de Lisboa* (CRIL), (2) diseño y valorización de los terrenos municipales, ordenando un área descalificada paralela al eje longitudinal de infraestructuras, (3) dibujar la *Praça D. Manuel I*, potenciando su relación con el nudo comercial de Algés, con el área cultural de los *Jerónimos* y con el área recreativa de la *Torre de Belém*, (4) creación y diseño del nudo de transportes, y (5) creación de edificios comárcales, de equipamientos y de vivienda, incluyendo un componente residencial de realojamiento.

En este caso, cabe destacar que, casi en simultáneo, el mismo equipo tuvo la responsabilidad, por encargo de la *Administración del Puerto de Lisboa*, de diseñar parcialmente el área colindante al otro lado del corredor longitudinal de infraestructuras; hago referencia al *Estudio de Valorización del área marginal entre*

Algés y la Torre de Belém, en el ámbito del que se propuso (y realizó) una valorización del paisaje de la *DocaPesca*, con la creación de varios paseos peatonales, la rectificación de las alineaciones y nuevo diseño de muros y la creación de nuevos espacios verdes.

Aunque no fuera aprobado, el trabajo del plan de pormenor tuvo oportunidad de ser desarrollado en el proyecto de rehabilitación urbana de la *Praça D. Manuel I*⁵²¹.

El estudio aprovechaba el hecho de ser municipal la propiedad de los terrenos para viabilizar la intervención, proponiendo un nuevo marco urbano significativo: «Las Puertas de Algés, “edificio-puente” destinado al comercio ligero ocasional, protagonizaron la deseable conexión de la *Praça D. Manuel I* al frente ribereño, ahora más apetecible, con las obras de valorización delanteras a la *DocaPesca*. La posibilidad de instalación comercial, beneficiará el flujo de personas que buscará el río, y que, así, tendrá la posibilidad de fruición simultánea de perspectivas. La ciudad beneficiará de una pieza significativa a marcar su entrada, memoria de las antiguas puertas de Algés»⁵²².

⁵²¹ Para la rehabilitación urbana de la *Praça D. Manuel I* se propuso un programa base subordinado «a la intención primordial de construcción de parques de estacionamiento disuasivos. Se proponen dos estructuras de funciones mixtas e integradas, que rematan las dos manzanas norte y naciente. Implanta una Estación de Servicio junto a la Avenida da Índia, una vez que la respectiva proximidad de los silos automóviles se presenta mutuamente ventajosa. (...) fue considerada una galería comercial al nivel de la planta baja, con tiendas autónomas en conexión directa con la calle, intención que puede potenciar la recalificación de aquel tipo de comercio. Considera la edificación de las “Nuevas Puertas de Algés”, en conexión directa con el espacio de estacionamiento subterráneo, edificio-puente de fruición comercial, y que contribuye a la formación de un icono de una de las entradas en Lisboa. En el centro de la *Praça D. Manuel I* se implanta un edificio de apoyo al nudo de transportes, donde se hace la conexión directa de peatones a las plantas de estacionamiento en el subsuelo. Se aprovechan las coberturas de los silos automóviles como miradores sobre todo el espacio de la plaza y sobre el río, así como localización de espacios de restauración» [Atelier Cidade Aberta, arquitectos Vasco Massapina y Pedro Vaz (1998); *Memoria Descriptiva. Silos Automóviles y Aparcamientos. Praça D. Manuel I, Pedrouços, Lisboa*; EMEL – Empresa Municipal de Estacionamiento de Lisboa; Lisboa]

⁵²⁰ *A Estratégia e a Prática do Planeamento Urbanístico em Lisboa, 1990-1995* (1995); Câmara Municipal de Lisboa; Lisboa, pp.49; mirar también: *Plan de Pormenor de Pedrouços* (1995, noviembre); in: *JA – Jornal dos Arquitectos*, nº153; Lisboa, pp.42/47

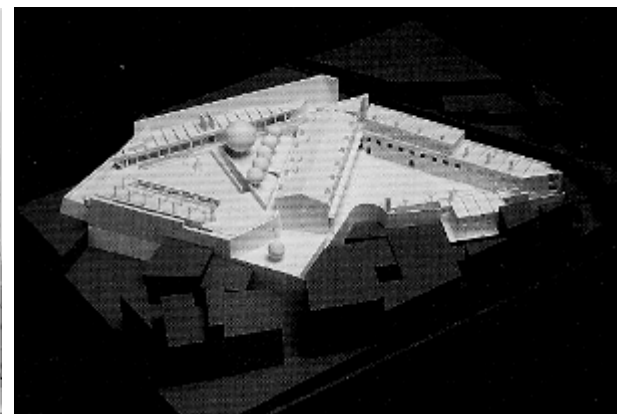
⁵²² Atelier Cidade Aberta, arquitectos Vasco Massapina y Pedro Vaz (1998); *Memoria Descriptiva. Silos Automóviles y Aparcamientos. Praça D. Manuel I, Pedrouços, Lisboa*; EMEL – Empresa Municipal de Estacionamiento de Lisboa; Lisboa

En paralelo, en 1997 la Administración Central, por la *Junta Autónoma de Estradas*, había empezado a desarrollar el proyecto del nudo de *Algés* de la *Circular Regional Interior de Lisboa* (CRIL), asumiendo en definitiva la estructura en viaducto que fue efectivamente construida, con un trazado y ligaciones que hicieron inviable la concretización de las propuestas del plan de pormenor y del proyecto de rehabilitación de la plaza, en los términos realizados – constituyendo un caso más de la descoordinación entre las diferentes entidades con competencias específicas sobre el espacio de la ribera.

El segundo ejemplo a que recurro para ilustrar la naturaleza de los estudios entonces realizados, ahora a la escala del proyecto local, es el espacio del antiguo *Baluarte del Livramento* – visible, en su función militar, en la imagen 26 –, el cual integra la minoría de los «*planes y proyectos prioritarios*» que acabó siendo efectivamente concretizado.

La antigua estructura defensiva frontera al puente de *Alcântara* había sido ocupada, a finales del siglo XIX, por una «*villa operaria*», a la que se siguieron otras construcciones localizadas de forma casuística junto al muro de la fortificación, constituyendo entonces una «*isla*» degradada donde, de las 94 familias residentes apenas 30 podrían ser realojadas en el lugar⁵²³.

La Operación de Recuperación del *Baluarte do Livramento*, tuvo como base las «*ideas lanzadas por el estudio VALIS, realizado por*



imágenes 393 y 394

Proyecto de Rehabilitación del Baluarte do Livramento, de autoría del arquitecto *Duarte Nuno Simões*, 1994/1995: (393) plano de la planta 0, y; (394) vista de la maqueta

el equipo del Profesor *Jorge Gaspar*⁵²⁴, habiendo el *Proyecto de Rehabilitación del Baluarte do Livramento* (1994/1995) sido del arquitecto *Duarte Nuno Simões* – proyecto que fue complementado, en 1999, por una intervención en el espacio público junto al *Edificio Vila*, del arquitecto de paisaje *Rui Valada*⁵²⁵.

⁵²⁴ Con base en el cual «el Ayuntamiento presentó a la Comunidad Europea, en 1990, en el ámbito del proyecto "Innovative Pilot Project" insertado en el programa "Inner City", una propuesta de financiación (...) que fue aprobada por la Comisión de las Comunidades en Diciembre de ese año. (...) La operación de recuperación del Baluarte pretende revelar la fortificación a la ciudad, regenerando el tejido social y urbano y consiguiendo algún progreso en un área actualmente muy descalificada. (...) la intervención se reparte en 3 áreas:

- la plataforma correspondiente al nivel más elevado del *Patio dos Quintalinhos*, donde se localizará un jardín y un mirador, un restaurante, una zona museológica y puesto de turismo y aún un edificio de ateliers y tiendas de artesanía;
- la villa operaria (...);
- el conjunto de la plataforma en el tope norte, junto a la villa, que corresponde al nivel inferior del *Patio dos Quintalinhos*, donde serán realizadas viviendas para el realojamiento y aún un parque es estacionamiento»

in: *A Estratégia e a Prática do Planeamento Urbanístico em Lisboa, 1990-1995* (1995); Câmara Municipal de Lisboa; Lisboa, pp.38/39; mirar también: *Baluarte do Livramento* (1995, noviembre); in: *JA – Jornal dos Arquitectos*, nº153; Lisboa, pp.20/23

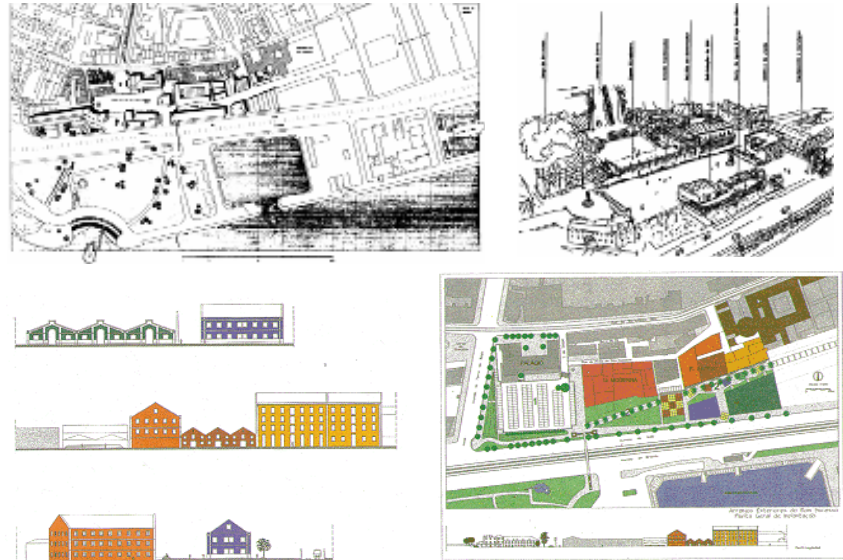
⁵²⁵ En esa segunda intervención «se optó por una solución simples, silenciosa, educada y que toque la intemporalidad, que confiriere valor al patrimonio – el resto de la amuralla existente – y que pudiese funcionar como espacio de encuentro de los residentes. Fueran creadas las condiciones para que la apropiación del espacio se realizara de forma natural, en el respeto por la memoria del sitio sin constricciones en su utilización».

⁵²³ *CFE recupera zona ribeirinha*; periódico *Expresso*; Lisboa, edición de 27 de octubre de 1990

La particularidad de la obtención de financiación comunitaria ha creado, quizás, condiciones de realización a este proyecto de intervención local en la ribera, de promoción municipal, acabando por constituir uno de los pocos, de los que fueron lanzados en el cuadro de planificación de Lisboa de la primera mitad de la década, que se materializó fuera del papel.

Siguiendo en el cuadro de la producción urbanística del Ayuntamiento tendente a la transformación de la ribera occidental y central de la ciudad, y entrando en la segunda mitad de la década de los noventa, merece destacar la intervención parcialmente realizada en la zona del *Bom Sucesso*, de la que la mitad poniente fue apenas recientemente iniciada.

También en este territorio, el documento base de coordinación de la transformación del espacio fue un plan urbanístico realizado en el cuadro de la gran producción municipal de la primera mitad de la década, en este caso el *Plan de Pormenor del Bom Sucesso* (1995), del arquitecto *Manuel Tainha*⁵²⁶, estudio de iniciativa del *Instituto Português del Património Arquitectónico* – IPPAR.



imágenes 395 a 398

Bom Sucesso: (395) y (396) plano de presentación y dibujo de la plaza a crear del *Plan de Pormenor del Bom Sucesso* (1995), del arquitecto *Manuel Tainha*; (397) y (398) alzados conjunto con aplicación de colores y plano de presentación del *Plan de Arreglos Exteriores do Bom Sucesso, Belém*, coordinado por el arquitecto *Troufa Real* (1997)

Constituyendo un ejemplo de cómo algunas ideas avanzadas anteriormente para la ribera en planes, estudios de pormenor o incluso en intervenciones públicas, que en el momento acabaron por no ser concretadas o tener continuidad, fueron muchas veces recuperadas o desarrolladas posteriormente, el *Plan de Pormenor del Bom Sucesso* retomó las líneas programáticas definidas para la zona por el Profesor *Costa Lobo*, al final de la década de los ochenta, en el *Plan de Salvaguarda y Valorización de Ajuda-Belém*, en particular las propuestas (1) de salvaguarda y

in: *Um Baluarte na Cidade* (1999); in: *Boletim Municipal de Urbanismo*; Câmara Municipal de Lisboa; nº6, Lisboa

⁵²⁶ Citando el texto del equipo coordinado por el arquitecto *Manuel Tainha*, en el que asume la conservación, la rehabilitación y la renovación como los tres tipos de intervención previstos en el plan, «la zona del *Bom Sucesso*, de las tensiones, continuidades y discontinuidades, más o menos violentas fruto del hacer ciudad a lo largo del tiempo, es también y sobretodo una zona de transición de escalas y ambientes diferentes, o sea, la escala más monumental y simbólica, a naciente y a sur (*Jerónimos, Praça do Império, Centro Cultural, Zona da Torre de Belém*), y la escala más pequeña de *Pedrouços*: entrando también en esta confrontación de escalas el Barrio del Restalo donde el habitar fue de cierto modo contaminado por lo monumental de la zona histórica (*Avenida da Torre*). Es pues en esta saludable y salutar mezcla que el *Bom Sucesso* encuentra su carácter y su áurea propia.
(...) La idea estructurante de todo el espacio-plan es el recorrido peatonal, que nacerá en la *Cordearia* y remata en la *Torre de Belém*, es a lo largo de este recorrido que, fuera y dentro del espacio-plan, se van sucediendo acontecimientos urbanos que van enriqueciendo y confirmando vida a este mismo recorrido.
Es en esta lógica y yendo directamente al punto fuerte del Plan, que nos pareció que dicho recorrido sólo haría sentido si fuese restituida la continuidad del tejido urbano que existía con anterioridad a la apertura de la *Avenida da Torre*, y ahí sería el sitio privilegiado para crear una nueva plaza alargada (35x120m) en el

sentido del dicho recorrido, manteniendo, mismo así, el eje visual existente entre la *Torre de Belém* y la *Capelinha de S. Jerónimo*.

(...) Saliendo de la plaza y caminando para naciente, nos encontramos en la calle peatonal que liga la plaza con el *Centro Cultural de Belém*. Esta calle de anchura variable y adaptada a la morfología urbana existente está ladeada por edificios de usos múltiples: es la imagen del concepto de mezcla que nos parece ser el más adecuado a la vivencia plena de cualquier pedazo de ciudad.

(...) Aún en el que se relaciona con la nueva calificación de los espacios exteriores, conviene realzar la intención de este equipo para que exista una prioridad del peatón: luego, para la mejora de la calidad ambiental en este espacio-plan».

in: *Plano Pormenor Bom Sucesso* (1995, noviembre); in: *JA – Jornal dos Arquitectos*, nº 153; Lisboa, pp.38/39

valorización del patrimonio industrial del final del siglo XIX e inicio del XX, (2) de recalificación de los espacios exteriores, (3) de la realización de los realojamientos necesarios dentro del área del plan, y, no menos importante, (4) de desarrollo de un recorrido peatonal longitudinal interior, con continuidad en ambos sentidos más allá del área del plan, recalificando el entorno del *Convento do Bom Sucesso*.

Aunque el plan no haya tenido continuidad, en este caso no fue necesario esperar más que dos años para que una nueva propuesta naciese para el área más acotada delimitada por la *Rua Bartolomeu Dias*, la *Avenida da Índia*, el *Centro Cultural de Belém*, y la *Avenida da Torre de Belém*.

El *Plan de Arreglos Exteriores do Bom Sucesso, Belém*, coordinado por el arquitecto *Troufa Real* y con la participación de, entre otros, el arquitecto de paisaje *Gonçalo Ribeiro Teles* y del escultor *Lagoa Henriques*, incidió sobre un área de 4 hectáreas, constituyendo la base para la intervención efectivamente realizada en el final de la década.

Manteniendo la idea del recorrido peatonal, este estudio, al contrario de la propuesta de 1995, optó por no construir en la zona frontera al eje longitudinal de infraestructuras – localizada a poniente del conjunto de almacenes del final del siglo XIX e inicio del XX y delante de las instalaciones de la *Universidade Moderna* –, optando por calificar esa zona como espacio público⁵²⁷.



imagen 399

Bom Sucesso: vista actual de la zona delantera a la *Universidade Moderna*, objeto de intervención en el final de la década de los noventa, con los almacenes industriales recuperados y el *Centro Cultural de Belém* al fondo,

Con la realización de esta intervención fue finalmente concretada la idea del recorrido peatonal interior desde la *Cordearia* hasta la *Torre de Belém* (apoyada en un viaducto sobre el eje longitudinal de accesibilidades, localizado en el final del recorrido, dibujado por el arquitecto *Manuel Tainha* – vide el imagen 437), la línea conductora de la sucesión de propuestas para el local durante, al menos, diez años.

⁵²⁷ Citando los autores, «con una vivencia urbana intensa y diversa, desde sus antiguos moradores a la fuerte concentración de estudiantes de la *Universidade Moderna* y a los turistas que pasean entre el *Centro Cultural* y la *Torre de Belém*, fue imperioso emprender una recalificación urbana y una valorización de este espacio público. En este sentido, el proyecto urbano del *Bom Sucesso* toma parte en los propósitos establecidos por el Ayuntamiento: acabar con las barracas en la ciudad de Lisboa, valorizar el espacio público, cultural y socialmente. Apoyada en una estrategia de realojamiento de la población residente en habitaciones precarias, esta operación permitió la recalificación y valorización del espacio público y de todo un patrimonio edificado, mismo aquello que se encontraba en ruina, a favor de los residentes, de los atentos del sitio y de todo el área monumental. (...) Resumidamente, el Plan consiste en la creación de una plaza junto al *Palácio do Governador* de la *Torre de Belém*; un recorrido peatonal interior, entre el *Centro Cultural de Belém* y el *pasadizo*; un paseo contiguo y paralelo a la *Avenida da*

Índia; espacios verdes de encuadramiento y protección; recuperación y conservación de los edificios en ruinas, con pintura de las fachadas; un plaza pequeña y la instalación de la *Casa Museo Lagoa Henriques* en un edificio municipal. (...) La rehabilitación de un conjunto de edificios en ruina mantiene el trazado original del edificado, evocativo del siglo XIX y de imaginario que subraya una arquitectura de raíz industrial, donde mientras la color y tiendo en atención la tradición cromática de aquellos edificios, se busca recuperar una paleta donde se retoma la luce, la sombra, el brillo y la colores del sitio, recordando de esa forma el ambiente y la atmósfera a que aquellos edificios en su historia estuvieran ligados (...)» in: *Bom Sucesso, Belém Plano de Arranjos Exteriores* (1998); in: *Boletim Municipal de Urbanismo*; Câmara Municipal de Lisboa; nº1, Lisboa



Imágenes 400 a 403

Bom Sucesso: vista y proyecto original de los almacenes industriales localizados (400) y (401) en la *Rua da Praia do Bom Sucesso*, números 9 y 11 (proyecto original de 1888), y (402) y (403) en la *Avenida da Índia*, números 166 a 172 (proyecto original de 1909)

La recuperación del conjunto de almacenes sitos en la *Rua da Praia do Bom Sucesso*, números 9 y 11 (proyecto original de ampliación de una fábrica de molinaje frente al *Tejo* requerida por *Reis & Ramires* en 1888⁵²⁸), y en la *Avenida da Índia*, números 166 a 172 (proyecto original de 3 almacenes requeridos por *José António dos Reis* en 1909, posteriormente afectos a la *Companhia*

*de Molinaje del Bom Sucesso*⁵²⁹) constituyó también un marco importante en la ciudad de reutilización y valorización del patrimonio industrial – quizás más visible también debido a la riqueza de la paleta cromática utilizada (vide la confrontación entre los proyectos originales y su situación actual, en las imágenes 400 a 403).

⁵²⁸ Proceso depositado en el Archivo Intermedio del Ayuntamiento de Lisboa, obra número 8.706

⁵²⁹ Proceso depositado en el Archivo Intermedio del Ayuntamiento de Lisboa, obra número 8.750

En la actualidad, después de un nuevo cambio en el equipo político del Ayuntamiento (2001) – primero el Dr. *Pedro Santana Lopes*, con continuidad en el equipo del Profesor *Carmona Rodrigues* – la transformación de la ribera de la ciudad retomó una dinámica similar a la citada para la primera mitad de la década de los noventa (también en el cuadro de la elaboración de una nueva *Visión Estratégica para Lisboa 2012*⁵³⁰, la base del futuro *II Plan Estratégico*, y de los trabajos de revisión del *Plan Director Municipal*), ahora quizás con metodologías locales distintas – mayor implicación de los agentes privados y mayor vocación realizadora.

Sin olvidar la continuación de la intervención en el *Bom Sucesso*, se presentan las tres principales intervenciones urbanísticas en curso para la ribera occidental y central, que son (1) el proyecto *Alcântara XXI*, (2) la renovación del terraplén de la *Boavista*, y (3) el proyecto de transformación de la zona entre *Santos* y *Santa Apolónia*, con particular atención al *Cais do Sodré* –, no dejando de encuadrar sus propuestas contemporáneas en el historial principal que antecedió a cada una o su entorno en la década de los noventa y en la transición del siglo.

La transformación de la zona industrial de *Alcântara* estuvo prevista al menos desde el *Plan Director de Lisboa*, en la versión aprobada en 1977, documento en el que estaba ya clasificada, en la carta de ordenación, como «zona de actividad terciaria (planes de conjunto)» a reconvertir⁵³¹.

También esta zona fue objeto de una propuesta de plan en la primera mitad de la década de los noventa, correspondiendo a la *Unidad Operativa de Planificación y Gestión 19* (UOP 19) del *Plan Director Municipal*, con la elaboración en los servicios



imágenes 404 y 405

El *Plan Director de Lisboa*, 1967/1977: (404) plan de ordenación, señalando en trazo continuo la zona de *Alcântara* (la leyenda corresponde, el trazo amarillo a una «zona de actividad terciaria (planes de conjunto)», y el trazo rojo a «zonas portuarias») y en punteado la zona de *Belém*; (405) propuesta del plan para intervención en la zona de *Belém*, referenciada al inicio del capítulo 4.2

⁵³⁰ Disponible en el *website* del Ayuntamiento (<http://ulisses.cm-lisboa.pt/data/002/009/index.php?ml=2&x=vis.xml>); vide también una síntesis del documento y el comentario que tuve oportunidad de realizar, in: COSTA, João Pedro (2006, abril): *Editorial y Um olhar sobre o futuro de Lisboa: Jornal Arquitecturas*, nº11; Lisboa, pp.3 y pp.20/22

⁵³¹ En la versión de 1967 apenas una parte presentaba ya esta clasificación, una vez que la parte poniente seguía clasificada como «zona industrial»

técnicos del Ayuntamiento del *Plan de Urbanización de Alcântara-Rio*, coordinada por el arquitecto *José Pedro Margarido Pires* – imagen 406.

Inciendiando sobre un área de 17 hectáreas, clasificada en el *Plan Director Municipal* (1994) en su mayor parte como «*área de reconversión urbanística mixta*» y ya entonces identificada como zona de intervención prioritaria a reestructurar y recalificar⁵³².

Esta propuesta de plan consideraba la creación de un eje principal interior, a partir del que se organizaba la circulación local, así separada de los principales ejes viarios de cruzamiento.

Sin dejar de referir la necesidad de reevaluar las conexiones con *Alcântara-Mar*, el estudio, en su versión conocida, no llegó a incorporar las propuestas que preocupaban el puerto de creación de una conexión eficaz por ferrocarril entre la dársena de *Alcântara* y *Alcântara-Tierra*, a partir de donde conecta con la línea de circunvalación de la ciudad.

Cuatro años después empezó a ser desarrollado el Proyecto de *Reconversión de la manzana de la antigua Fábrica Unión*, que fue propiedad de la *Compañía Unión Fabril* (CUF), con la coordinación del arquitecto *Frederico Valsassina*.

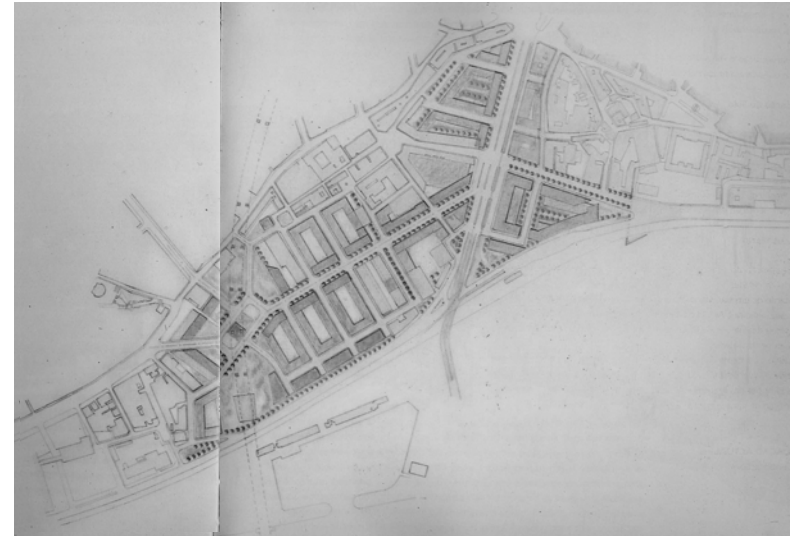


imagen 406

Plan de Urbanización de Alcântara-Rio, coordinado por el arquitecto *José Pedro Margarido Pires* (1995, entonces en elaboración)

Correspondiente al extremo interior del área del plan de 1995, este proyecto urbano pudo diseñar de nuevo la parcela donde se integraba, sin tener que respetar la propuesta anterior, de escala superior – así creando un área total de reconstrucción de 37.500 m² en una parcela con 1,76 hectáreas, divididos en 23.590 m² para los 168 pisos, 9.380 m² para oficinas y 4.529 m² para comercio⁵³³.

⁵³² El *Plan Director Municipal* (1994) presentaba los siguientes objetivos principales (para allá de aquellos definidos en el PDM para la UOP 19, atrás referenciados):

- «- Crear una estructura viaria coherente y eficaz, que posibilite la apertura de la frente de construcción, aumentando también la accesibilidad a partir de los tejidos urbanos del entorno;
- Calificar los espacios urbanos existentes y definir una estructura urbana que posibilite una mejor conexión de la ciudad al río;
- Reordenar y rehabilitar las áreas industriales y portuarias obsoletas con el objetivo de introducir nuevas funciones residenciales, hoteles, equipamientos y servicios;
- Recuperar y reconvertir algunos edificios de calidad, así como ejemplos de arqueología industrial y proceder a su integración en la nueva propuesta de estructura urbana;
- Mejorar los niveles de accesibilidad, estableciendo conexiones entre los diferentes operadores y sistemas de transporte, mejorando la calidad de las infraestructuras existentes y creando nuevas infraestructuras;
- Fomentar formas diversificadas de participación y involucramiento de los diferentes agentes, caso de las compañías propietarias de los edificios industriales existentes, a reconvertir o a renovar».

in: *A Estratégia e a Prática do Planeamento Urbanístico em Lisboa, 1990-1995* (1995); Câmara Municipal de Lisboa; Lisboa, pp.92/95

⁵³³ El conjunto tuvo, según el autor, «una fuerte sistematización en términos arquitectónicos, que se reflejó al nivel formal, funcional y estructural, y, no menos importante, al nivel de los costes. La modelación-norma utilizada en los bloques habitacionales contrasta con su implantación más “orgánica” y aleatoria en el terreno. El objetivo primordial en términos urbanos fue el de alcanzar una “privacidad del residente” que no interfiriera con la “libertad del ciudadano”, contrariando la filosofía de los condominios cerrados.

(...) El encuadramiento urbano y en el paisaje, así como el arreglo de los espacios exteriores, fue desarrollado a dos niveles conceptuales diferentes: por un lado, el encuadramiento y la integración de los volúmenes edificados en el paisaje urbano del entorno; por otro, el tratamiento de los espacios exteriores de utilización del propio emprendimiento.

Si en los espacios interiores de la manzana la solución preconizada es esencialmente naturalista, contraponiendo a las construcciones macizas de vegetación, ya en los espacios exteriores de utilización se intentó una composición en total sintonía con los rituales y elementos disciplinados de la arquitectura».

in: COSTA, Joao Pedro (2003, julio); *Reconversão do quarteirão da antiga Fábrica União, Avenida de Ceuta, Lisboa*; revista *Arquitetura & Vida*, nº40; Lisboa, pp.56/63]

Sobre esta intervención, cuya implementación fue dividida en 3 fases, tuve la oportunidad de producir un texto crítico, en 2003, que creo que se mantiene en la actualidad⁵³⁴.

Quizás justificada por la visibilidad y por el nivel de calidad alcanzado, esta realización – cuya primera fase concluyó en 2003 y tiene la fase 2 en construcción –, marcó también el inicio de una nueva dinámica de transformación de la zona de *Alcântara*.

Puntualmente, algunos otros proyectos localizados de menor dimensión se fueron concretando, como fue el caso de la *Residencia Domus Vida*, promovida por el *Grupo Melo* en la *Junqueira*, o del *Hotel Vila Galé Ópera*, sobre la *Avenida da Índia*, ambos localizados cerca de la *Feira de Industrias de Lisboa* (FIL).

Pero también la gran transformación de toda la zona de *Alcântara-Rio*, actualmente en fase adelantada de preparación, benefició del clima de “calidad arquitectónica” y “éxito inmobiliario” de esa primera realización.

La urbanización denominada *Alcântara XXI* tuvo su impulso a finales de 2003, momento en el que el Ayuntamiento, concededor

de las pretensiones de algunos propietarios, decidió dejar de ser un espectador pasivo y pasar a promover un plan integrando, juntando los 5 grandes propietarios⁵³⁵.

Con la alteración del *Plan Director Municipal*, en 2004, se consideró que no era necesaria la realización de un plan con la figura jurídica de plan de pormenor, desarrollándose, entonces, un “estudio urbanístico” – una simple parcelación que mereció aprobación municipal, incluyendo el protocolo financiero.

En esta propuesta, aquí ilustrada en las imágenes 412 a 419, la parcela propiedad de la *Carris* – correspondiente a la zona poniente del plan – no fue aún objeto de reconversión, aguardando por un nuevo cambio en el *Plan Director Municipal*, donde estaba clasificada como «*usos especiales*».

Este procedimiento de coordinación y de calificación de las propuestas urbanísticas por recurso al diseño está bien expresado en la Memoria Descriptiva del trabajo⁵³⁶.

Inciendo sobre un área de 41 hectáreas, el estudio urbanístico tuvo como objetivos principales (1) la recalificación urbana de una zona industrial desactivada y obsoleta, en los términos previstos en el PDM, (2) la coordinación y adecuación de las intenciones de proyecto para la zona, en particular aquellas que se refieren a las parcelas de mayor dimensión que soportaban

⁵³⁴ Citando los extractos más relevantes:

«La solución urbanística fue hecha de opciones y contingencias: Contingencia resultante de la necesidad de reconversión de la antigua Fábrica União, edificio de arquitectura industrial del inicio del siglo (...) que se encontraba en estado inicial de ruina.

Al tratarse de una opción arquitectónica que, a primera vista, uno asumiría con gusto, la situación se torna más complicada cuando se percibe que, en realidad, el elemento representativo de la arquitectura industrial es simplemente la fachada, aunque referenciada en el inventario municipal de patrimonio.

El interior del edificio, sin valor y en avanzado estado de degradación, no tenía cualquier correspondencia con la fachada, hasta el punto de que las ventanas no encajaban con la cota de los pavimentos interiores (...).

Desde el punto de vista urbanístico, hay que señalar el hecho de, con su mantenimiento, se convierte en inviable la realización de cualquier conexión urbana hacia el sur, ya que la extensión de 180 metros (de fachada) cierra por completo el frente de la manzana.

(...)En lo que respecta a la solución adoptada para el frente sobre la Avenida de Ceuta, de cerrar el espacio canal de calle con un edificio longitudinal, esta fue una opción de proyecto.

Cediendo área para el ensanchamiento de la calle (...) y localizando comercio sobre la calle, se asumió la referencia urbanística a la calle-canal, construida con arquitectura contemporánea.

En este contexto, la mayor virtud del proyecto consistió en, sin perder esa referencia, saber “abrir la manzana”, permitiendo el usufructo urbano de su interior, mayoritariamente tratado como espacio peatonal (...)

in: COSTA, João Pedro (2003, julio): *A nova arquitectura pós-industrial*; in: *Reconversão do quarteirão da antiga Fábrica União*. Avenida de Ceuta, Lisboa; revista *Arquitectura & Vida*, nº 40; Lisboa, pp.56/63

⁵³⁵ Las compañías *Mirandela* y *Somague*, el *Grupo SIL*, la *Carris*, el Ayuntamiento (*Empresa Pública de Urbanización de Lisboa* – EPUL)

⁵³⁶ «(...) el Estudio tiene como objetivo la recalificación y la revitalización del tejido urbano, de modo a aumentar el potencial competitivo de la ciudad en el sentido de dar respuesta a las demandas globales y atraer nuevos recursos humanos financieros.

El Estudio integra la nueva generación de proyectos urbanos, concebido según los principios del Diseño Urbano y comprometido con el Planeamiento Estratégico (...). Adoptando una visión amplia y comprometida con la dimensión socioeconómica del desarrollo urbano, apuesta en la articulación de las diferentes intervenciones propuestas, presuponiendo la coherencia de las respectivas soluciones y su articulación.

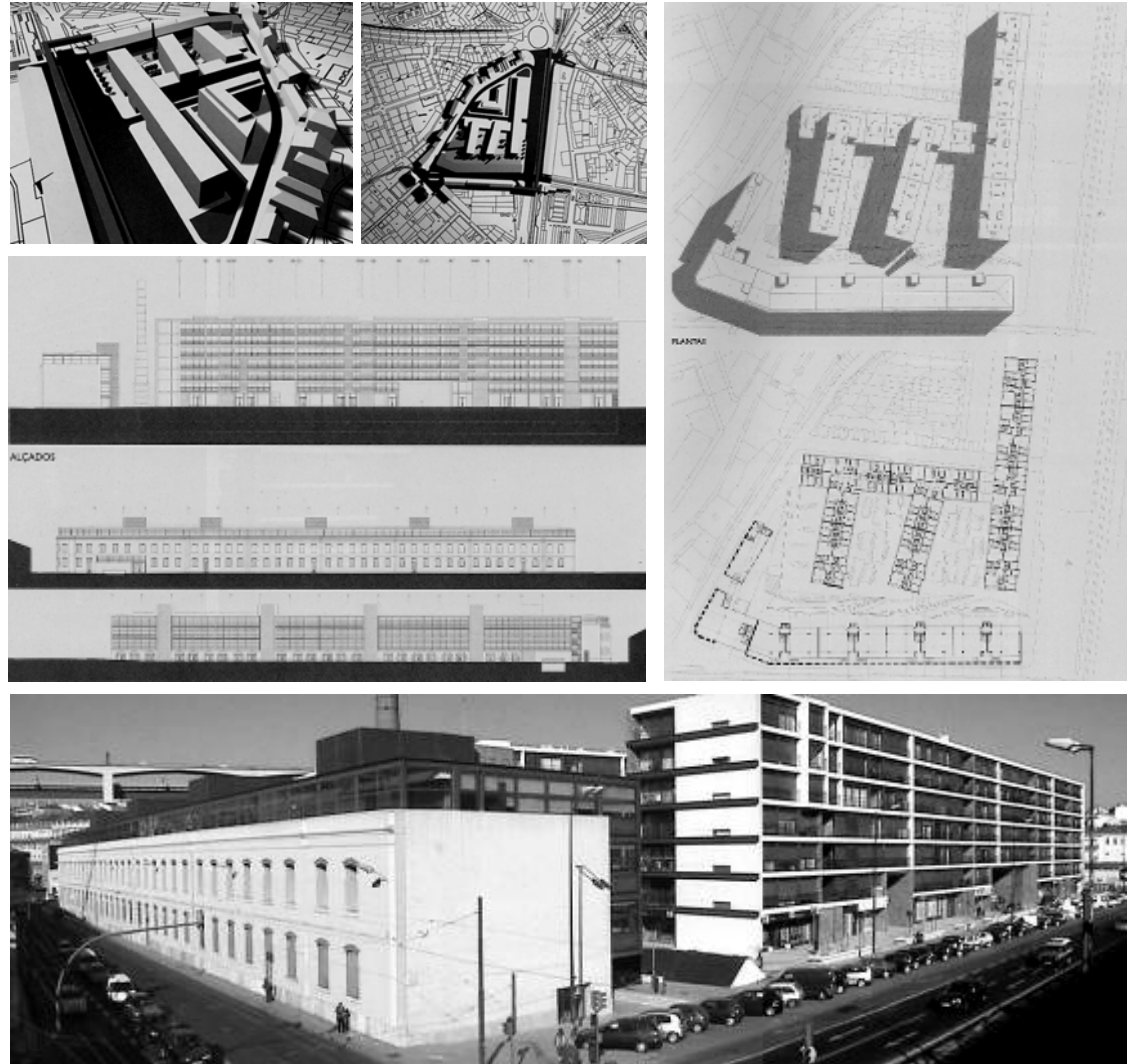
En este contexto, el Estudio pretende tener un significado estratégico, que al articular los diferentes proyectos insertados en su áreas, provoque efectos benéficos más allá de los límites del área de intervención. Por ello, se defiende la incorporación de estos proyectos en una red de intervenciones articuladas entre sí, con el objetivo principal de recalificar y revitalizar un área más vasta y de promover su conexión a otras zonas emergentes en la ciudad de Lisboa».

in: VALSSASSINA, Frederico; MATEUS, Manuel Aires; NUNES, João Ferreira; CIDADE MOURA, António (2005): *Estudio Urbanístico de Alcântara-Rio*. Câmara Municipal de Lisboa; Lisboa

estructuras industriales antiguas, (3) la recalificación del tejido histórico y consolidado, revitalizando el eje *Alcântara-Calvário-Santo Amaro*, y (4) la recuperación/reconversión de algunos edificios de calidad identificados, en particular aquellos relativos al patrimonio industrial de la zona.

Fueron también objetivos, (5) la resolución e integración del tejido urbano del cruce viario⁵³⁷ y ferroviario⁵³⁸ de *Alcântara*, (6) la localización e integración urbana del nudo de transportes, (7) la mejora de la conexión de la ciudad al río, y (5) la articulación con el área portuaria contigua de *Alcântara-Mar*.

Previendo mantener diversas preexistencias, en su mayor parte anteriores a la industrialización de la zona – conventos, palacios, quintas y edificios militares –, pero también de algunos edificios industriales de mayor valor arquitectónico, la propuesta avanzaba con un volumen de construcción nueva de 225.790 m², incidiendo en las aproximadamente 12 hectáreas las cinco grandes parcelas, a los que habría que sumar el área de las reconversiones de edificios a efectuar.



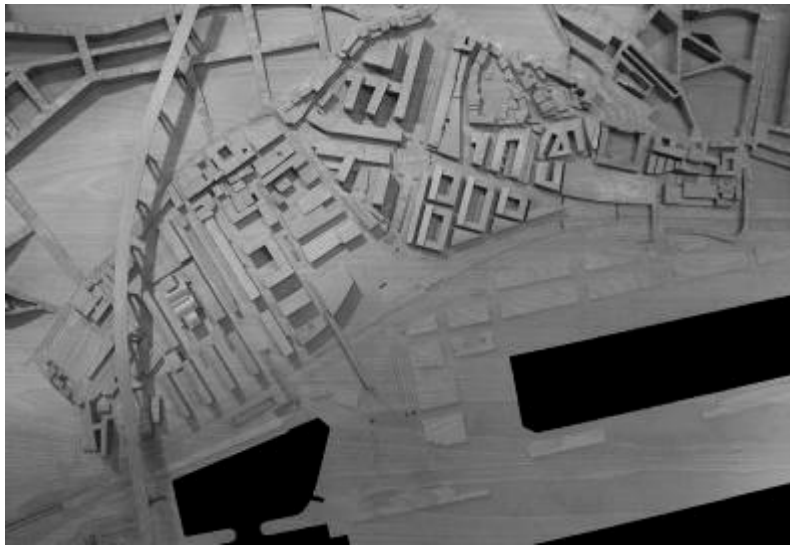
imágenes 407 a 411

Reconversión de la manzana de la antigua Fábrica Unión, en Alcântara-Río, del arquitecto Frederico Valsassina, 1999-2001: (407) y (408) perspectivas de integración del conjunto; (409) alzados naciente y sur y corte-alzado naciente-poniente; (410) planos de coberturas y de un piso superior, y; (411) vista actual del conjunto – frentes naciente y sur

La difícil resolución del nudo viario y ferroviario – que, como observaremos, desde hace algunos años preocupa al puerto – fue acordado en 2004 con el Gobierno, integrando la REFER, la CP y el puerto (transporte ferroviario), el Metropolitano y el Ayuntamiento.

⁵³⁷ Hoy efectuado por una viaducto metálico "provisorio" realizado en la década de setenta

⁵³⁸ Hoy de nivel con el tráfico viario, obligando a la interrupción del tránsito cada vez que un tren tiene que pasar del puerto (*Alcântara-Mar*) para el sistema de ferrocarril, entrando en la línea de circunvalación por *Alcântara-Tierra*

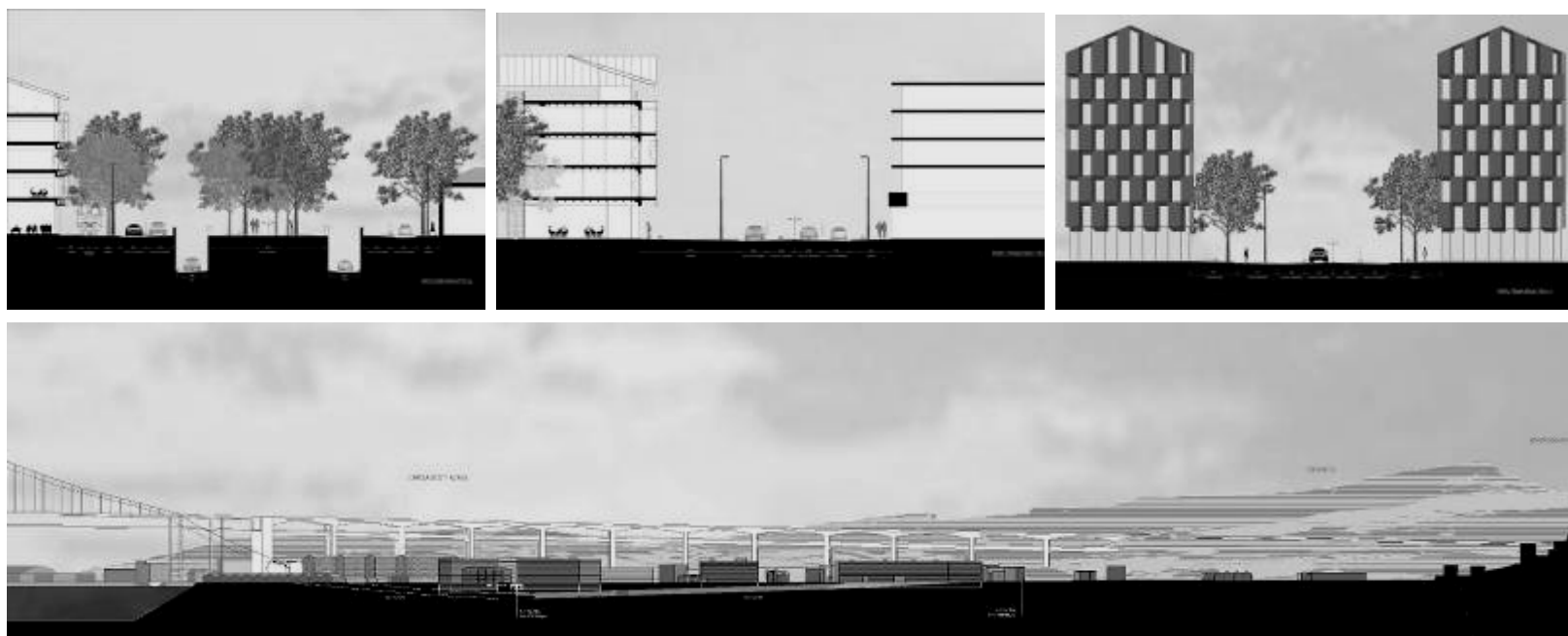


imágenes 412 a 415

Estudio Urbanístico de Alcântara-Rio, arquitecto *Frederico Valsassina* y *Manuel Aires Mateus*, arquitecto de paisaje *João Ferreira Nunes*, e ingeniero *António Cidade Moura*, 2005 (en curso): (412) carta de 1856, identificando las preexistencias anteriores a la industrialización de la zona – conventos, quintas, palacios y edificios militares; (413) la zona antes de la intervención, identificando las mismas preexistencias y los pocos edificios industriales a mantener; (414) maqueta de la propuesta, y; (415) plan de presentación de la propuesta

La solución adoptada consideraba (1) la resolución del tráfico viario en dos túneles, (1a) uno conectando los terrenos de jurisdicción portuaria de *Alcântara-Mar* (usos de recreo y portuario) con la *Rua de Cascais*, en el cruce con la *Avenida 24 de Julho*, y (1b) un segundo conectando el eje longitudinal de infraestructuras, en el lado del puerto (*Avenida de Brasília*) con la

Avenida de Ceuta, empezando más atrás; (2) la resolución del tráfico ferroviario, prevista para una segunda fase, recurriendo a un tercer túnel a penetrar en el inicio del *Vale de Alcântara*, conectando el puerto y la línea de *Cascais* con la estación de *Alcântara-Terra* y la línea de circunvalación de la ciudad; (3) la entrada del metropolitano con un túnel paralelo al río, con origen



imágenes 416 a 419

Estudio Urbanístico de Alcântara-Rio, arquitecto Frederico Valsassina y Manuel Aires Mateus, arquitecto de paisaje João Ferreira Nunes, e ingeniero António Cidade Moura, 2005 (en curso): (416) a (418) perfiles de calle correspondientes a la Rua de Cascais, a la Avenida 24 de Julho, y a las calles-tipo interiores propuestas, y; (419) perfil transversal por la zona de intervención y su entorno, integrando la propuesta

en la *Avenida Infante Santo* (a naciente) y la estación subterránea coincidente con la estación del ferrocarril.

Ya a finales de 2005, con el cambio político en el Ayuntamiento, se decidió avanzar hacia la adaptación del estudio a la figura de plan de pormenor – para evitar eventuales problemas en fases más adelantadas –, reduciendo el área de intervención esencialmente a las grandes parcelas.

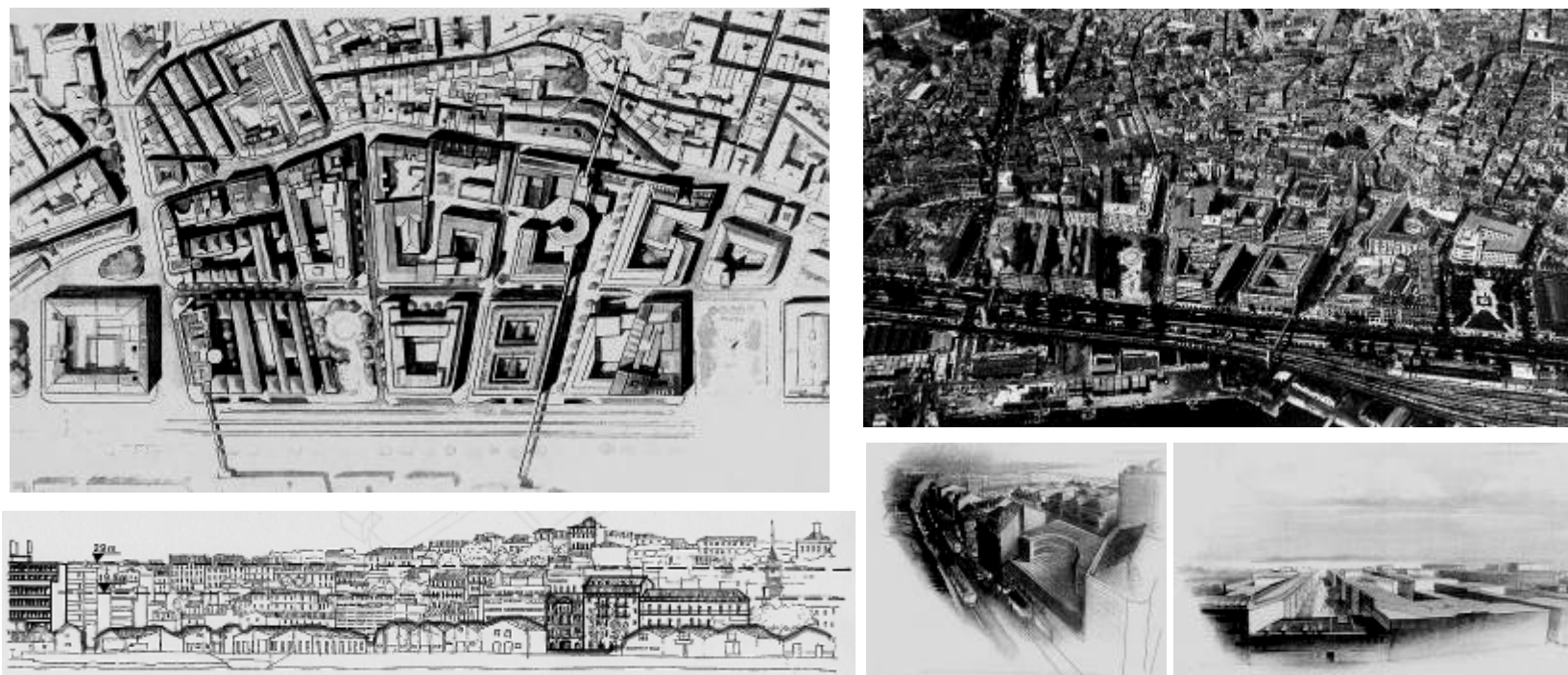
Esta nueva formalización jurídica del estudio está actualmente en elaboración, estando también en evaluación la reformulación del nudo viario y ferroviario.

La segunda gran intervención urbanística en la ribera occidental y central de Lisboa, en curso en la actualidad, respecta a la zona del terraplén de la *Boavista*.

Habiendo ya sido objeto de un estudio de renovación en la década de los sesenta – vide el capítulo 4.2.1 y las imágenes 344

a 346 –, la *Boavista* volvió a conocer una propuesta de transformación en el cuadro de la dinámica de planificación de la ciudad en la primera mitad de la década de los noventa, con la elaboración del *Plan de Pormenor del Terraplén de la Boavista* (UOP 10 del PDM) – con mayor rigor, *Reconversión Urbanística de la Zona de la Boavista-24 de Julho – Estudio Previo* (1993), coordinado por el Profesor *António Lamas*.

Partiendo de un trabajo de comprensión de la formación de las aproximadamente 10 hectáreas de este territorio de la ciudad – como pudimos observar en el capítulo 2.1, bien acotado en el espacio y en el tiempo – el estudio definió un conjunto de objetivos para la transformación de la zona, en concreto, «una cuidada potenciación de los recursos y valores existentes; la introducción de un fuerte componente residencial; la obtención de espacios públicos en los que la zona está particularmente carente; la contención de cruzamiento de tráfico viario; la



imágenes 420 a 424

Reconversión Urbanística de la Zona de la Boavista-24 de Julho – Estudio Previo, coordinado por el Profesor António Lamas, 1993: (420) plano de presentación, (421) montaje fotográfico de la propuesta, (422) estudio de la altura del edificado, y (423) y (424) perspectivas parciales de la propuesta

integración en el entorno y la valorización de su relación con esas zonas, en particular la colina, buscando apoyar la resolución de algunos de sus problemas básicos»⁵³⁹.

La zona del terraplén había pasado por una situación de transformación a partir del plan de 1962, el cual, como el plan bien identificaba, incluso después de revocado (1972) continuó a inspirar intervenciones localizadas de renovación del edificado, «creando elementos disonantes que comprometen las potencialidades de la zona en formar un trozo de ciudad de alta

calidad y perjudicando gravemente las vista de la vertiente de la colina de Santa Catarina»⁵⁴⁰.

Asumiendo una posición reactiva a la propuesta de la década de los sesenta, este plan proponía entonces el respeto por el carácter de la zona del terraplén, aspectos con expresión particularmente cuidada (1) en el mantenimiento de una lectura clara de los límites del terraplén, (2) en el trabajo con la altura del edificado, a diferentes niveles, correspondientes a la zona de implantación y momento histórico de formación (terraplén o vertiente de la colina), (3) en el mantenimiento de la estructura de callejones, aunque recalificados, y (4) en la apuesta de

⁵³⁹ Departamento de Ingeniería Civil del Instituto Superior Técnico, coordinación Prof. António Lamas (1993, abril); *Estudio Previo de Reconversión de la Zona Boavista - 24 de Julho*; Câmara Municipal de Lisboa; Lisboa, volumen 2, capítulo I, pp.3/4

⁵⁴⁰ Departamento de Ingeniería Civil del Instituto Superior Técnico, coordinación Prof. António Lamas (1993, abril); *Estudio Previo de Reconversión de la Zona Boavista - 24 de Julho*; Câmara Municipal de Lisboa; Lisboa, volumen 2, capítulo I, pp.4

creación de un programa residencial local y en espacio público de calidad⁵⁴¹.

Constituyendo, quizás, la “pieza de arte” de la propuesta, el plan avanzaba con la intención de crear un ascensor entre el mirador de *Santa Catarina* y el terraplén, localizado sobre la *Rua da Boavista* y en el principal espacio público creado para la zona, con continuidad hasta la zona de jurisdicción portuaria, cruzando sobre el corredor longitudinal de infraestructuras.

Llegando al detalle de avanzar un modelo de gestión, con base en una división en sectores, de las propuestas de renovación urbana preconizadas por el plan resultaba un área total de nuevos edificios de 166.186 m², de los cuales, aproximadamente, el 36% de vivienda, el 40% de oficinas, el 18% de comercio y el 6% de equipamientos públicos.

Aunque este estudio haya sido uno más de los «*planes y proyectos prioritarios*» del proceso de planificación de la ciudad de la primera mitad de la década de los noventa que no tuvo continuidad, el tema de la transformación de la zona del



imagen 425

Ámbito territorial del *Proyecto Urbano del Terraplén de Boavista*, en elaboración por los arquitectos *Miguel Correia* y *Norman Foster*

terraplén de la *Boavista* mantiene su actualidad, generando dos nuevos episodios ya en el año 2004.

Efectivamente, (1) la creación de la *Sociedad de Rehabilitación Urbana* (SRU) de la *Baixa-Chiado* en junio de 2004, integrando la mitad naciente del terraplén de la *Boavista*, y (2) el inicio del desarrollo del *Proyecto Urbano del Terraplén de la Boavista – Plan de Pormenor en Modalidad Simplificada*, cuyos términos de referencia se definieron en noviembre del mismo año, condujo a la separación de esta unidad territorial en dos partes, para efectos de transformación futura.

La integración de la mitad naciente de la *Boavista* en la SRU de la *Baixa-Chiado*, que tiene su programa de intervenciones todavía

en preparación, tuvo que ver, probablemente, con la inclusión de una zona con terrenos disponibles para operaciones de renovación urbana en su área de intervención, capaces de generar algunas plusvalías pasibles de orientar a la calificación de la zona consolidada de la *Baixa-Chiado* (donde no existen terrenos de esa naturaleza).

El desarrollo del proyecto urbano de la mitad poniente, utilizando la misma metodología de implicación del municipio aplicada en *Alcântara*, coincidió con la voluntad de los promotores de avanzar en la transformación de este territorio.

Este estudio continúa en elaboración, coordinado por los arquitectos *Miguel Correia* y *Norman Foster*, cuya disponibilidad en dar a conocer la propuesta en desarrollo y en autorizar su presentación en este trabajo de investigación debe esperar al resultado de la actual fase de concertación entre las varias entidades.

⁵⁴¹ Recurriendo a indicaciones programáticas de índole histórica, de ordenamiento urbanístico y de encuadramiento y ligaciones al entorno, el plan presentaba las siguientes intenciones principales:

- «- Respetar la estructura radial y la morfología urbana existente;
- Garantizar la relación visual con la vertiente de la colina y las vistas colina-río;
- Acentuar el ritmo de plazas y establecer una conexión entre la vertiente de la colina y el río;
- Introducir una fuerte estructura de espacios públicos y una fuerte componente habitacional en localizaciones privilegiadas;
- Contención de la altura de los edificios condicionada por una relación armónica con la vertiente de la colina y permitiendo vistas superiores sobre el río y sobre la ciudad (...);
- Asegurar el equilibrio de volúmenes y retomar el concepto estructurante de manzanas sobre la 24 de Julho;
- Conexión eficaz de la zona a la ciudad, contención del cruzamiento automóvil – aparcamiento público en la frontera, apoyo a las necesidades de aparcamiento de la zona de la vertiente de la colina;
- Encuadramiento de volúmenes disonantes».

in: Departamento de Ingeniería Civil del Instituto Superior Técnico, coordinación Prof. António Lamas (1993, abril); *Estudio Previo de Reconversión de la Zona Boavista – 24 de Julho*; Câmara Municipal de Lisboa; Lisboa, volumen 2, capítulo I, pp.9

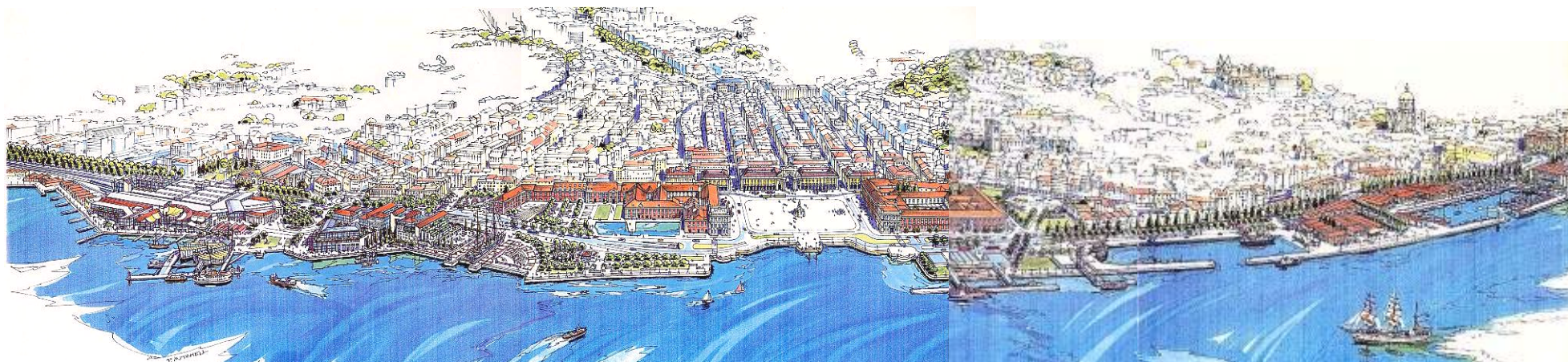


imagen 426

Plan Parcial de Reconversión del Frente Litoral de Santos-Santa Apolónia, de los arquitectos Luis Gravata Filipe y David Colley, 1992

A pesar de ello, los términos de referencia del estudio están ya claros en relación a los objetivos planteados⁵⁴².

A pesar de no conocer cual será la forma de las propuestas en elaboración en el proyecto urbano y por la SRU de la *Baixa-Chiado*, tuve ya la oportunidad de cuestionar públicamente la separación de la zona del terraplén de la Boavista en dos mitades para su transformación: «*Cuestiono, pues, (...) si tendrá sentido partir la intervención en el Terraplén de Boavista en dos partes, incluyendo la mitad naciente en el ámbito territorial de la SRU*

(donde podrán ser realizadas plusvalías a canalizar para la Baixa-Chiado) e interviniendo en separado en la mitad poniente – para no mencionar la unidad territorial y urbana que es el Terraplén y que la Dr^a. Raquel Henriques da Silva tan bien identificó cuando realizó el estudio histórico incluido en la propuesta de Plan de Pormenor de 1993 para la zona»⁵⁴³.

La tercera gran intervención urbanística en la ribera, en curso en la actualidad, abarca aproximadamente la ribera central de Lisboa, comprendiendo la zona entre *Santos* y *Santa Apolónia*, con particular atención al *Cais do Sodré*.

No olvidando la existencia de estudios de transformación anteriores⁵⁴⁴, esta zona, que había sido objeto de algunas propuestas en el ámbito del concurso de ideas de 1988, promovido por la *Asociación de los Arquitectos Portugueses*, fue entre 1991 y 1992 objeto de un estudio de ámbito territorial coincidente por parte de un equipo coordinado por los arquitectos *Luis Gravata Filipe* y *David Coley*, que entonces

⁵⁴² Constituyen objetivos principales del *Projecto Urbano do Aterro da Boavista – Plano de Pormenor em Modalidade Simplificada*, en elaboración:

- «- Proponer un nuevo tejido para el área que corresponda a un modelo urbano calificado, con oferta de espacio público capaz de potenciar la vida urbana y la fruición de la ciudad, configurando los principios de la ventilación natural y confort térmico, aplicados al espacio exterior;
- Definir el programa funcional de acuerdo con la categoría del espacio donde se integra, favoreciendo el cambio de la tendencia de disminución demográfica experimentado en la Freguesia de S. Paulo, contribuyendo a la calidad de vida de los residentes gracias a la creación de equipamientos de cultura y recreo e incrementando la capacidad de atracción de la Freguesia en los niveles económico, turístico, comercial y residencial;
- Articular el nuevo tejido urbano con el entorno, en particular con la Avenida 24 de Julho y Rua da Boavista, garantizando la relación del nuevo espacio urbano con la Lisboa preexistente y la integración de los edificios clasificados en el Inventario Municipal de Patrimonio;
- Garantizar las relaciones de la ciudad con la zona de ribera, definiendo accesibilidades peatonales que permitan un mayor usufructo del río y de los espacios públicos y equipamientos ribereños;
- (...)».

in: *Projecto Urbano do Aterro da Boavista – Plano de Pormenor em Modalidade Simplificada. Termos de Referência* (2004); Câmara Municipal de Lisboa; Lisboa, pp.5

⁵⁴³ in: COSTA, João Pedro (2006, julio): *Editorial: Jornal Arquitecturas*, nº 14; Lisboa, pp.3

⁵⁴⁴ Vide el estudio de *Faria da Costa* de 1940, no disponible

habían recibido el *Premio Municipio de Lisboa – Frente Ribereña de Santos/Santa Apolónia*.

Encargado por la Administración del Puerto de Lisboa (APL), el *Plan Parcial de Reconversión del Frente Litoral Santos-Santa Apolónia* desarrollaba un primer estudio previo encargado por la APL en 1989 al mismo equipo – inmediatamente después del concurso –, incorporando las contribuciones de varias entidades que entonces se pronunciaron y del Estudio de Impacto Ambiental realizado en simultáneo con la segunda fase de trabajo.

Inciendiando sobre una zona de aproximadamente 2,5 kilómetros de frente-río y 44 hectáreas de área, el estudio intentaba reordenar el frente urbano ribereño bajo jurisdicción del puerto, incluyendo también terrenos municipales y del Estado⁵⁴⁵.

Dividiendo el área de intervención en cuatro zonas, el estudio proponía también para cada una objetivos sectoriales particulares⁵⁴⁶.

Aunque incidiese sobre todo este frente y como reconoce el autor, el estudio acabó por concentrarse en la zona del *Cais do Sodré*, zona en la que sus propuestas se revelaron bastante importantes.

Como refiere el arquitecto *Luis Gravata Filipe*⁵⁴⁷ – y corroboran los propios servicios municipales⁵⁴⁸ –, el plan, aunque no se haya concretado, dejó «*algunas líneas de fuerza en la estructuración de la zona*», casos (1) de la localización de la fragata en el muelle de la *Ribeira das Naus*, (2) de la solución del nudo de transportes vertical (ferrocarril/metropolitano) en el *Cais do Sodré*, y (3) del túnel viario en la *Ribeira das Naus* y *Terreiro do Paço* (que estuvo casi a punto de plasmarse a finales de la década de los noventa), a lo que también añadiría, ya a título personal, la conexión de *Alfama* con el río.

Parece pues bastante clara la importancia que tuvo este estudio no realizado como instrumento de concertación y de apoyo a la decisión, situación bien visible en la opción final por asumir el

⁵⁴⁵ El *Plan Parcial de Reconversión del Frente Litoral Santos-Santa Apolónia* presentaba como «objetivos específicos»:

- reordenamiento y revitalización del sistema urbano-portuario en el frente litoral de Lisboa, entre el Cais de Santos y el Terminal de Santa Apolónia;
- creación de condiciones de acceso y fruición del nodo ciudad-río como área privilegiada de cultura y recreo;
- reciclaje de áreas e instalaciones portuarios desahucadas o infrautilizadas: Cais do Sodré, Depósito del Jardim do Tabaco;
- valorización de espacios libres y ocupados con equipamientos e infraestructuras que se prevé remover o remodelar: mercados, aparcamientos, infraestructuras portuarias e instalaciones militares;
- valorización del patrimonio cultural y monumental de los espacios urbanos del entorno;
- articulación de los diversos modos de transporte existentes y a implementar (...);
- reorganización de la red viaria, tráfico y aparcamiento (...);
- aumento de la capacidad de atraer inversión en el frente litoral y en la Baixa en general, con el correspondiente relanzamiento de iniciativas comerciales y culturales (...).

in: FILPE, Luis Gravata; COLLEY, David (1992); *Plano Parcelar de Reconversão da Frente Marginal Santos-Santa Apolónia*; Administração do Porto de Lisboa; Lisboa, pp.2/3

⁵⁴⁶ «a) *Cais do Sodré – poniente*: el objetivo estratégico de la intervención en esta área es la revitalización del conjunto y la revalorización del frente ribereño, englobando las siguientes medidas:

- ordenación del nudo de transportes urbanos y suburbanos (autobús, tranvías, metropolitano, ferrocarril y barcos);
- articulación del nudo de transportes con la propuesta de reconversión urbanística, abarcando: muelles y almacenes portuarios; mercados

ribereños de fruta y pequeño pescado; Terminal ferroviario; Mercado 24 de Julho y Praça D. Luís I.

- b) *Cais do Sodré – naciente*: el objetivo estratégico en esta área es la revitalización del recorrido litoral y la conexión a la zona monumental, abarcando las siguientes medidas:
 - extensión del tejido urbano a la zona del “terraplén” como forma de reestablecer el contacto ciudad-río;
 - ordenación de la circulación viaria y del aparcamiento;
 - instalación de actividades terciarias y equipamiento turístico y cultural.
- c) *Praça do Comércio*: el objetivo estratégico de la intervención en esta área es la potenciación del valor turístico y cultural de la Baixa Pombalina, englobando las siguientes medidas:
 - valorización del patrimonio monumental y de los espacios urbanos del entorno;
 - revitalización de la Plaza;
 - ordenamiento de la circulación viaria y del aparcamiento;
 - conexión al río.
- d) *Jardim do Tabaco – Santa Apolónia*: los objetivos estratégicos de la intervención en esta área son direccionar la ciudad al río (*Alfama*) y la implementación de una intervención “ejemplar” en el frente de ribera, englobando las siguientes medidas:
 - recuperación de la zona portuaria para usos urbanos;
 - instalación de equipamientos turísticos-culturales y actividades terciarias;
 - valorización del patrimonio cultural y de los espacios del entorno;
 - ordenamiento de la circulación viaria.

in: FILPE, Luis Gravata; COLLEY, David (1992); *Plano Parcelar de Reconversão da Frente Marginal Santos-Santa Apolónia*; Administração do Porto de Lisboa; Lisboa, pp.3/5

⁵⁴⁷ Entrevista realizada en 31 de Mayo de 2006

⁵⁴⁸ Vide: *Reabilitação da Frente Urbana do Cais do Sodré* (2004); Câmara Municipal de Lisboa – Departamento de Planeamento Estratégico; Lisboa, pp.1

nudo de transportes metropolitano/ferrocarril del *Cais do Sodré* en la vertical, abriendo, así, camino «al futuro túnel viario y a la creación de una plataforma logística de actividades terciarias asociadas al nudo de transportes»⁵⁴⁹.

Relevante fue también la exposición pública de las propuestas, en particular en los periódicos del momento, donde se multiplicaron los reportajes y artículos de divulgación, debate y crítica. De las más de veinte referencias comprendidas entre 1989 y 1992 que pude consultar, sin llegar a hacer una pesquisa sistemática, y dejando aparte las noticias “neutras” de presentación y divulgación de las propuestas, refiero aquí simplemente dos que creo ilustran bien el carácter mediático del estudio.

El periódico *O Público*, por ejemplo, en el artículo de su edición de 2 de noviembre de 1990 con el título «*las orillas del Tejo, versión APL*», encuadrando el estudio de *Gravata Filipe* y *David Colley* con los otros proyectos simultáneamente divulgados por el puerto⁵⁵⁰, no dejó de enfatizar el hecho de que la promoción del estudio fuera competencia de la administración portuaria.

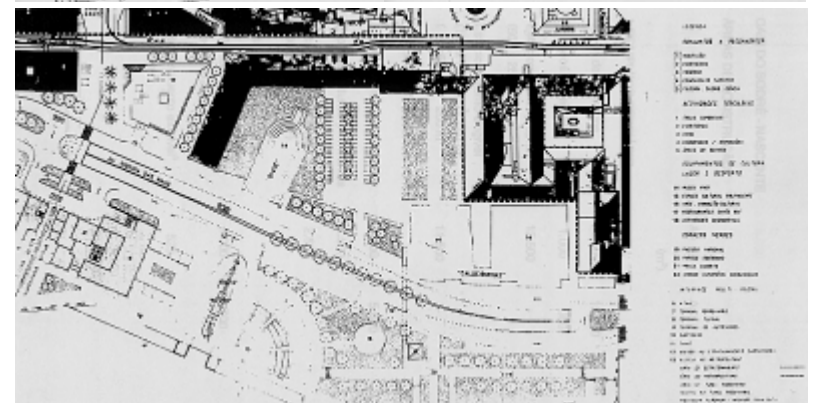
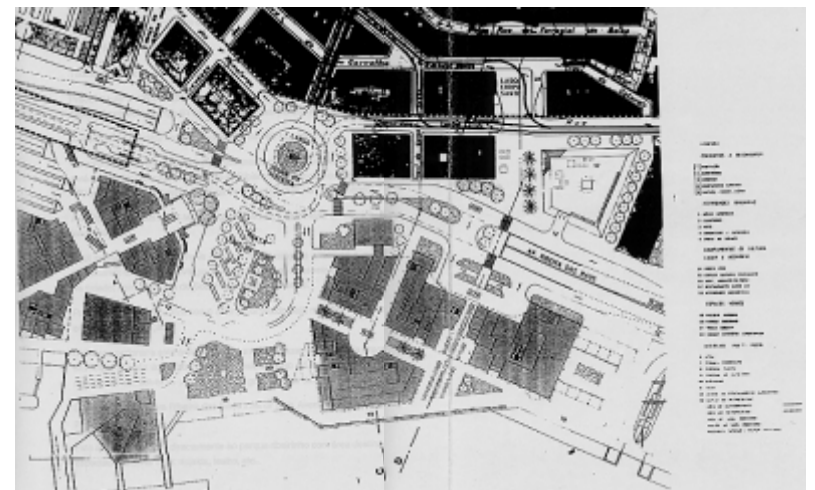
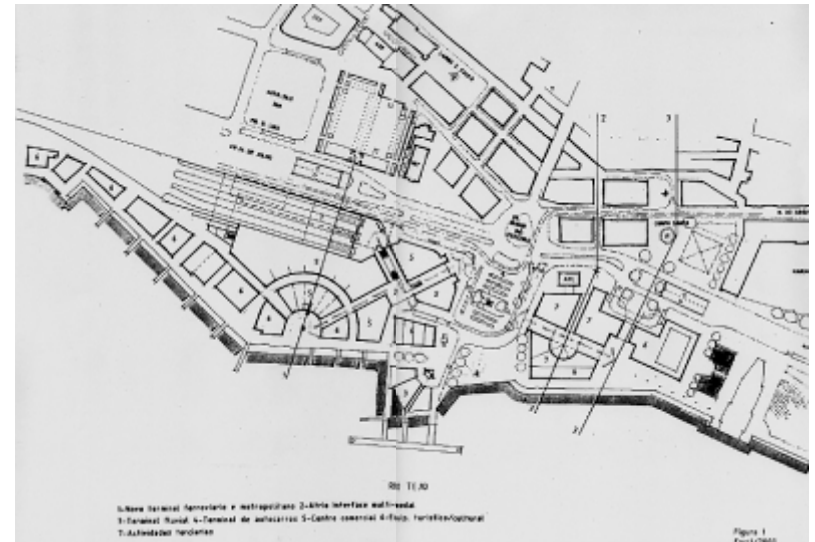
Más crítico fue la entrevista de *Gonçalo Ribeiro Teles* al periódico *Expresso* de 27 de julio de 1991, con el título «*quieren poner un biombo entre Lisboa y el Tejo*», donde el arquitecto paisajista contestaba la propuesta producida por la administración portuaria, utilizando adjetivos como «*escandalosa*» contraponiendo la prioridad en recuperar para la ciudad los valles de *Alcântara* y de *Chelas*⁵⁵¹.

Todavía en la primera mitad de la década de los noventa, se realizó otro estudio preliminar para la zona, del arquitecto *Joan Busquets*, que no tuvo continuidad.

⁵⁴⁹ *Reabilitação da Frente Urbana do Cais do Sodré* (2004); Câmara Municipal de Lisboa – Departamento de Planeamento Estratégico; Lisboa, 2004, pp.1

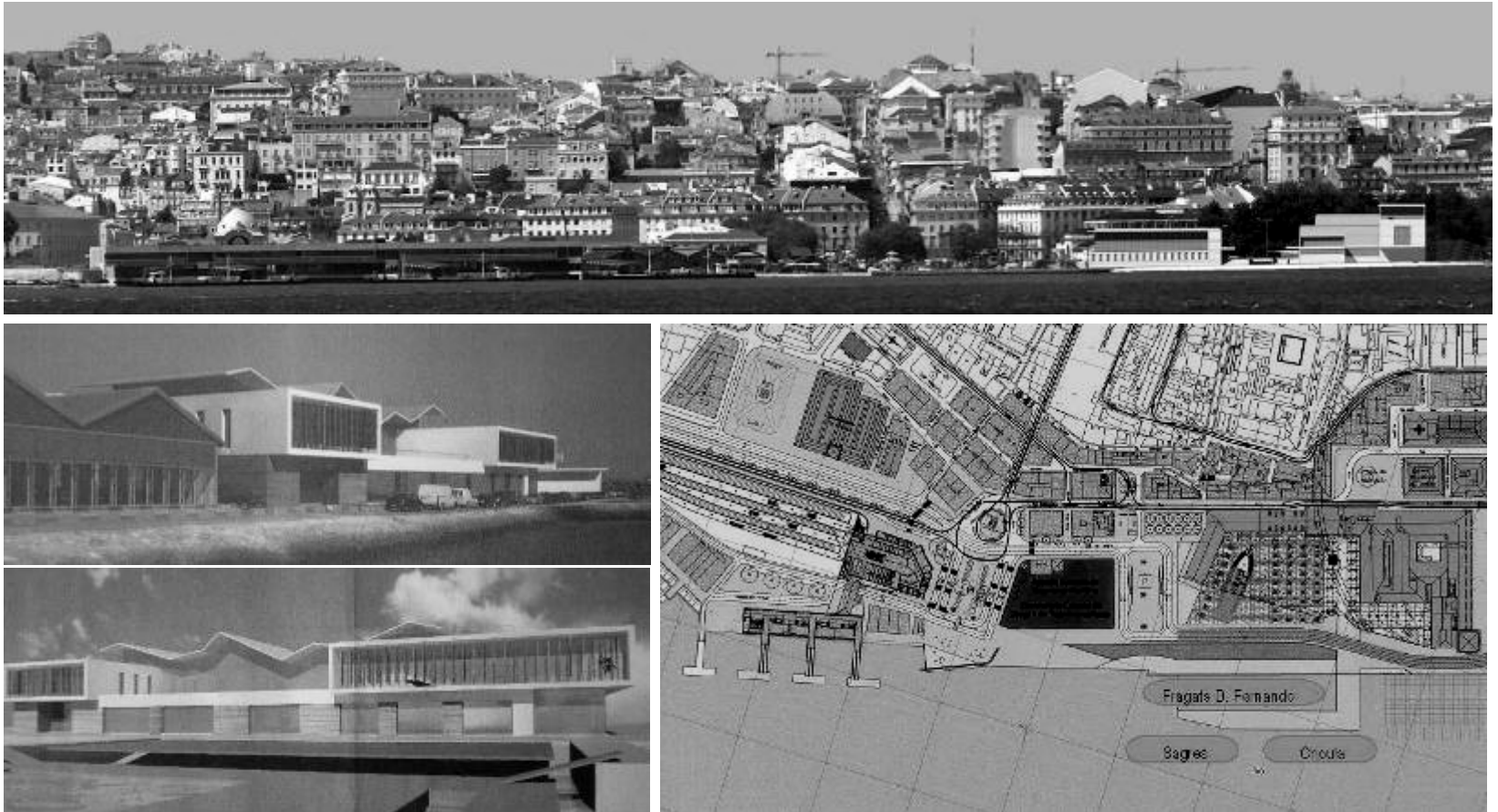
⁵⁵⁰ Que fueron el cierre de la barra del Tajo en la *Golada*, el *Telepuerto* de la playa de *Algés* y dos marinas en el *Seixal* y en *Alcochete*. in: *As margens do Tejo, versão APL*; periódico *Público*; Lisboa, edición de 2 de noviembre de 1990

⁵⁵¹ *Querem pôr um biombo entre Lisboa e o Tejo*; periódico *Expresso*; Lisboa, edición de 27 de julio de 1991



imágenes 427 a 429

Plan Parcelar de Reconversión de la Frente Marginal Santos-Santa Apolónia, de autoría de los arquitectos *Luis Gravata Filipe* y *David Colley*, 1992: propuesta para el *Cais do Sodré* y entorno, con detalles para el *Cais do Sodré* y *Ribeira das Naus*



imágenes 430 a 433

Recalificación urbanística del área comprendida entre al Cais do Sodré y el Terreiro do Paço, APL y Ayuntamiento de Lisboa, en curso: (430) vista actual del Cais do Sodré a partir del río, con el edificio paralelo al río de la estación fluvial (arquitectos Nuno Teotónio Pereira y Pedro Botelho) a la izquierda y el fotomontaje de los edificios de la Agencia Europea de Seguridad Marítima y Observatorio Europeo de Droga y Toxicodependencia a la derecha: (431) y (432) proyecto del Centro de Actividades Náuticas, arquitectos Luis Gravata Filipe, Gabriela Pereira y Pedro Cunha, 2004, no realizado, y; (4334) plano de la recalificación urbanística del área comprendida entre al Cais do Sodré y el Terreiro do Paço, Ayuntamiento de Lisboa, 2004

Infelizmente, este estudio ha desaparecido con el incendio reciente del edificio del Ayuntamiento en la *Praça do Município*; tampoco el autor conserva ningún ejemplar, motivo por el que, por ahora, se da como perdido.

Sin abandonar nunca la escena pública⁵⁵², la transformación del *Cais do Sodré* sufrió un nuevo impulso, quizás decisivo, ya en el

año de 2004, con la candidatura con éxito, coordinada con el Gobierno, para la ubicación de los edificios de la *Agencia Europea de Seguridad Marítima* y del *Observatorio Europeo de Droga y Toxicodependencia*⁵⁵³.

⁵⁵² Vide la extensión del metropolitano hasta el *Cais do Sodré* y la concretización del nudo de transportes vertical, localizando la estación por debajo de la estación del ferrocarril de la línea de *Cascais*, o la construcción de un espacio

verde por la administración portuaria en los terrenos delanteros a la *Ribeira das Naus*
⁵⁵³ *To the future! ... as well as in the past. Always caring about maritime safety. Proposal for the Headquarters of the European Maritime Safety Agency and other entities* (sin fecha - 2004); Port of Lisbon; Lisbon

El 28 de julio del mismo año se firmó el convenio entre el Gobierno y el Ayuntamiento⁵⁵⁴; la conducción de los trabajos continuó bajo la administración portuaria⁵⁵⁵, obligando a la realización de varios acuerdos de coordinación con el municipio, en un proceso de concertación permanente⁵⁵⁶ – que no siempre transcurrió pacíficamente, como pasó con la localización y la adopción del antiguo proyecto para la estación fluvial del Cais do Sodré⁵⁵⁷.

En este caso, la realización de una estación fluvial con una fuerte implantación paralela al río hizo inviable la intención del Ayuntamiento de construir el *Centro de Actividades Náuticas*⁵⁵⁸ en el terreno municipal del antiguo *Mercado de la Ribera Vieja*, englobando (1) una zona de actividades náuticas, con gimnasio, escuela de embarcaciones e instalaciones administrativas y de apoyo, (2) un *health club* con piscina, (3) cafés y restaurantes, (4) áreas comerciales, (5) un área cultural, con un *Museo de Miniaturas Navales*, galerías y auditorio, (6) un área con aproximadamente 1.300 m² a ceder al municipio, al afectar al Departamento de Deportes – imágenes 431 y 432.

La versión actual de la propuesta de «*recalificación urbanística del área comprendida entre al Cais do Sodré y el Terreiro do Paço*» prevé también la valorización de la antigua dársena seca en la *Ribeira das Naus*, implicando la construcción de un muelle permanente para la *Fragata D. Fernando* y para los veleros *Crioula* y *Sagres*, así como el condicionar del tráfico viario en la dirección del *Terreiro do Paço* – todo ello siempre dependiente

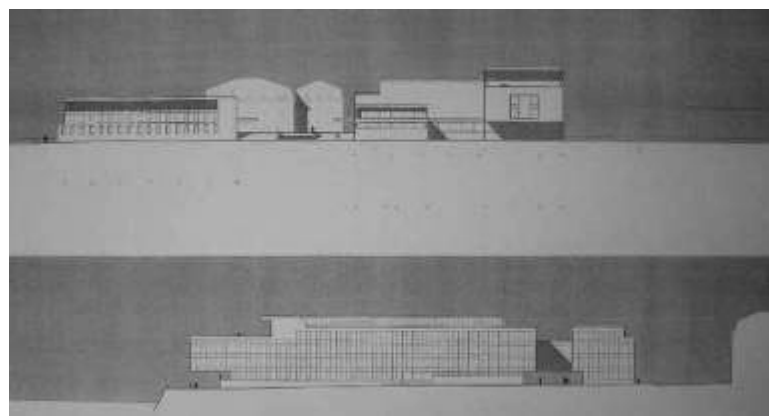
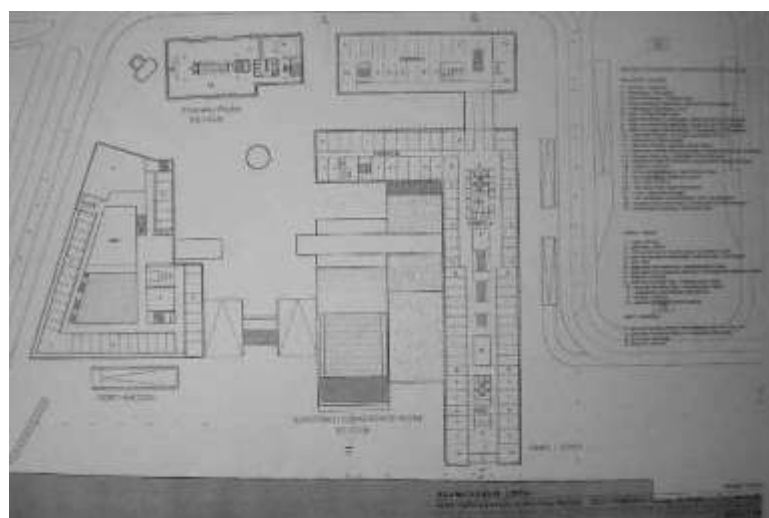
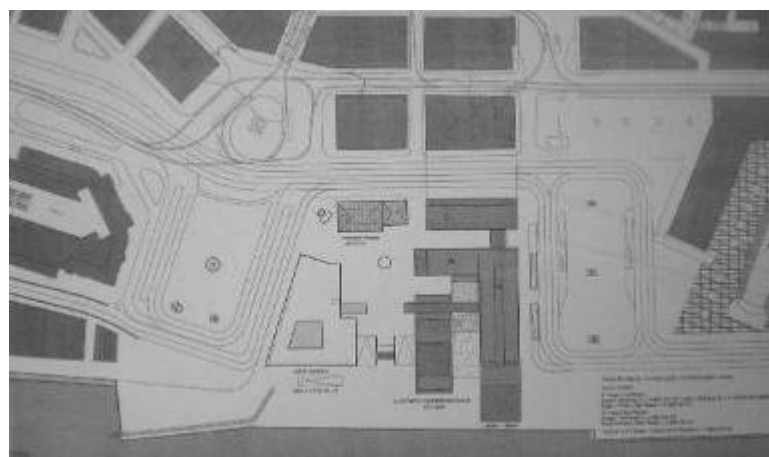
⁵⁵⁴ Publicado in: *Diário de República*; série I-B, número 224/2004, 22 de Septiembre de 2004

⁵⁵⁵ Que en enero del mismo año había ya realizado el «*Estudo de Ordenamiento do Cais do Sodré/Santa Apolónia*», del arquitecto *Luis Bruno Soares*, definiendo las grandes líneas de organización de la zona

⁵⁵⁶ Vide el informe *Reabilitação da Frente Urbana do Cais do Sodré* (2004); Câmara Municipal de Lisboa – Departamento de Planeamento Estratégico; Lisboa

⁵⁵⁷ De los arquitectos *Nuno Tetónio Pereira* y *Pedro Botelho*, actualmente construida

⁵⁵⁸ FILIPE, Luis Gravata; PEREIRA, Gabriela; CUNHA, Pedro (2005); *Centro de Actividades Náuticas do Cais da Ribeira – Estudo de integração volumétrica*; Câmara Municipal de Lisboa – Departamento de Planeamento Estratégico; Lisboa



imágenes 434 a 436

Proyecto de los edificios de la Agencia Europea de Seguridad Marítima y Observatorio Europeo de Droga y Tóxico-dependencia, estudio previo, arquitecto *Manuel Tainha*, 2004: (434) plano de integración en el entorno; (435) plano de una planta superior, y; (436) alzados

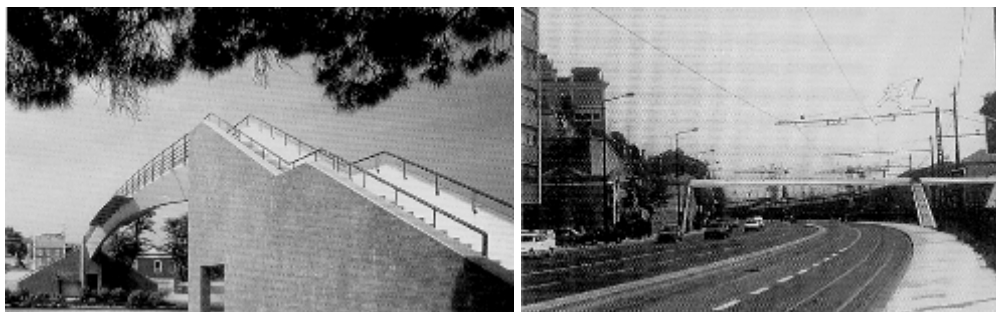
del futuro cierre de la red alternativa de radiales viarias principales de la ciudad (CRIL, eje norte-sur y Circular de las Colinas).

El proyecto de los edificios de la *Agencia Europeia de Seguridad Marítima* y *Observatorio Europeo de Droga y Toxicodependencia*, cuyo estudio previo se presenta en las imágenes 434 a 436, sigue en elaboración por parte del arquitecto *Manuel Tainha*, también por encargo de la administración portuaria.

Como se observa, la intervención en el Cais do Sodré no corresponde en absoluto a una transformación urbanística de la ciudad; tampoco constituye una iniciativa estricta del puerto, similar a las que observaremos en el capítulo 4.4, es más bien un proyecto integrado, posible por la motivación extraordinaria que fue la localización de las dos entidades europeas, en que fue el puerto (y el Gobierno) la entidad que encabezó el proceso.

Este tema del corredor longitudinal de infraestructuras y de su carácter de barrera en la conexión ciudad-río tampoco corresponde a un problema local de la zona *Santos-Santa Apolónia*, constituyendo más bien un asunto transversal a toda la ribera occidental y central de Lisboa.

Sin tener la pretensión de buscar el origen de la autoría de la idea, cabe señalar que, ya a finales de la década de los ochenta, el *Plan de Salvaguarda y Valorización de Ajuda Belém*, promovido por el *Instituto Português del Patrimonio Arquitectónico* (IPPC), asumió la propuesta de enterramiento del corredor longitudinal del viario y del ferrocarril para la zona comprendida entre *Belém* y la *Cordearia* – propuesta que tuvo continuidad, por ejemplo, en el momento de la construcción del *Centro Cultural de Belém*.



Imágenes 437 y 438

Pasadizos peatonales (437) del *Bom Sucesso*, del arquitecto *Manuel Tainha*, 1993, realizado, y (438) de las escaleras de la *Rocha do Conde de Óbidos*, del arquitecto *Eduardo Souto Moura*, 1993, no realizado

El artículo con el título «*Plan para la zona ribereña – el “entierro” de los coches y de los trenes*», publicado en el periódico *O Tempo* de 2 de febrero de 1989, bien ejemplifica la proyección que esta propuesta tuvo en la ciudad, al anunciar el enterramiento «*entre seis a siete metros de profundidad*» previsto en el referido plan de salvaguarda⁵⁵⁹.

Como pudimos observar, entre otros, el estudio de *Gravata Filipe* y *David Colley* previó también el enterramiento del viario en túnel, en el *Cais do Sodré* y en el *Terreiro do Paço*, de nuevo con el argumento de que era necesario vencer la barrera longitudinal que separaba la ciudad del río y permitir la continuidad de espacios públicos desde el límite de la ciudad hasta el frente de agua.

Enfrentado a la no realización de esas ideas, el Ayuntamiento promovió, en la primera mitad de la década de los noventa, la construcción de algunos pasadizos peatonales, del que el realizado en el *Bom Sucesso*, del arquitecto *Manuel Tainha*, y el no realizado en las escaleras de la *Rocha do Conde de Óbidos*, del arquitecto *Eduardo Souto Moura*, pueden ser un ejemplo⁵⁶⁰.

⁵⁵⁹ *Plano para a zona ribeirinha – o “entierro” dos carros e dos comboios*; periódico *O Tempo*; Lisboa, edición de 2 de febrero de 1989

⁵⁶⁰ Ambos proyectos disponibles in: JA – *Jornal dos Arquitectos*, nº153; Lisboa, Noviembre de 1995, pp.14/19; consultar también: (1) *Elevador com janela sobre o rio*; periódico *Diário de Notícias*; Lisboa, edición de 3 de julio de 1993; (2)

Pero el momento álgido en el tratamiento de este tema y quizás cuando más próximo estuvo de acontecer, fue entre 1996 y 1997, a propósito de la constitución de una nueva compañía pública para gestionar la ribera del *Cais do Sodré* a *Santa Apolónia* – incorporando la jurisdicción de los terrenos de la *Administração del Puerto de Lisboa* y otros terrenos y la competencia de planificación y proyecto del Ayuntamiento –, que tendría como primera incumbencia la inmediata realización de un túnel viario con 1.300 metros de longitud, entre el *Cais do Sodré* y el *Campo das Cebolas*.

Existiendo algunas referencias anteriores publicadas en la prensa, quizás el artículo del periódico *Público* del 4 de septiembre de 1996 pueda servir para testimoniar la asunción pública de esa decisión⁵⁶¹.

A final de 1996 ya era del dominio público el funcionamiento de la *Comissão Gestora* de la nueva compañía, que sería presidida

Janelas Verdes lançam "ponte" para o Tejo; periódico *Expresso*; Lisboa, edición de 3 de abril de 1993

⁵⁶¹ «El Alcalde de Lisboa (CML), João Soares, dio finalmente luz verde a la propuesta de construcción de un túnel viario entre la Praça D. Luis y el Campo das Cebolas, pasando por el Terreiro do Paço, presentada por João Cravinho, Ministro del Planeamiento y de la Administración del Territorio (MEPAT),. Soares y Cravinho deberán firmar hasta el próximo día 15 un convenio de recuperación urbana de la zona ribereña, entre las estaciones del Cais do Sodré y de Santa Apolónia. En la tercera semana de septiembre se hará público el concurso para la adjudicación de los trabajos de construcción del túnel viario, así como de la línea de ampliación del metropolitano prevista para la zona. (...) En el ámbito de esta intervención, la Administración del Puerto de Lisboa (APL) aceptó prescindir de terrenos y edificios situados en áreas de su competencia pero englobados por el proyecto integrado (...).»
in: *Túnel de Terreiro do Paço avança no fim do mês*; periódico *Público*; Lisboa, edición de 4 de septiembre de 1996.
Veintidós días después, el mismo periódico anunciaba hasta el final de 2006 «la convocatoria del concurso público internacional de arquitectura, de donde saldrá el proyecto global de recalificación de la zona ribereña, desde la Praça D. Luis hasta la estación de ferrocarril de Santa Apolónia. Esta operación implica una nueva reorganización urbana (...) del frente ribereño, integrada en el programa *Metrópolis*. Durante el mes de octubre se constituirá, formalmente, la compañía a la que se transferirán los terrenos de dominio público (...). La entidad será participada, en partes iguales, por el Municipio y por el Puerto de Lisboa. (...) Se procederá, hoy, al acto de firmar los convenios de construcción del túnel viario proyectado para el Terreiro do Paço (entre el Cais do Sodré y el Campo das Cebolas) y de la rehabilitación urbana del frente ribereño (entre el Largo D. Luis y la estación d Santa Apolónia). La ceremonia contará con la presencia del jefe del Gobierno.»
in: *Novas funções para a frente ribeirinha*; periódico *Público*, suplemento *Local Lisboa*; Lisboa, edición de 26 de septiembre de 1996

por *António Fonseca Ferreira*⁵⁶², pero, en 1997, y sin que la compañía hubiera llegado a tener existencia legal, todo el proyecto fue condenado al fracaso debido a divergencias entre al Ayuntamiento y la Administración del puerto – de las que la discusión sobre la localización de la nueva estación fluvial del Cais do Sodré⁵⁶³ y su forma de conexión al nudo ferrocarril/metropolitano fue uno de los temas centrales⁵⁶⁴.

El tema del túnel en el Terreiro do Paço emergió de nuevo con el trazado subterráneo del prolongamiento del metropolitano hasta Santa Apolónia, pasando por la plaza, actualmente aún en ejecución.

Referir de forma exhaustiva los innumerables antecedentes conocidos para un espacio público tan central como es el *Terreiro do Paço* ciertamente conferiría una dimensión desproporcionada a esta parte del trabajo, motivo por el cual se sigue la misma técnica adoptada en el estudio de otras zonas de la ribera con el recurso a ejemplos seleccionados para ilustrar las tipologías de intervención – para este efecto divididas entre las propuestas (1) de proyecto de intervención en el espacio público y (2) de cambio del programa del edificado de la plaza y de su entorno inmediato.

De las varias propuestas de intervención de los últimos veinte años, quizás la más relevante tuvo lugar en 1992, el Ayuntamiento promovió, en el cuadro de los proyectos prioritarios de Lisboa, un concurso de ideas en colaboración con la *Asociación de los Arquitectos Portugueses*, de la *Asociación Portuguesa de los Arquitectos de Paisaje* y de la *Sociedad Portuguesa de los Urbanistas*.

⁵⁶² *Fonseca Ferreira dirige zonas ribeirinhas*; periódico *Público*, suplemento *Local Lisboa*; Lisboa, edición de 24 de noviembre de 1996

⁵⁶³ Ya entonces el Puerto proponía el proyecto de los arquitectos *Nuno Tetónio Pereira* y *Pedro Botelho*, recientemente construido

⁵⁶⁴ Vide: *Zona ribeirinha à deriva*; periódico *Público*, suplemento *Local Lisboa*; Lisboa, edición de 29 de septiembre de 1997

Intentando «*restituir al Terreiro do Paço la dignidad que merece*», liberando el espacio «*del aparcamiento y del tráfico de cruzamiento, que lo separa del Río Tejo*», el concurso no concedió el primer premio ya que la primera propuesta planteaba «*problemas, desde el punto de vista técnico, referentes a la realización de las infraestructuras enterradas, como el aparcamiento y el piso técnico (...) aliado a algunos inconvenientes que presenta en términos de circulación y transportes*»⁵⁶⁵.

De entre los 53 equipos inscritos y los 19 concurrentes fueron atribuidos un segundo y un tercer lugar, así como dos menciones de honra⁵⁶⁶; el primero lugar no fue atribuido, quizás reflejando el peso "simbólico" de intervenir en un espacio tan central en la ciudad.

⁵⁶⁵ *Recuperar o Terreiro do Paço* (1992, octubre); in: *Arquitectos*, nº116; Asociación de los Arquitectos Portugueses; Lisboa, pp.35

⁵⁶⁶ El 2º Premio fue concedido al equipo coordinado por los arquitectos *José Adrião Martins* y *Pedro Pacheco*, que entendió un terreiro como «*espacio de vacío (...) que se torna lúdico o activo en períodos de tiempo puntuales y esporádicos*», motivo por el cual «*la nueva intervención deberá procesarse en relación al plano-superficie como un vacío o no construcción*», remitiendo los equipamientos y nueva construcción para el espacio subterráneo; la propuesta contemplaba tres fases de ejecución, (1) la primera relativa al «*contacto con los escombros*», en el cuadro de la excavación arqueológica, de donde podrían ser recuperadas piezas importantes, (2) la segunda destinada a la «*reciclaje de los escombros*», incluyendo un periodo suplementario de proyecto para reutilizar los materiales recuperados, y (3) la tercera de construcción del edificio subterráneo y del pavimento de superficie.

[Texto de los autores, in: *Arquitectos*, nº116; Asociación de los Arquitectos Portugueses; Lisboa, Octubre de 1992, pp.38]

El 3º Premio fue atribuido al equipo coordinado por el arquitecto *Ricardo Back Gordon*, para quien pareció «*ingenuo pensar que el simple retorno de la plaza a un estadio de imagen-fósil de la época pombalina puede ser suficiente para dar respuesta a todas las voluntades ahora expresadas por el Ayuntamiento de Lisboa (...), aunque se dote de forma efímera de más o menos terrazas, toldos, escenarios móviles o juegos de agua*».

Para nosotros, imaginar un nuevo Terreiro do Paço significa integrar en su diseño iluminista nuevas funciones que enfatizan la actualidad en el presente y por eso remitan para el futuro», motivo que justificó la propuesta de un edificio de equipamiento cultural subterráneo y con una expresión formal en una superficie minimalista y contrastante con el rigor geométrico de los edificios existentes.

[Texto de los autores, in: *Arquitectos*, nº116; Asociación de los Arquitectos Portugueses; Lisboa, Octubre de 1992, pp.38]

Se concedieron, también, dos menciones de honor, (1) la primera el equipo coordinado por el arquitecto *Alberto Oliveira*, que avanzó con una propuesta de ámbito territorial más amplio, incluyendo la *Ribeira das Naus*, y (2) la segunda al equipo coordinado por el arquitecto *João Cabral* y por el arquitecto de paisaje *Luis Cabral*, que propusieron la adaptación del espacio para espectáculos, dibujado respecto a los alineamientos del entorno edificado, dando menor valor a la función viaria

Más recientemente tuve la oportunidad, en el ámbito de la dirección del *Jornal Arquitecturas*, de volver a cuestionar la transformación de este espacio, interpelando al arquitecto *Ricardo Back Gordon* y al arquitecto de paisaje *Luis Cabral*, ambos premiados en el concurso de 1992, así como al arquitecto *Carlos Lameiro*⁵⁶⁷, de que son añadidas las ilustraciones referentes a los dos últimos⁵⁶⁸.

Por su visibilidad y significado simbólico, el recurso a la prensa fue también una forma de denunciar o proponer transformaciones para el *Terreiro do Paço*, proceso del que pueden constituir ejemplos, desfasados en el tiempo, (1) el artículo de denuncia con el título «*obra-prima del iluminismo es un aparcamiento*», publicado en 11 de junio de 1983 en el periódico *A Capital*⁵⁶⁹, y (2) el artículo de opinión del arquitecto paisajista *João Reis Gomes* relativo a los criterios para intervenir en este espacio con el título «*la plaza y el río*», publicado en el periódico *Diário de Notícias*, edición del 14 de enero de 1991⁵⁷⁰.

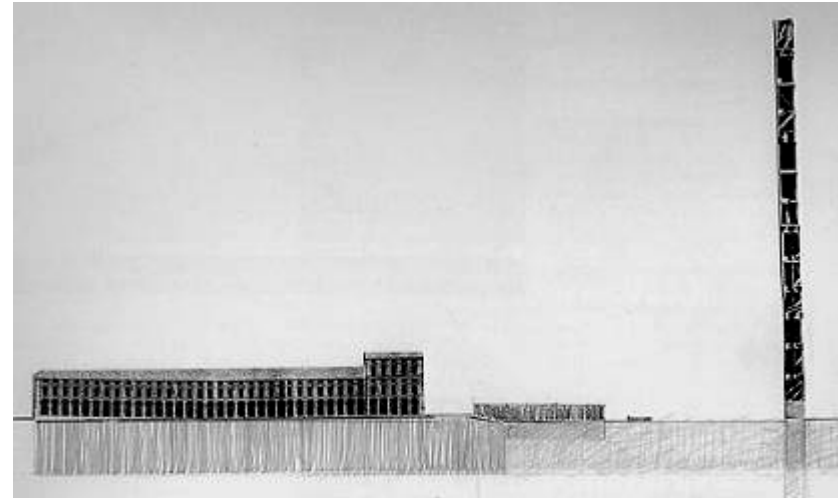
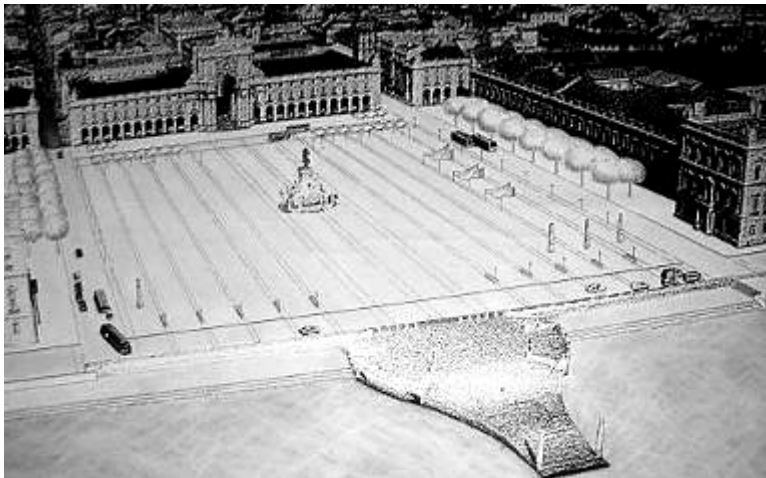
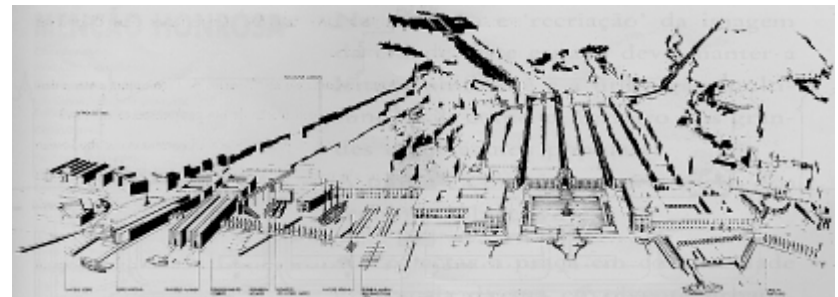
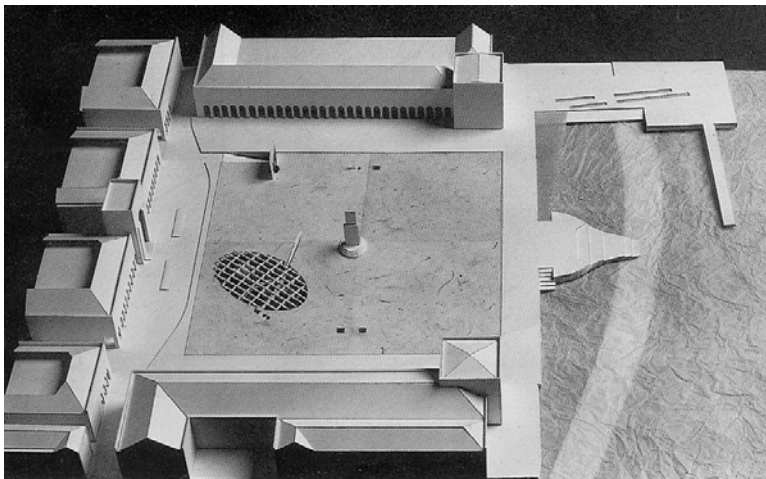
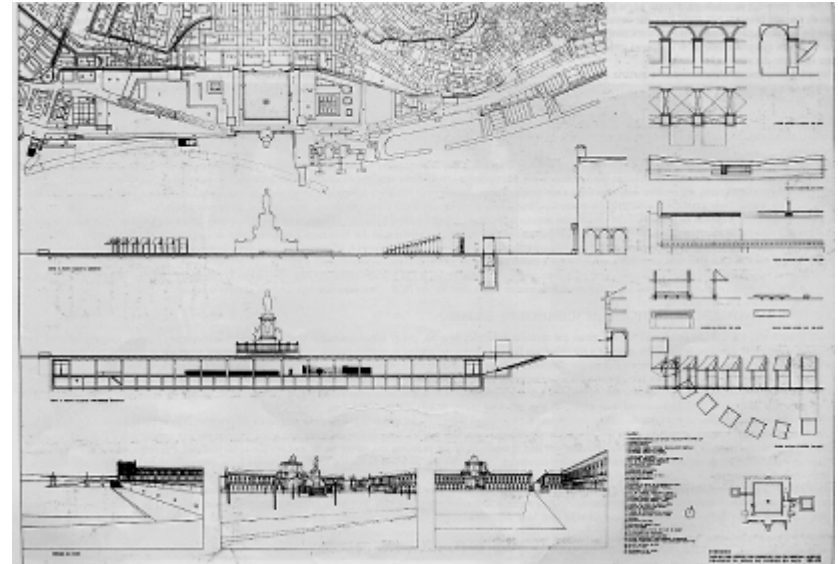
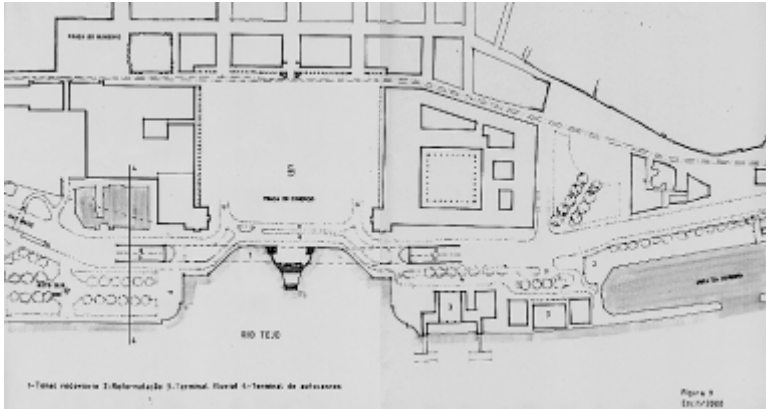
El tema de la alteración del uso del edificado pombalino del *Terreiro do Paço* tampoco es nuevo, pero, a título de ejemplo, conoció recientemente diversos episodios efímeros sin llegar a ninguna conclusión más estable.

⁵⁶⁷ *Devolver dignidade ao Terreiro do Paço*; *Jornal Arquitecturas*, número 4; Lisboa, septiembre de 2005, pp. 52/54

⁵⁶⁸ Siendo la propuesta de *Carlos Lameiro* la más simbólica, señalando el deber de no ocupación del espacio público (y recuperando la de *Luis Cabral* la propuesta avanzada en el concurso de 1992), los tres autores coincidieron en la necesidad (1) de ligar el espacio público de la plaza a las arcadas del edificado pombalino, consiguiendo con ello disminuir el tráfico viario, (2) de mantener el espacio limpio y sin obstáculos, cumpliendo su deber de representación, y (3) de reforzar la relación con el río – quedando en abierto la ya antigua discusión sobre la eventual arborización del espacio público (y su forma)

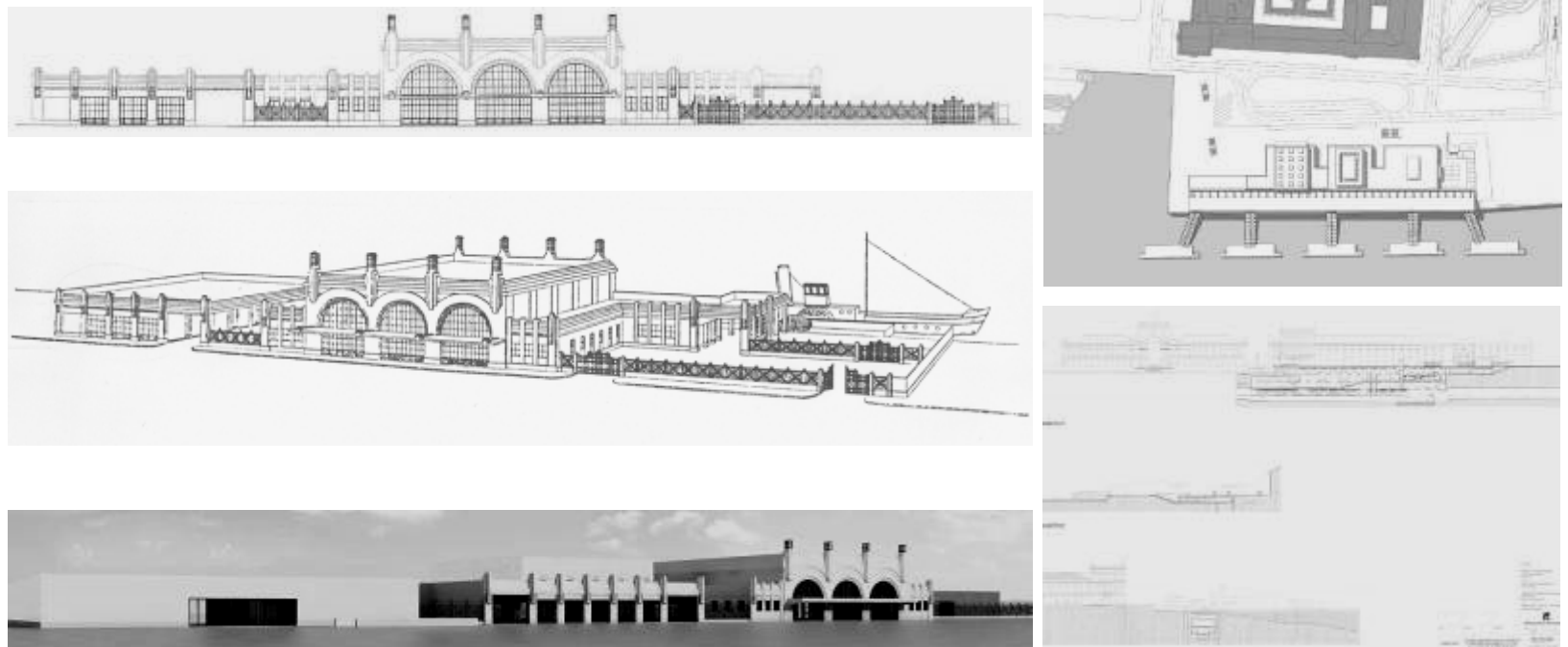
⁵⁶⁹ *Obra-prima do iluminismo é parque de estacionamento*, periódico *A Capital*, edición de 11 de junio de 1983

⁵⁷⁰ GOMES, João Reis; *A praça e o rio*; periódico *Diário de Notícias*, edición de 14 de enero de 1991



imágenes 439 a 444

Propuestas de transformación para el *Terreiro do Paço*: (439) propuesta del *Plan Parcelar de Reconvención de la Frente Marginal Santos-Santa Apolónia*, de los arquitectos *Luis Gravata Filipe* y *David Colley*, 1992; (440) *Concurso de Ideas para el Terreiro do Paço*, 1992, 2º premio, arquitectos *José Adrião Martins* y *Pedro Pacheco*; (441) maqueta del *Concurso de Ideas para el Terreiro do Paço*, 1992, 3º premio, arquitecto *Ricardo Back Gordon*; (442) perspectiva del *Concurso de Ideas para el Terreiro do Paço*, 1992, mención de honor, arquitecto *Alberto Oliveira*; (443) *Concurso de Ideas para el Terreiro do Paço*, 1992, mención de honor, arquitecto *João Cabral* y arquitecto de paisaje *Luis Cabral*, perspectiva presentada también en 2006 en el *Jornal Arquitecturas*, y; (444) dibujo conceptual para por el arquitecto *Carlos Lameiro*, presentado en 2006 en el *Jornal Arquitecturas*



imágenes 445 a 449

Estação Fluvial do Terreiro do Paço (sur-sueste): (445) y (446) alzado y axonometría del proyecto original, del edificio, arquitecto Cottinelli Telmo (1928/1932); (447) y (448) perspectiva y plano de coberturas del *Projecto de Alteração e Ampliação do Nudo Fluvial do Paço (Estação sur y sueste)*, arquitecta Ana Costa, 2005, y; (449) cortes del *Projecto de execução de los Arreglos Exteriores de Superfície de la zona de la Estação del Terreiro do Paço*, arquitecto Artur Rosa, 2005

Después de haber perdido, durante la década de los noventa, la *Bolsa de Lisboa* (transferida para un eje de circunvalación más interior de la ciudad, la *Avenida das Forças Armadas*), desde 2002 la ocupación del sitio por algunos Ministerios sigue siendo cuestionada, habiéndose anunciado más de una vez su salida y sustitución, primero por hoteles y equipamientos culturales y, en la actualidad, en el ámbito del trabajo del *Comisariado de la Baixa-Chiado*⁵⁷¹, por algunos servicios del Estado moderno.

Colindante con la plaza, tras un largo periodo de maltratado, se produce, finalmente, el proceso de recuperación del edificio en vía de clasificación de la estación fluvial del *Terreiro do Paço* (sur-sueste), del arquitecto *Cottinelli Telmo* (proyectado en 1928 y

construido en 1932), trabajo realizado como resultado de la construcción subterránea de la estación del Metropolitano del *Terreiro do Paço* y del diseño del nudo de transportes⁵⁷².

Siguiendo para naciente, la ribera del *Jardim do Tabaco* a *Santa Apolónia* corresponde, quizás, a la zona donde el proyecto urbanístico de la ciudad incidió menos; aunque se anuncian algunas intervenciones que no se han hecho públicas⁵⁷³, muchas de las áreas no portuarias de este territorio están todavía degradadas y las principales transformaciones realizadas o en curso tuvieron lugar dentro del territorio de jurisdicción y por

⁵⁷¹ Cuyo programa para su ámbito territorial no es todavía conocido sino por anuncio preliminar por parte de algunos comisarios. Vide el artículo *Baixa-Chiado na rota da revitalização*; *Jornal Arquitecturas* número 14; Lisboa, julio de 2006, pp.4/6

⁵⁷² Atelier Daciano da Costa, Arquitectura e Design Lda., coordinación por la arquitecta Ana Costa (2005); *Projecto de Alteração e Ampliação do Interface Fluvial do Terreiro do Paço (Estação de Sul e Sueste)*; Metropolitano de Lisboa; Lisboa

⁵⁷³ Vide el artículo *Terracos sobre o Tejo*; periódico *Expresso*, revista *Única*, edición número 1746; Lisboa, 6 de mayo de 2006, pp.40/56

iniciativa autónoma del Puerto – siendo por ello objeto de análisis en el capítulo 4.4.

Finalmente, no puedo terminar este capítulo relativo a la transformación de la ribera occidental y central de Lisboa como tema urbanístico de la ciudad sin dejar de referir los dos casos de terrenos localizados fuera del ámbito de la jurisdicción territorial del Puerto para los que no se plantea todavía ningún proceso de transformación pero que podrán, en un futuro más o menos próximo, convertirse, también, en territorios a considerar en este proceso.

El primero tuvo en su origen una ocupación militar y es la parcela de las antiguas instalaciones de la Oficinas Generales de Intendencia del Ejército, constituyendo un conjunto con frentes sobre la *Praça Afonso de Albuquerque*, la *Rua da Junqueira*, y la *Avenida da Índia*.

Actualmente afectas al *Ministerio de Cultura*, estas instalaciones están en gran parte sin ocupación y, aunque algunas ideas se van desgranando a la opinión pública (caso de la propuesta de transferencia del *Museo de los Coches*, constante del programa electoral del actual Alcalde), el futuro de la parcela no está todavía definido.

El segundo caso se refiere a la estación y corredor de infraestructuras de ferrocarril de *Santa Apolónia*; ante la posibilidad de una eventual transferencia de la estación término de la línea del norte para la moderna infraestructura del *Parque das Nações* – donde no sólo tiene un nudo de transportes con el metro, sino que también conecta directamente con la cintura de circunvalación de la ciudad – toda esta zona podría acabar siendo liberada para otros usos y requerir una intervención de transformación.

4.3 LA CIUDAD Y LA TRANSFORMACIÓN DE LA RIBERA ORIENTAL: LAS ESCALAS DE LA PARCELA Y DE LA COMPAÑÍA INDUSTRIAL, ENTRE LOS TEJIDOS URBANOS COMPLEJOS Y LOS PLANES DE ESTRUCTURA

PIANO, Renzo; LUCAS, Adriano Calé: *Projecto de Loteamento de Braço de Prata – Memória Descritiva*, Renzo Piano Building Workshop, Lisboa, 2004, pp.4/5

«El futuro de los grandes “vacíos” urbanos, muchas veces áreas industriales sin ocupación, constituye un tema frecuente en el debate arquitectónico de muchas ciudades europeas durante estos años.

Las dificultades en la intervención de proyecto en esos contextos derivan, con alguna frecuencia, de la falta de elementos de referencia en el diseño urbano existente, o sea, de la ausencia de una “disciplina” reconocible que pueda suscitar y por consecuencia guiar la idea del proyecto.

En el caso de Braço de Prata, área con nueve hectáreas situada entre la ciudad y la Expo, centro de una industria de armamento – ya sin ocupación – puede decirse que al contrario de todas las reglas a seguir en la metodología del proyecto se encontraban ya todas escrutando el terreno, en el “topos”.

La única necesidad fue, con la actitud paciente de quien se coloca en posición de escucha, leer las marcas de lo existente y del territorio urbano del entorno, para comprender que la única trama posible, la única “regla” posible, estaba ya presente y en clara evidencia.

Esta “regla” era el simple tejido del antiguo conjunto industrial y la principal orientación de sus edificios, tal como valor generador de la calle principal interna que, paralela al río, constituye el eje de distribución y orientación del conjunto (...).

Aquí está pues la pesquisa no de la idea de “ciudad jardín”, cerrada y controlada en relación al exterior, sino de un nuevo “trozo de ciudad” con la necesaria y fértil contaminación de la predominante función residencial con las actividades económicas, de servicios, de diversión y recreo, que constituyen la matriz de base de nuestras ciudades.

Por esa razón, los usos previstos – residencial, actividades económicas, servicios y equipamientos- constituyen por sí mismos una buena base de mezcla de funciones; esta es, sin duda, la premisa necesaria a la finalidad de activar los recursos económico-sociales y las sinergias que acabaron por aportar calidad, interés, y, en consecuencia, el éxito de la vida de barrio (...)

De forma distinta a lo que comprobamos en la ribera occidental y central de Lisboa, el frente ribereño oriental siguió siendo concebido como el área industrial o la «plataforma logística» (concepto de 1994) de la ciudad, hasta la década de los noventa, perspectiva que, progresivamente, fue cambiando a partir de la decisión de realizar la *Expo98* en *Cabo Ruivo* y *Beírolas* y de su expresión en el terreno, asociando el evento a la renovación urbana de estas aproximadamente 300 hectáreas.

Dejando este proceso aparte, que tuvo características muy especiales y que por eso será tratado de forma pormenorizada en el capítulo 4.5, así como el corredor de jurisdicción portuaria, también de características particulares a estudiar en el capítulo 4.4, la asunción de la transformación de la ribera actualmente de jurisdicción municipal, comprendida entre *Xabregas* y *Braço de Prata/Matinha*, tuvo que esperar al final de la década de los noventa para ser “oficializada” en la planificación de Lisboa.

En efecto, desde la estancia de *Etiënne De Groer* en Lisboa, en 1938, continuando con el *Plan Director de Urbanización de Lisboa* (1948), pasando por las propuestas del *Plan Director de Lisboa* (1967/1977), e inclusive hasta la conceptualización el *Plan Director Municipal de Lisboa* (1994) y el *Plan de Urbanización del Entorno de la Expo98* (1995) – estos últimos casos con excepción del recinto de la *Expo98* y del entorno inmediato de la *Matinha*⁵⁷⁴ –, la ribera oriental mantuvo su carácter de espacio industrial, naturalmente con las características propias deseables en cada momento, que variarán durante estos cincuenta años.

⁵⁷⁴ *Matinha* entonces clasificada como «área de investigación y tecnología» a reconvertir, propuesta que no fue concretada, constituyendo la barrera entre la industria de *Xabregas/Braço de Prata* y la renovada zona de la *Expo98*

Este reconocimiento tardío de la transformación de la ribera oriental se manifestó, también, en la planificación de la ciudad: como observaremos, incluso en el único estudio urbanístico de la primera mitad de la década de los noventa⁵⁷⁵ que incidió sobre el frente ribereño entre *Xabregas* y *Braço de Prata*, la ribera que correspondía, aproximadamente, a los terrenos ganados al río en los terraplenes portuarios y que siguió dedicada al uso industrial, definiendo un corredor de frente-río paralelo al localizado en el lado interior del eje longitudinal del viario preexistente a la industrialización, que fue clasificado como «áreas patrimoniales» – salvo excepciones puntuales como las “manzanas” de la *Intendencia Militar de Lisboa* y de las antiguas *Fábrica de Fósforos de la Compañía Portuguesa de Fósforos* y vecina *Fábrica de Borracha* (Caucho) *Luso-Belga*, incluyendo la parcelación mixta en su área posterior.

En particular dentro de este corredor, clasificado en 1994 como «área histórica residencial»⁵⁷⁶ y en 1995 como «área patrimonial»⁵⁷⁷, tampoco está clara la separación entre los usos industriales y residenciales o entre los edificios históricos y los industriales más pequeños, no siendo raros, como pudimos observar en el capítulo 2.3, los casos (1) de adaptaciones de edificios antiguos a la industria, (2) de alternancia de parcelas industriales y residenciales, o (3) de mezcla de edificios industriales dentro de parcelas residenciales preexistentes, resultantes de una espontaneidad en el proceso de formación territorial.

Pero las dinámicas de transformación de este corredor mestizo de la ribera oriental no aguardaron a una planificación tardía; liderándolas el mercado, y a partir de la mitad de la década de los noventa, al beneficiarse de la mejora de las accesibilidades

ribereñas⁵⁷⁸, se creó el espacio para la existencia de un proceso de transformación a la escala de la parcela – un fenómeno urbano natural similar al ocurrido en la ribera occidental y central, entonces clasificado como proceso de transformación (A) «a la escala del proyecto de arquitectura» –, tanto en parcelas de dimensión pequeña o mediana, como en parcelas mayores, cuyo proceso de formación fue clasificado en la primera parte del trabajo como (B1) «el proyecto de la compañía industrial».

En este proceso casuístico de transformación por parcelas, tal como en la ribera occidental, las primeras intervenciones de las décadas de los sesenta, setenta, y en este territorio olvidado, también de los ochenta, se caracterizaron por una mayor renovación del edificado, cambiando incluso las volumetrías y alineamientos de la zona, como contrapunto a las intervenciones más recientes de remodelación/recuperación, progresivamente valorizando tanto el patrimonio de los núcleos históricos como el industrial – cambio para el que en mucho contribuyó la publicación de trabajos como el inventario del patrimonio industrial de la ribera oriental (1999)⁵⁷⁹.

Esta dinámica se produjo, también, a la escala de la transformación de las parcelas cuya formación fue clasificada como (B1) «el proyecto de la compañía industrial», como se observa contraponiendo la renovación de la parcela de la antigua *Fábrica de Tejidos Oriental*, cuya primera fase fue proyectada en 1984 (seguida posteriormente por la construcción del alto bloque residencial en el interior), con la que está en curso en *Braço de Prata*, en los antiguos *Talleres de Material del Ejército* – para no hablar del estudio, también en curso, para la *Matinha*, cuya propuesta no es todavía pública.

El propio Ayuntamiento, que al final de la década de los setenta contemplaba todo este corredor como zona industrial, llegó a

⁵⁷⁵ El único estudio que incidió sobre este tramo ribereño fue el *Plan de Estructura de la Zona Oriental*, que no pasó de un estudio preliminar de encuadramiento general a toda la estructuración del lado oriental de la ciudad cuyos resultados fueran vertidos en el *Plan Director Municipal* (1994), sin concluir en ninguna figura de plan encuadrada en el sistema jurídico de los instrumentos de gestión territorial

⁵⁷⁶ *Plan Director Municipal de Lisboa*

⁵⁷⁷ *Plan de Urbanización del Entorno de la Expo98*

⁵⁷⁸ Realizada en el marco de los accesos a la *Expo98*

⁵⁷⁹ CUSTÓDIO, Jorge; FOLGADO, Deolinda (1999): *Caminho do Oriente. Guia do Património Industrial*; Livros Horizonte: Lisboa

aprobar propuestas locales de nuevos alineamientos del eje viario preexistente al periodo industrial, desvalorizando las preexistencias urbanas y el edificado industrial, en procesos similares a los ocurridos en la ribera occidental, en un momento parecido.

La predominancia que observaremos en la ribera oriental, hasta el final de la década de los noventa, de los procesos de transformación (A) «*a la escala del proyecto de arquitectura*» y (B1) «*el proyecto de la compañía industrial*» refleja pues una menor iniciativa municipal de planificación de pormenor, habiendo sido las transformaciones verificadas promovidas por iniciativa particular – así confinándose al límite de sus parcelas, fuesen parcelas pequeñas donde se plantease simplemente un proyecto de edificio, fuesen parcelas mayores en que fuese introducida la escala urbanística.

Más recientemente, a partir de las orientaciones de la reformulación del *Plan de Urbanización del Entorno de la Expo98*, propuesto en 1999, y en particular en la primera propuesta del *Plan de Urbanización de la Zona Ribereña Oriental (PUZRO)*, que veremos, este tramo de la ribera fue, finalmente, objeto de un estudio de conjunto, cuyo desarrollo todavía está en curso.

La transformación de la ribera oriental, en particular el tramo entre *Xabregas* y *Matinha* es, pues, un proceso todavía abierto, donde el doble desarrollo a la escala de la pequeña parcela y de las mayores compañías industriales, después de que en un primer momento no se liberaron de su inserción en tejidos urbanos de formación compleja, se produce, ya, en un cuadro de estructuración urbanística, con manifestación en el refuerzo de las infraestructuras de accesibilidad y en la clarificación de las reglas urbanísticas del conjunto.

En particular en la zona de la parcelación industrial de la *Avenida Infante D. Henrique* y *Avenida Marechal Gomes da Costa*, interior a la zona de intervención de la *Expo98*, el proceso de

transformación se inició unos años antes, cuando diversas compañías industriales, se beneficiaron de la dinámica del entorno del recinto de exposiciones y de la dinámica de los trabajos de elaboración del *Plan de Urbanización del Entorno de la Expo98* (1995).

4.3.1 La transformación de la ribera oriental de Lisboa a la escala de la parcela: entre los tejidos urbanos complejos y la planificación de estructuración de los noventa

Dejando pues aparte el frente-río de jurisdicción portuaria y la zona de intervención de la *Expo 98*, en la ribera industrial oriental de Lisboa, en el tramo comprendido entre *Xabregas* y *Braço de Prata/Matinha*, el proceso de formación observado en el capítulo 2.3 condujo a la creación de un territorio constituido por la sucesión de tres corredores paralelos al frente-río.

En efecto, como se identifica en la cartografía del 2001 del *Plan de Urbanización de la Zona Ribereña Oriental (PUZRO)*, en particular en la imagen 473⁵⁸⁰, por detrás del actual espacio de jurisdicción portuaria (en general constituido por el corredor comprendido entre el río y el eje viario longitudinal ribereño – hasta *Braço de Prata* la *Avenida Infante D. Henrique*) se fue formado un segundo corredor longitudinal paralelo (constituido por el corredor comprendido, de forma general y salvo excepciones, entre este eje longitudinal ribereño de infraestructuras viarias y el eje longitudinal viario preexistente al periodo industrial) y un tercer corredor también longitudinal (en términos generales más evidente hasta *Braço de Prata* y constituido por el corredor comprendido entre este eje longitudinal viario preexistente al periodo industrial y el corredor del ferrocarril).

⁵⁸⁰ Como lo es también, aunque con un menor detalle, en el *Plan de Estructura de la Zona Oriental*, 1992, imagen 468

Pero si, en el segundo corredor, el hecho de haberse formado en terrenos sin ocupación previa⁵⁸¹ potenció una ocupación predominantemente industrial, ya en el tercero, como pudimos observar, el proceso de formación espontáneo a lo largo del eje viario longitudinal, preexistente al periodo industrial, condujo a una morfología y mezcla de usos más compleja.

Esta diversificada formación tuvo, naturalmente, implicaciones diferenciadas en el momento en que se empezaron a detectar dinámicas de transformación y de cambio de la actividad industrial para usos residenciales o de servicios.

Así, en el corredor predominantemente industrial la vocación de una transformación casuística, a la escala de la parcela, para programas residenciales o mixtos fue bastante menor, ya que el encuadramiento urbano del entorno local – entre otros del edificado, del diseño y uso del espacio público, del tráfico viario pesado, o de la mono-funcionalidad, sin uso en el periodo nocturno – no era compatible con la realización de intervenciones aisladas.

En este corredor, por lo general y hasta la actualidad, se mantuvo la predominancia industrial, aunque se hayan dado situaciones de transformación a la escala de la parcela, tanto a nivel de una evolución del tipo de actividades industriales y de almacenaje, como evolucionando para el único uso compatible con un espacio de esta naturaleza que es el terciario.

Esta dinámica de menor cambio debe también ser enmarcada en el hecho de que, como veremos, hasta muy recientemente (2001) este segundo corredor siguió siendo clasificado en los estudios de planificación urbanística de la ciudad como «*áreas industriales*», como es posible comprobar en la cartografía del *Plan de Estructura de la Zona Oriental* (1992), presentada en la imagen 468.

En el tercer corredor, apoyado en el eje viario longitudinal preexistente, el proceso de formación espontáneo a lo largo del eje de infraestructuras condujo a una morfología urbana y a una mezcla de usos más compleja.

Manteniendo este eje longitudinal preindustrial como elemento principal de estructuración, la mezcla espontánea entre (1) las distintas unidades industriales que se fueron instalando a lo largo de esta calle en parcelas rústicas, en el espacio posterior (rústico o de jardines) de parcelas con ocupación residencial sobre la calle, e inclusive ocupando edificios preexistentes, con (2) los tejidos históricos de los pequeños aglomerados preexistentes de *Xabregas, Beato, Marvila, Poço do Bispo* o *Braço de Prata*, fue la “regla” de creación de estos tejidos urbanos complejos.

En este cuadro espacial, las primeras dinámicas de transformación casuística, a la escala de la parcela, encontraron fincas donde, debido al cierre de la pequeña industria local y, también, a la degradación física del antiguo edificio residencial, fueron posibles intervenciones de renovación urbana del edificado, aunque la imagen industrial dominante de toda la ribera oriental de la ciudad no haya pesado como un dato de valorización.

En ausencia de un proceso de planificación de conjunto capaz de conformar los cambios en curso⁵⁸² y en un cuadro en que prevaleció el mantenimiento de usos industriales, sin iniciativas públicas de introducción de otros usos, esas intervenciones aisladas debieron adaptarse al proceso natural de evolución de esta realidad morfológica y de sus usos, tomando parte en las contradicciones y constricciones que un territorio complejo con esta naturaleza presenta.

Con todo, como testimoniaremos, tal como comprobamos en la ribera central y occidental, llegaron a avanzarse algunas

⁵⁸¹ En zonas de playa e incluso en espacios ganados al río

⁵⁸² Por ejemplo, en el *Plan Director de Lisboa*, aprobado en 1977, el conjunto de los dos corredores longitudinales fuera de la jurisdicción portuaria (el industrial y el mixto industria/tejidos históricos) fue simplemente clasificado como «*zona industrial*»

propuestas urbanísticas locales, en particular en la década de los sesenta, siguiendo una actitud de desvalorización de las preexistencias y del edificado industrial en todo paralela con la explicada en el otro extremo del frente-río de Lisboa.

Para ejemplificar mejor este discurso, recurro a cuatro casos concretos de transformación de parcelas, dos localizados en el eje viario preexistente y dos en el corredor más industrial.

El primero corresponde a la parcela situada sobre el eje viario preexistente (*Calçada D. Gastão*, números 2, 4 y 6), comprendida entre dos ejes transversales (las *Escadinhas de D. Gastão*, al sur, y la *Calçada do Grilo*, al norte) – imágenes 454 a 458.

La primera referencia que consta en los archivos municipales a esta parcela remonta a 1888, fecha en que *João Lourenço Duarte* solicitó la división del edificio situado en el *Largo D. Gastão*, números 38 y 40⁵⁸³.

La parcela presentaba, ya entonces, una ocupación construida caracterizada por la implantación de dos edificios en los extremos norte y sur, sobre los ejes transversales, avanzados hasta la *Calçada D. Gastão*, y por un conjunto edificado reulado en relación a este eje en toda la zona central del terreno, creando así un patio interior – el *Patio D. Gastão*.

El inicio del siglo fue un momento de dinámica transformadora por parte del propietario, que en 1902 propuso un proyecto de reconstrucción y ampliación del edificio número 41 y 43 del patio interior, avanzando con un programa residencial en altura – no realizado –, al que siguió, también en el mismo año, un proyecto de



imágenes 450 a 453

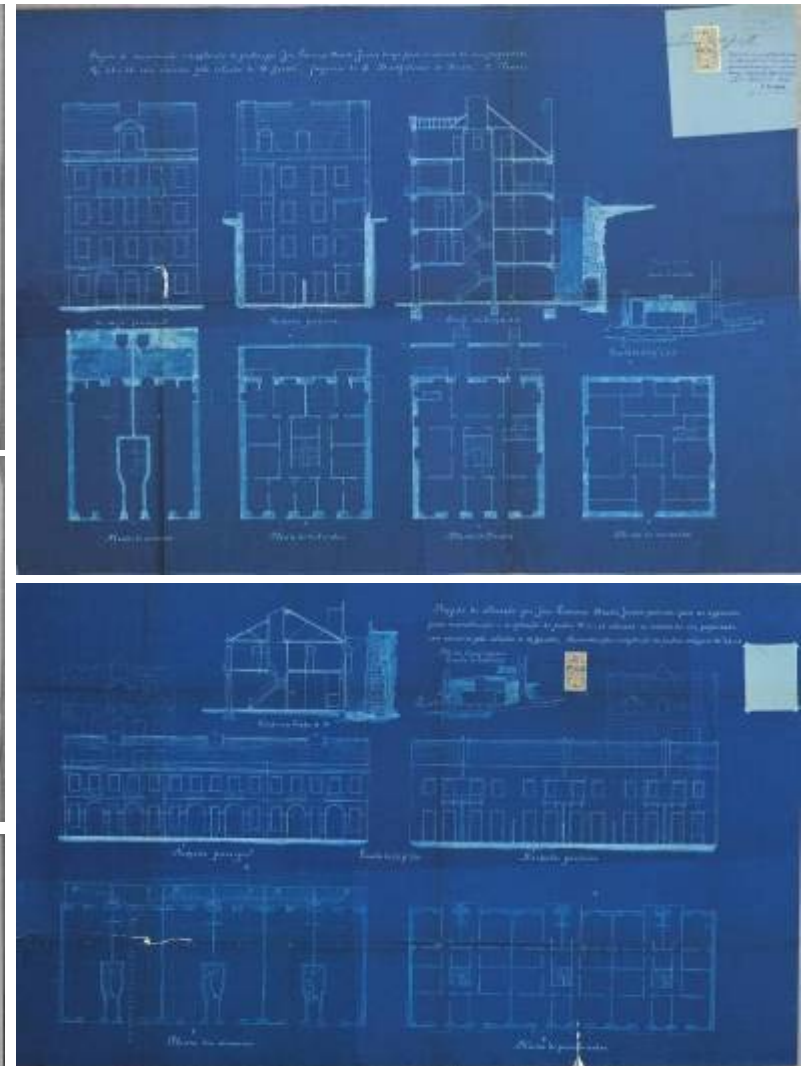
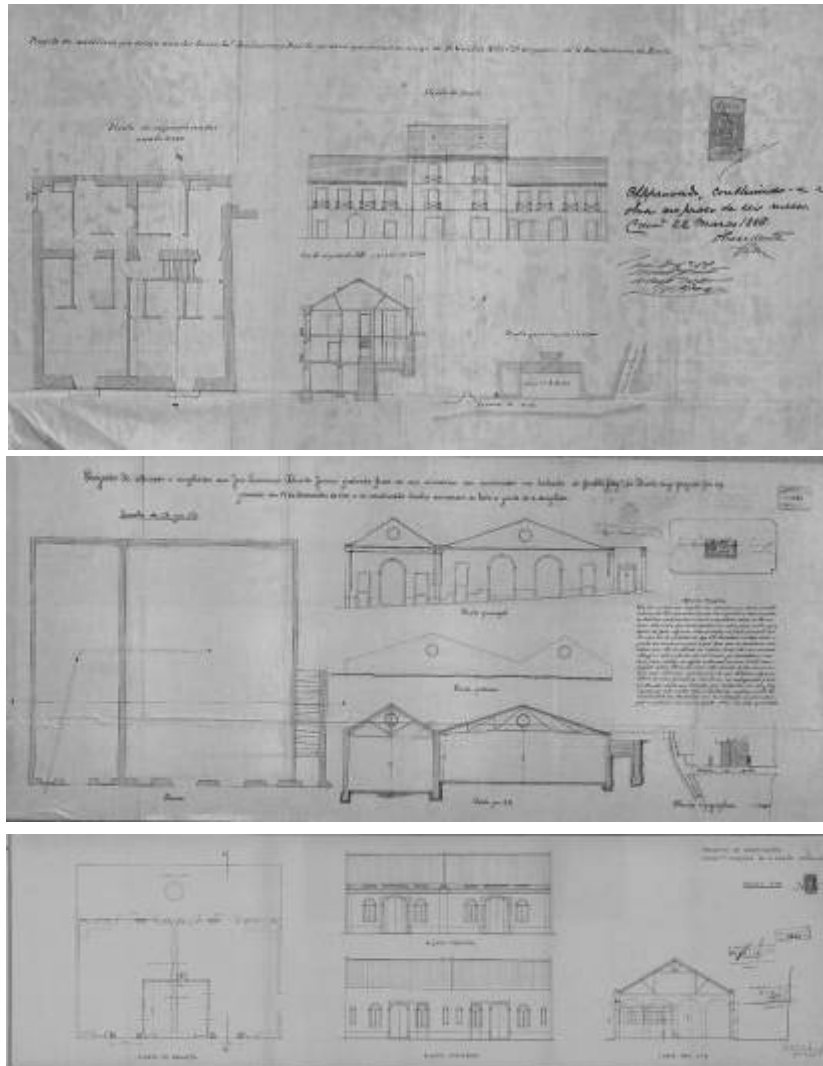
Vistas actuales de la ribera oriental de Lisboa, en el tramo comprendido entre *Xabregas* y *Braço de Prata*, presentando los cuatro casos ilustrativos a que recurro, los de arriba localizados en el eje longitudinal preexistente (el corredor histórico) y los de abajo en el corredor predominantemente industrial formado sobre zonas de playa y terrenos ganados al río: (450) conjunto mixto de la *Calçada D. Gastão*, números 2 a 6, incluyendo el *Patio D. Gastão*; (451) conjunto residencial de los años sesenta, *Calçada D. Gastão*, números 29 a 33; (452) almacenes de la *Rua da Manutenção*, números 7 y 80, y; (453) almacenes de la *Rua do Beato*, números 9 a 17

alteraciones a la primera propuesta, incidiendo entonces sobre todo el conjunto edificado localizado sobre el patio, desistiendo de la pretensión anterior y proponiendo la reconstrucción de todo este frente con tres edificios mixtos de dos plantas.

El Ayuntamiento aprobó apenas dos de los tres edificios (el tercero fue rechazado por falta de serventía), pero en 1909, cuando la presentación de un proyecto de almacén industrial para la parte posterior de la parcela, localizado sobre la *Calçada do Grilo*, se argumentó la no ejecución del proyecto de 1902.

Dejando aparte las varias pequeñas obras de construcción de terrazas o cambio de vanos, los dos edificios norte del patio (números 42 a 48) volvieron a ser objeto de una transformación en

⁵⁸³ Proceso depositado en el Archivo Intermedio del Ayuntamiento de Lisboa, obra número 31.641



imágenes 454 a 458

Conjunto edificado de la *Calçada D. Gastão* (números 2, 4 y 6) / *Patio D. Gastão*: (454) alzado del conjunto edificado del patio, con propuesta de división de un edificio, 1888; (455) y (456), a la derecha, dos propuestas de alteración del edificado del patio, no realizadas, ambas de 1902; (457) a la izquierda, en el medio, proyecto de almacén en el interior de la parcela, sobre la *Calçada do Grilo*, 1909, y; (458) a la izquierda, a bajo, proyecto de alteración de fenestraciones de los dos edificios localizados a norte en el patio, 1969

1969, con la adaptación de las entradas, en la planta baja industrial, a las dimensiones requeridas por el automóvil.

Además de comprobar un rico historial de propuestas no realizadas y de transformaciones, donde las preexistencias y el uso residencial (edificios superiores) se mezclaron con la actividad industrial, esta parcela testimonió también una propuesta de los

servicios municipales de alteración de los alineamientos de los ejes viarios preexistentes.

Aprobada por el Alcalde el 7 de octubre de 1960, la «Remodelación del estudio de alineamiento de un trozo de la *Calçada D. Gastão*» proponía simplemente el derribo del frente de los edificios industriales en la *Calçada D. Gastão*, *Rua do Grilo*

y *Calçada do Grilo*, para ensanchar el viario y el cruce, salvaguardando apenas la fachada del edificio del antiguo *Convento do Grilo* – imagen 459.

Pero si, en esta parcela, este estudio urbanístico – conceptualmente similar a los presentados en igual periodo, para la ribera occidental y central (capítulo 4.2.1) –, no tuvo consecuencias efectivas, ya en el segundo caso presentado sus disposiciones fueron incluso implementadas.

En efecto, en la misma calle, unos metros más al sur, el proyecto de renovación urbana de los edificios industriales, presentado en 1967, consideró esta nueva propuesta de alineación de la calle, que constituyó el documento orientador para la disposición urbana del proyecto de parcelación aprobado – creación de siete fincas residenciales, con comercio en la planta baja – y para las cadencias realizadas.

Tomando como referencia la parcela 2 del conjunto⁵⁸⁴, los arquitectos *Fernando Costa Belém* y *J. Gomes Pereira*, autores del proyecto de parcelación y de arquitectura de los edificios, fueron bien claros en su Memoria Descriptiva, al afirmar expresamente que «*el proyecto que se presenta fue elaborado de acuerdo con los condicionamientos estipulados por el Ayuntamiento*».

En la década de los sesenta, la sustitución del edificado industrial por una parcelación residencial, en este caso construida, fue bien aceptada ya que se adecuaba a la propuesta del estudio de ajuste del viario, siendo la expectativa municipal de entonces que los otros propietarios procediesen a igual transformación, para poder ejecutar por completo el nuevo perfil propuesto – situación de la que habría resultado la total renovación urbana de la zona sin un plan de conjunto más allá del estudio de la calle.

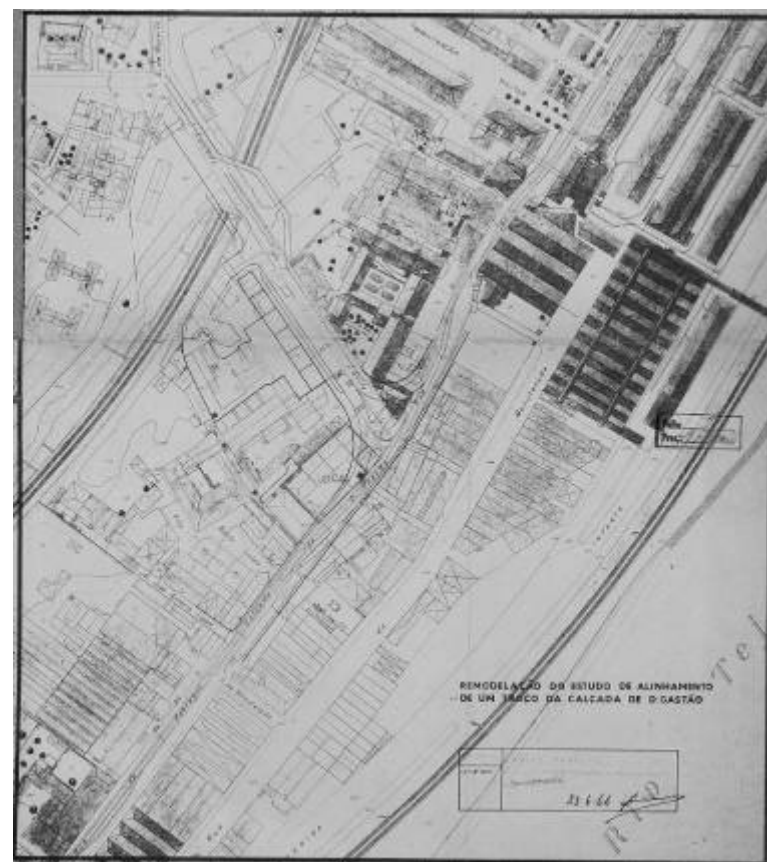


imagen 459

Plano de la *Remodelación del estudio de alineamiento de un trozo de la Calçada D. Gastão*, aprobada por el Alcalde el 7 de octubre de 1960

Este caso es también representativo de la dinámica inmobiliaria del momento, con la parcela en causa pasando por las manos de tres propietarios entre el proyecto y la conclusión de la construcción⁵⁸⁵.

El tercer caso referenciado tiene lugar ya en pleno corredor industrial, correspondiendo a los almacenes localizados en la *Rua da Manutenção*, números 78 y 80 – imagen 464.

⁵⁸⁴ *Calçada D. Gastão*, número 31. Proceso depositado en el Archivo Intermedio del Ayuntamiento de Lisboa, obra número 57.831

⁵⁸⁵ Los promotores iniciales, titulados de «*gerentes industriales*», vendieron a parcela en 1968, aún en proyecto y, un año después, en 1969, un tercero comprador adquirió el edificio en construcción

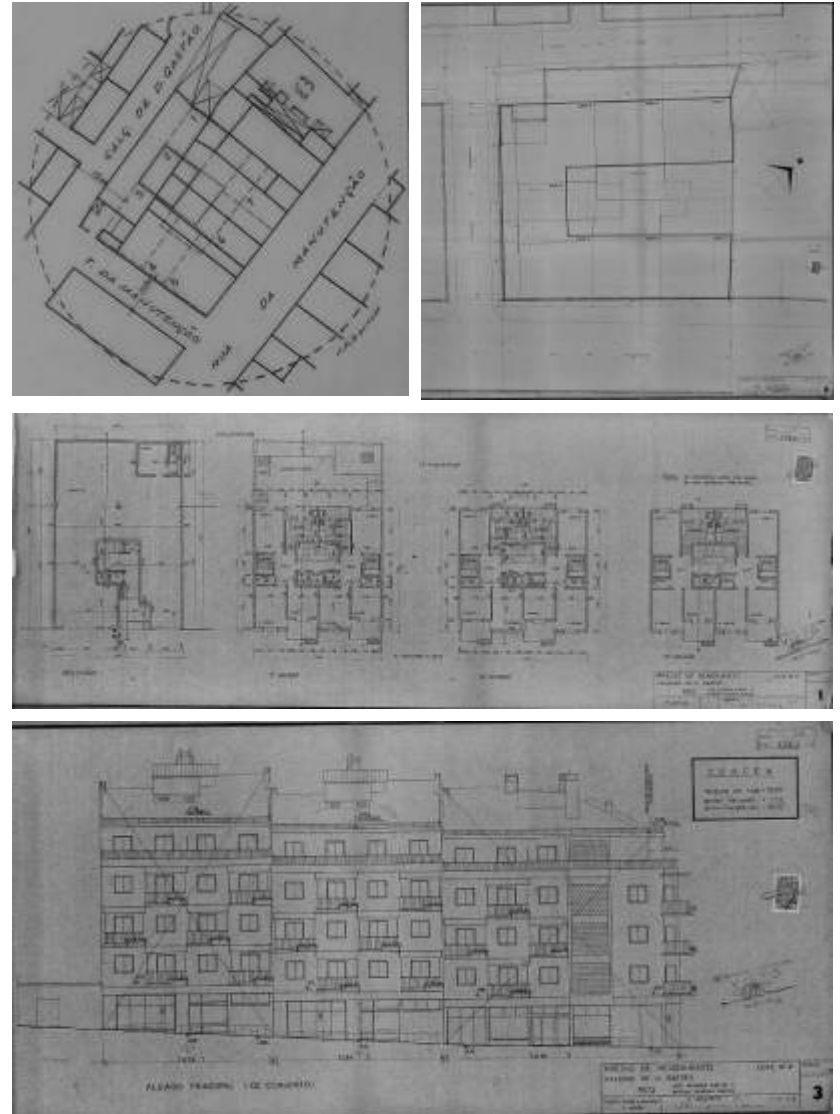
La primera referencia constante de los archivos municipales a esta parcela remonta a 1929, referente a una solicitud municipal de obras, siendo la primera pieza dibujada en 1939, realizada entonces a propósito de la alteración de un ventanal requerido por la compañía *Manoel Rodrigues & Companhia (irmão)* para su almacén de vinos⁵⁸⁶.

Manteniendo por muchos años la actividad de almacén de vinos⁵⁸⁷, el conjunto, después de haber sufrido obras de remodelación, está ahora afecto al sector terciario.

El último caso a que me refiero se localiza más río arriba, en la *Rua do Beato*, números 9 a 17, constituyendo un caso más de almacenes industriales instalados de forma “espontánea” en terrenos libres a lo largo de eje preexistente, al lado del río.

Este conjunto de almacenes muy poco documentado⁵⁸⁸ está compuesto por cuatro naves transversales, probablemente construidas a inicios del siglo XX, existiendo referencias a que estuvieron dedicadas a la actividad de almacenar vinos; las piezas diseñadas presentadas corresponden al estudio realizado en 1991 en el ámbito del proyecto de alteraciones, del arquitecto *Augusto Costa*, en que, además de realizar trabajos de mejoras generales, se propuso la demolición de los depósitos de aceite construidos en hormigón, con el fin de permitir su reutilización como almacén del *Instituto de Empleo y Formación Profesional* y del *Centro de Formación Profesional de la Industria Metalúrgica y Metalmecánica*.

En este caso, el conjunto industrial se ha preservado hasta la actualidad, planteándose la cuestión del encuadramiento a



imágenes 460 a 463

Renovación urbana de la parcela industrial localizada en la *Calçada D. Gastão*, *Travessa da Manutenção* y *Rua da Manutenção*, de los arquitectos *Fernando Costa Belém* y *J. Gomes Pereira*, 1967: (460) plano de implantación y yuxtaposición al edificio industrial; (461) plano de la parcelación; (462) proyecto de la parcela 2, plantas, y; (463) alzado conjunto sobre la *Calçada D. Gastão*

⁵⁸⁶ Proceso depositado en el Archivo Intermedio del Ayuntamiento de Lisboa, obra número 2.297

⁵⁸⁷ En 1967 los almacenes, en utilización por la compañía *Luso-vinicola, Lda.*, fueron objeto de una obra de instalación de depósito de vinos, por indicación de la *Junta Nacional de Vinos*

⁵⁸⁸ Depositado en el Archivo Intermedio del Ayuntamiento de Lisboa, obra número 35.521, la primera referencia que aparece remonta a 1947 y refiere la inexistencia de documentación

otorgarle en la ahora mayor dinámica de transformación de la zona.

Importa señalar que, de igual forma a lo ocurrido en la ribera occidental y central de Lisboa, en los dos ejemplos aquí

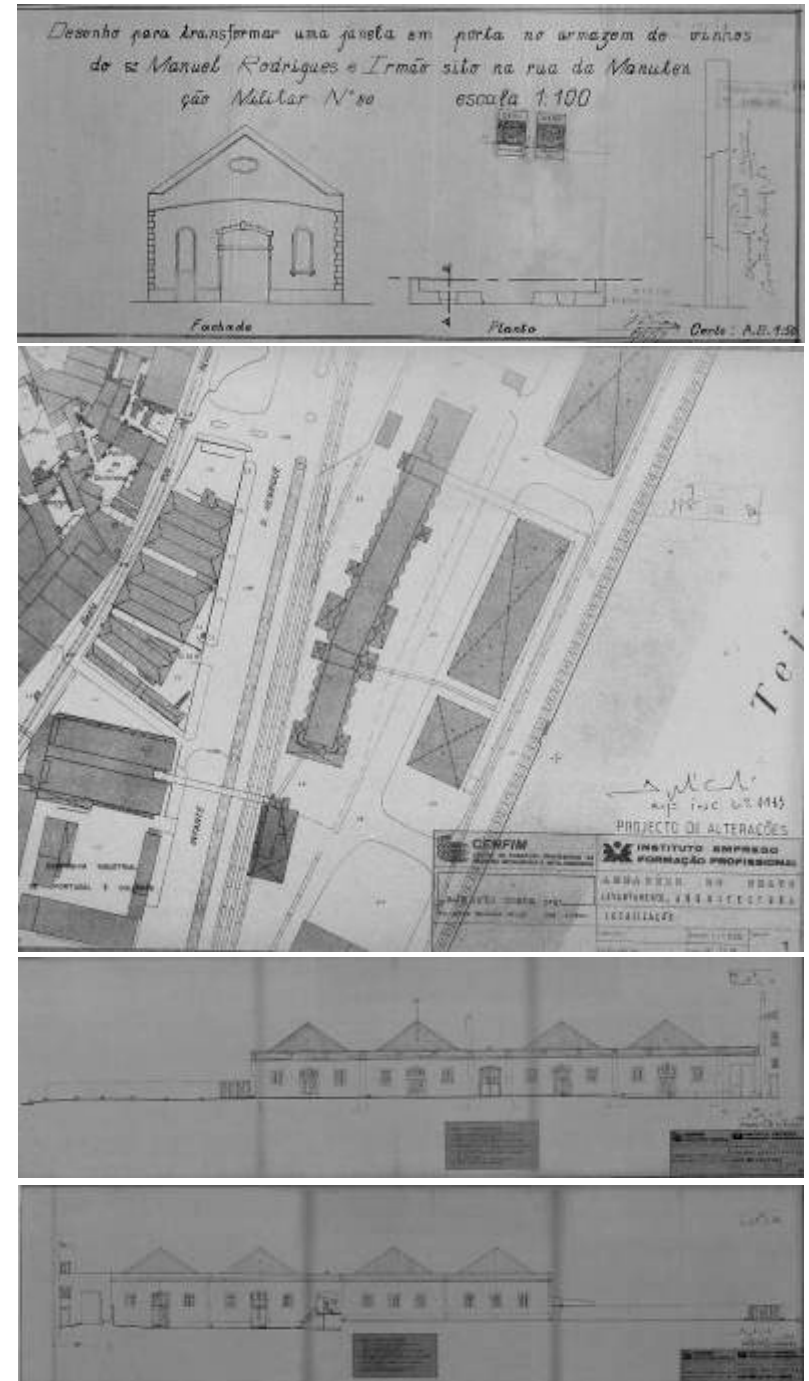
presentados aparece, también, la diferencia de sensibilidad entre las iniciativas de la década de los setenta (urbanísticas y a escala de la parcela industrial), donde se procedió a la renovación del edificado y se buscaba la “modernización” del eje viario histórico – con su ensanchamiento –, y otra actitud de intervención en la ribera oriental bastante más reciente, donde es patente una nueva sensibilidad con el patrimonio industrial, expresada en la remodelación como metodología de intervención.

Con la excepción de propuestas de ámbito local como la señalada, todo este proceso de transformación de la ribera oriental a la escala de la parcela tuvo lugar fuera del marco de planificación, teniendo como encuadramiento único la gestión municipal habitual de una zona de la ciudad sin la misma importancia que, por ejemplo, tuvo la ribera central y occidental.

Todavía en 1977, cuando la aprobación del *Plan Director de Lisboa*, el conjunto de los dos corredores longitudinales aquí identificados estaba clasificado únicamente como «zona industrial», integrando, en un área “oscura” (violeta, en concreto) homogénea, paralela al frente portuario, (1) el corredor industrial en el terraplén portuario, (2) el corredor mixto de tejidos históricos e industria, (3) la parcelación industrial de la *Avenida Infante D. Henrique* y *Avenida Marechal Gomes da Costa*, (4) el gran complejo industrial de la petroquímica de *Cabo Ruivo* y (5) la zona industrial de *Beirolos* – imagen 401.

La decisión intencional, tomada en 1989, de realizar la *Expo98* en el extremo oriental de la ribera de Lisboa, constituyó el hecho inductor del cambio en una zona hasta entonces olvidada, habiendo introducido una nueva dinámica de transformación que, incluso así, tuvo dos velocidades distintas.

Así, la zona de la intervención del plan de la *Expo98*, que veremos más adelante, y el territorio de su entorno inmediato, empezaron la década de los noventa con la introducción de fuertes dinámicas de transformación debidas a la propia Administración



imágenes 464 a 467

(464) Alzado de los almacenes localizados en la *Rua da Manutenção*, números 78 y 80, 1939 (proyecto de alteración de fenestraciones)
(465) a (468) Almacenes localizados en la *Rua do Beato*, números 9 a 17, levantamiento de 1991: (465) plano de implantación; (466) y (467) alzados sobre la *Rua do Beato* y sobre la *Avenida Infante D. Henrique*

- el Estado con la organización del evento y el municipio preocupado con el entorno.

La realización del evento y la necesidad de estructuración, por ejemplo, del sistema de accesibilidades al recinto de exposición, fueron motivos para que se produjera un primer estudio de gran amplitud territorial, incidiendo sobre 1.622 hectáreas, que fue el *Plan de Estructura de la Zona Oriental* (1992) – estudio «*elaborado por el Ayuntamiento al haber considerado prioritaria la intervención urbanística en aquella zona, que hasta entonces no había acompañado el desarrollo urbano de las restantes zonas de la ciudad. Era un plan expeditivo, que solo pretendía realizar un estudio de los problemas y definir programas de intervención. Sus propuestas fueron, posteriormente, traspuestas para el Plan Director Municipal (PDM)*»⁵⁸⁹.

Realizado en los servicios municipales y coordinado por el arquitecto *Anselmo Vaz*, el *Plan de Estructura de la zona Oriental* intentó definir la nueva estructura de accesibilidades de toda la zona oriental, la base para la «*propuesta de programas de renovación con incidencia espacial*» – imagen 468.

En particular, por lo que respecta a la Ribera, este estudio – así como el *Plan Director Municipal* (1994) – dividió la ribera oriental en dos partes, la primera formada por el tramo comprendido entre *Xabregas* y *Braço de Prata*, y la segunda incidiendo sobre la zona del plan de la *Expo98* y su entorno inmediato.

En el tramo entre *Xabregas* y *Braço de Prata*, el estudio adoptó una actitud conservadora, avanzando con la división en corredores longitudinales paralelos, amalgamando en la categoría de «*áreas industriales*» el frente portuaria y el corredor industrial localizado sobre los terrenos del terraplén; el tercer corredor, en general localizado para el interior el eje viario

longitudinal preexistente, fue clasificado como «*área patrimonial*»⁵⁹⁰.

En el entorno del área de incidencia del plan de la *Expo98*, este estudio previó una importante dinámica de transformación, proponiendo, (1) al sur, en *Cabo Ruivo/Matinha*, un «*área industrial especial*» (en el PDM ya clasificada como «*área de investigación y tecnología*»), y (2) en el interior, a lo largo de este trozo de la *Avenida Infante D. Henrique*, un programa mixto donde las dominantes «*nuevas áreas multifuncionales*» convivían con restos de «*usos industriales*», con una «*área consolidada*» localizada, y con áreas de «*usos especiales*».

Inciendo sobre esta segunda zona – correspondiente a la UOP 28 del PDM –, el *Plan del Entorno de la Expo98* no dejó de aprovechar el trabajo realizado en 1992 y traspuesto para el PDM, desarrollando exactamente esta parte de la ribera oriental, donde se apreciaba una dinámica de transformación, naturalmente asociada al evento programado para 1998 y la fuerte operación de renovación urbana que ya se sabía que estaría asociada al evento⁵⁹¹.

⁵⁹⁰ Con independencia de las diferentes designaciones atribuidas (las «*áreas patrimoniales*» pasaran a «*área histórica residencial*» y las «*áreas industriales*» a «*área consolidada industrial*»), las dos diferencias en la transposición de este estudio para el *Plan Director Municipal* (PDM) fueron la normal separación de la zona portuaria en el PDM – ya que constituía un área de jurisdicción distinta – y la clasificación atribuida a la *Intendencia Militar de Lisboa*, en el estudio de 1992 integrada en las «*áreas patrimoniales*» y en el PDM consagrada como «*área consolidada industrial*».

⁵⁹¹ Inciando sobre un área aproximado de 265 hectáreas y también desarrollado internamente en el equipo técnico del Ayuntamiento – manteniendo la coordinación el arquitecto *Anselmo Vaz* –, este instrumento de gestión territorial fue elaborado entre 1993 y 1995, teniendo presentes los siguientes objetivos:

- *Conexión de la ciudad al río gracias a un tejido urbano noble y multifuncional, en particular una adecuada articulación con la futura estructura urbana de la zona de intervención de la Expo98;*
- *Reconversión y modernización de las actividades industriales y portuarias;*
- *Adecuación a las transformaciones previstas en la zona de intervención de la Expo98 y de las nuevas infraestructuras viarias y de transportes;*
- *Recalificación de las áreas residenciales, eliminando las viviendas degradadas;*
- *Creación de áreas y corredores verdes;*
- *Instalación de equipamientos colectivos;*
- *Mejoría de las accesibilidades viarias;*
- *Adecuación de las infraestructuras del subsuelo a las nuevas necesidades.*

in: *Plano de Urbanização da Zona Ribeirinha Oriental – Relatório* (2001); Câmara Municipal de Lisboa, Lisboa, pp.1.35/1.37

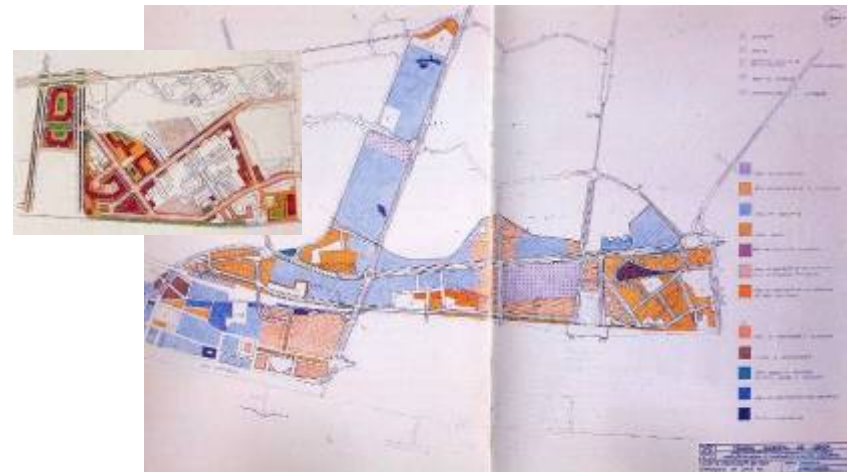
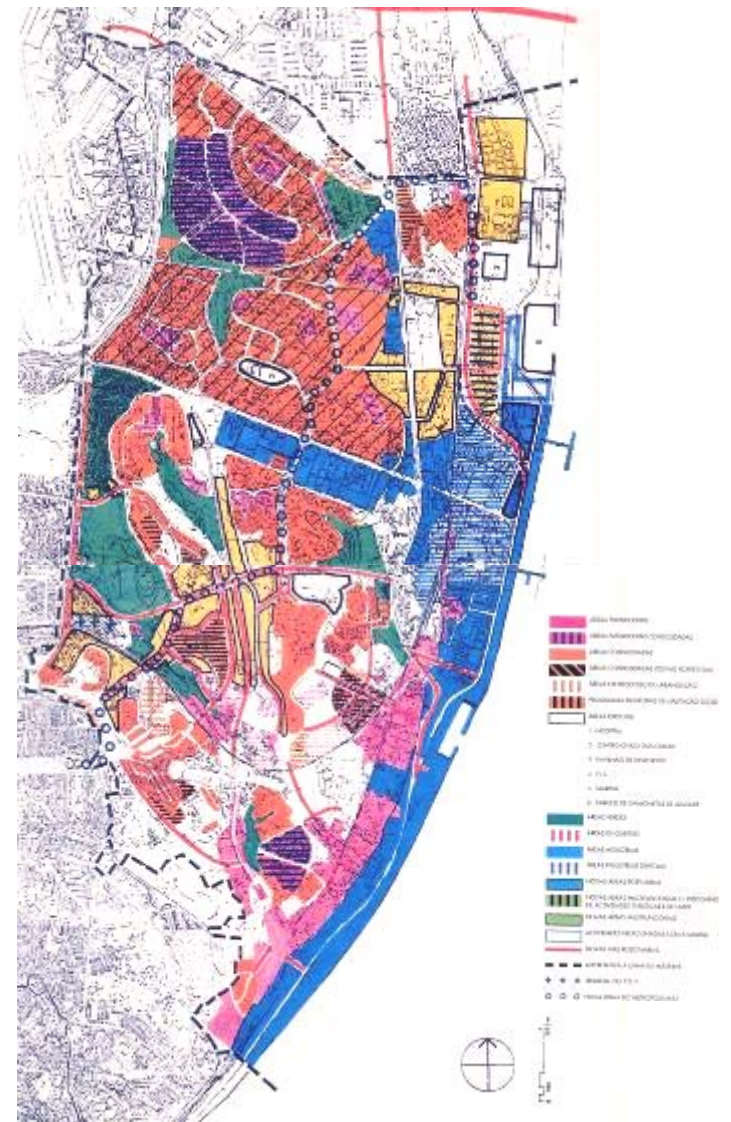
⁵⁸⁹ *Plano de Urbanização da Zona Ribeirinha Oriental – Relatório* (2001); Câmara Municipal de Lisboa, Lisboa, pp.1.26

La continuidad entre el estudio de 1992 y la inversión en la transformación del entorno del área a reconvertir con el pretexto de la realización de la exposición de 1998 es, no sólo evidente, sino también asumido por el propio municipio⁵⁹².

En sus propuestas, el *Plan del Entorno de la Expo98* avanzaba con (1) la reconversión del área colindante, al sur, con el área de intervención de la *Expo98 – Matinha –*, para «*área residencial de uso colectivo y de actividades terciarias*», sin impedir la propuesta anterior de localizar allí un centro de investigación y tecnología, (2) la actitud conservacionista de mantener el uso industrial para el sur de la *Matinha*, hasta su límite de intervención en *Braço de Prata*, y (3) el desarrollo de mayor pormenor de la solución mixta adoptada en 1992 para la vecindad interior del área de intervención de la Expo98, sobre las avenidas *Infante D. Henrique* y *Avenida Marechal Gomes da Costa*.

En esta zona de parcelación industrial, no sólo algunas de las compañías privadas habían manifestado intenciones de aprovechar la oportunidad de reconvertir sus parcelas, sino que el propio sector público desarrollaba iniciativas de renovación de usos industriales, casos de (1) la *Petrogal*, renovando la totalidad de sus terrenos afectos a la petroquímica, ya clasificados como «*área de residencia de uso colectivo y de actividades terciarias*», desarrollando los estudios urbanísticos

⁵⁹² «Su elaboración viene en la secuencia del Plan de Estructura de la Zona Oriental, de 1992, que definió los tipos de intervención a adoptar para recalificar y reestructurar la zona oriental de la ciudad, corrigiendo el desequilibrio existente entre las zonas occidental y oriental. En el Plan de Estructura se definió un área de intervención que englobaba el área del presente plan de urbanización y de la zona de intervención de la Expo98, para la que se elaboró, posteriormente, un programa de desarrollo del respectivo estudio urbanístico. Posteriormente, cuando se decidió que la planificación urbanística en la zona de intervención de la Expo98 sería responsabilidad de la Sociedad Parque Expo98, se reajustaron los límites del área de intervención y el programa. Más allá de la reestructuración y de la recalificación del área del entorno de la Expo98, (...) destaca la integración de la urbanización de la zona de intervención de la Expo98 y de su entorno en una unidad industrial de calidad para la modernización de la actividad industrial (...)» in: *Plano de Urbanização da Área Envolvente da Expo'98* in: *A Estratégia e a Prática do Planeamento Urbanístico em Lisboa, 1990-1995* (1995); Câmara Municipal de Lisboa; Lisboa, pp.106/109



imágenes 468 y 469

La planificación de la ribera oriental en la primera mitad de la década de los noventa: (468) plano de síntesis del *Plan de Estructura de la Zona Oriental*, coordinación por el arquitecto *Anselmo Vaz*, 1992; (469) plano de síntesis y pormenor del *Plan del Entorno de la Expo98*, coordinación por el arquitecto *Anselmo Vaz*, 1995

locales con el arquitecto *João Paciência*, y (2) el terreno vecino de la EPAL – *Empresa Pública de Aguas de Lisboa*, que manteniendo el uso especial dado a las actividades de depósito de reserva de aguas, estación de bombeo, laboratorios y talleres de la compañía, planteaba la renovación del extremo sur de su parcela hacia un programa mixto de predominancia residencial,⁵⁹³.

Cabe aquí referir que, aunque los estudios urbanísticos promovidos por el municipio hubieran incidido particularmente sobre esta área del entorno de la Expo98 y el tramo de ribera entre *Xabregas* y *Braço de Prata/Matinha*: se habían planteado con un tratamiento continuista de mantener la industria, la reestructuración de la red de accesibilidad viaria⁵⁹⁴ y de transportes públicos (metropolitano), realizada a propósito de la exposición, introduciendo alguna dinámica de transformación más general de la que toda la ribera oriental se beneficia en la actualidad.

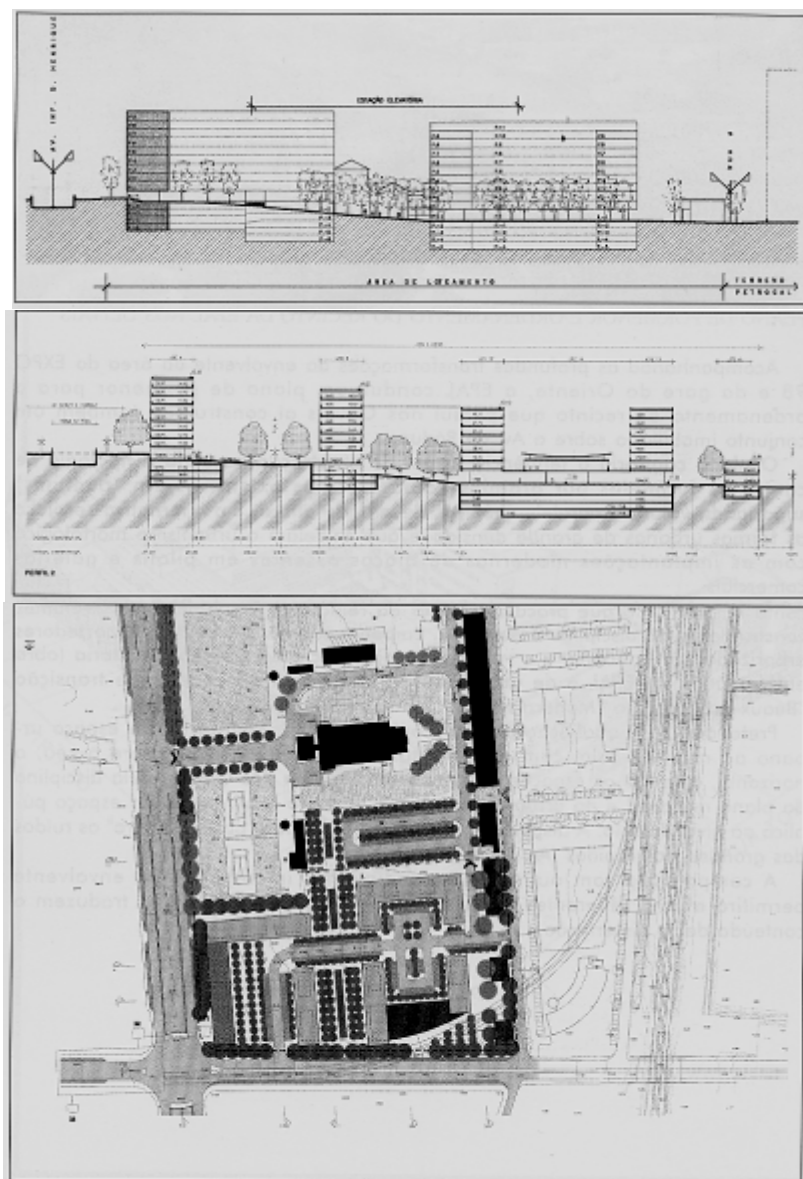
El *Plan del Entorno de la Expo98* fue objeto de una reformulación puntual en 1999, traducida en la actualización del Reglamento y de la cartografía como resultado de la introducción de correcciones de detalle y de los cambios ya verificados – entre otros, el nudo viario de *Braço de Prata*.

Fuera del *Plan del Entorno de la Expo98* y clasificada en el PDM de forma conservacionista, el tramo de la ribera comprendido entre *Xabregas* y *Braço de Prata* tuvo que esperar a la transición del siglo para que las dinámicas de transformación que aisladamente se producían fuesen asumidas de forma coordinada en la planificación de la ciudad.

⁵⁹³ Este segundo estudio, del arquitecto *José Lamas* – en el cual tuve la oportunidad de colaborar – resultó de un primer plan de ordenamiento para todo el recinto de la EPAL, a partir de que la compañía concluyera que el extremo sur de la parcela ya no era necesario para las funciones hasta ahora desempeñadas de «uso especial».

Aunque todavía sin concretar, la pretensión fue considerada, posteriormente, en el *Plan de Urbanización de la Zona Ribereña Oriental* (PUZRO)

⁵⁹⁴ En particular la reconversión de todo el trazado de la *Avenida Infante D. Henrique* y la resolución del nudo viario de *Braço de Prata*



imágenes 470 a 472

Plan de Pormenor del conjunto inmobiliario sobre la Avenida de Pádua, en el recinto de los Olivais, de la EPAL, coordinación por el arquitecto José Lamas con colaboración del autor, 1997: (470) y (471) perfiles transversales 4 y 2; (472) plano general, con parte de la propuesta para el terreno de la Petrogal a la derecha



imágenes 473 y 474

Plan de Urbanización de la Zona Ribereña Oriental (PUZRO), coordinado por los arquitectos José Eduardo Marinho y Anselmo Vaz, 2001: (473) zonificación, plano de los usos del suelo y de la estructura del viario, (474) zonificación, plano de estructuración del espacio urbano

El *Plan de Urbanización de la Zona Ribereña Oriental* (PUZRO), cuya primera versión⁵⁹⁵, realizada entre 2000 y 2001, fue coordinada por los arquitectos *José Eduardo Marinho* y *Anselmo Vaz*, fue el instrumento donde se plasmó este cambio, al pasar a clasificar el, hasta entonces corredor longitudinal industrial – en general comprendido entre la *Avenida Infante D. Henrique* y el eje viario longitudinal preexistente –, como un tipo específico de «*área de reconversión urbanística*» - imágenes 473 y 474.

En un trabajo riguroso y de atención al detalle local, este estudio que incidió sobre un área de 418 hectáreas y un frente-río de 4,8 kilómetros, tuvo un cuidado particular en la caracterización y propuestas para el corredor interior que en 1994 había sido clasificado como «*área histórica residencial*»⁵⁹⁶, no sólo (1) asumiendo la parcela de las antiguas *Fábrica de Fósforos de la Compañía Portuguesa de Fósforos* y vecina *Fábrica de Borracha* (Caucho) *Luso-Belga*, incluyendo la parcelación mixta en su área posterior, como «*área de reconversión urbanística*», sino también (2) asumiendo la parcela y el edificado de la *Intendencia Militar de Lisboa* como pieza de patrimonio industrial, insertada en el «*área histórica residencial*», (3) confiriendo a la parcela localizada al sur de la antigua *Fábrica de Borracha Luso-Belga* otra clasificación específica de «*área de reconversión urbanística*», (3) identificando edificios y jardines con valor patrimonial, y (4) avanzando con propuestas de valorización de este corredor histórico así como de la introducción de equipamientos públicos.

En el PUZRO, la mayor manifestación del espíritu reformador de la ribera oriental tuvo lugar en las grandes áreas industriales (1) de *Braço de Prata*, (2) de la *Matinha*, y (3) de la parcelación industrial de las avenidas *Infante D. Henrique* y *Avenida Marechal*

Gomes da Costa, zonas que fueron clasificadas como tipos específicos de «*áreas de reconversión urbanística*», definiendo para cada una criterios particulares – asumiendo así la total transformación de la ribera industrial en nueva ciudad.

El carácter transformador del PUZRO tuvo, quizás, como contrapunto el trabajo de inventario del patrimonio industrial a mantener y la propuesta de un programa de equipamientos públicos inspirada en el “*pasado*” industrial de la ribera, del que constituyen ejemplo las propuestas (1) de la *Casa del Petróleo y del Gas*, (2) de la *Casa del Fumo y del Café*, (3) de la *Casa del Vino*, (4) del *Museo de los Bomberos*, (5) de la *Casa de la Higiene y de los olores*, y (6) de la *Casa de Pan y de los Cereales*.

Este estudio urbanístico no solo incorporó los objetivos del *Plan del Entorno de la Expo98*, adaptándolos a la nueva realidad, sino que introdujo, también, objetivos “*intervencionistas*” relativos al tramo hasta entonces olvidado de *Xabregas-Braço de Prata*⁵⁹⁷.

Aunque todavía no haya llegado a la fase final de aprobación y siga todavía en reformulación, el *Plan de Urbanización de la Zona Ribereña Oriental* (PUZRO) tuvo ya la oportunidad de, por primera vez, concretar en la planificación de la ciudad la transformación de todo este corredor olvidado y que es el último reducto de la ribera industrial del municipio de Lisboa, siendo una referencia,

⁵⁹⁵ Esa versión, que obligaba naturalmente a la alteración del *Plan director Municipal*, mereció, todavía, un informe no favorable por parte de los servicios regionales del Estado, la CCDR-LVT – *Comisión de Coordinación y Desarrollo Regional de Lisboa y Valle del Tajo*, y sigue siendo reformulada en la actualidad. Vide: FERNANDES, Carlos (2006, abril); *O PUZRO, a cidade, os governos*; in: *Jornal Arquitecturas*, nº11; Lisboa, pp.38/39

⁵⁹⁶ *Plan Director Municipal de Lisboa*, 1994

⁵⁹⁷ «- *Conexión de la ciudad al río en todos los sitios donde sea posible, sin poner en causa la competitividad y la rentabilidad del puerto de Lisboa;*
- *Eliminación de los tejidos urbanos no adecuados y obsoletos;*
- *Mejoría de los transportes, en concreto en relación a la creación de condiciones urbanísticas para la implementación futura de un modo de transporte pesado a lo largo del área ribereña oriental, en el caso de que así sea decidido;*
- *Ampliación del nudo oriental de pasajeros de primer nivel (Gare do Oriente), de forma a integrar una estación de autobuses expreso;*
- *Creación de condiciones para resolver o aminorar las carencias de aparcamiento, en concreto de vehículos pesados y de autobuses de turismo y recreo;*
- *Recalificación urbanística y arquitectónica de toda el área, en concreto del corredor ribereño, con la introducción de usos inductores de nuevas atracciones;*
- *Creación de condiciones para una adecuada recuperación del patrimonio edificado e integración de toda el área en itinerarios y actividades de turismo y recreo;*
- *Diversificación social de la población residente».*
in: *Plano de Urbanização da Zona Ribeirinha Oriental – Relatório* (2001) Câmara Municipal de Lisboa, Lisboa, pp.1.38/1.39

como observaremos enseguida, en la planificación de pormenor de las grandes parcelas industriales.

4.3.2 La transformación del "proyecto de la compañía industrial": desde la *Fábrica de Tejidos Oriental a Braço de Prata* y otras unidades en expectativa

El primer momento de la transformación de la ribera oriental, que vimos a escala de la pequeña parcela histórica e industrial, tuvo, también, manifestación en una escala mayor, correspondiente a los territorios cuya formación resultó, como pudimos observar en el capítulo 2, del (4) «proyecto de la compañía industrial».

En estas parcelas, de áreas más expresivas, tampoco el proceso de transformación tuvo, en un primer momento, ningún encuadramiento en la planificación de nivel superior – dependiendo de las infraestructuras preexistentes e industriales.

El caso aquí referenciado, de la renovación urbana de la antigua *Fábrica de Tejidos Oriental*, ejemplifica bien esta realidad, al realizar toda la pesada transformación del interior de su recinto sin dejar de depender del eje viario longitudinal preexistente para realizar sus accesibilidades – proceso que por cierto, si se hubiera repetido en varias parcelas, habría conducido a la ruptura de la capacidad de circulación de este eje preindustrial.

El complejo de la *Compañía Oriental de Hilados y Tejidos*, tuvo como base el proyecto de 1888 de dos edificios localizados en el frente de la parcela, que en sus primeros años fueron objeto de varias alteraciones puntuales.

Hasta la década de los cincuenta del siglo XX siguió en funcionamiento (en la transición de la década de los veinte cambiando a *Compañía de la Fábrica de Hilados y Tejidos Oriental*), sin que hubiese dejado de conocer proyectos varios de transformación y ampliación de sus instalaciones industriales, siendo el más significativo el *proyecto de edificio para*

instalaciones de personal, realizado en 1945 por el arquitecto *Samuel* (apellido no reconocible en los documentos consultados).

El año 1957 – un año después del proyecto de modificaciones que preveía, entre otras, el diseño de un nuevo muro y entrada en el terreno – marcó la presentación del primer «estudio de urbanización» de la parcela, del ingeniero *Tavares da Silva*, en el que se proponía la creación de 24 parcelas urbanas dispuestas alrededor de un espacio público central, formando una isla interior suspendida del eje viario longitudinal preexistente – en este tramo cambiando su nombre, de *Rua de Xabregas* a *Calçada D. Gastão*.

En la propuesta se planteaba, para las aproximadamente 1,4 hectáreas de terreno, un conjunto edificado con una volumetría de 4 plantas, a la que correspondería una densidad de 60 habitantes por hectárea⁵⁹⁸.

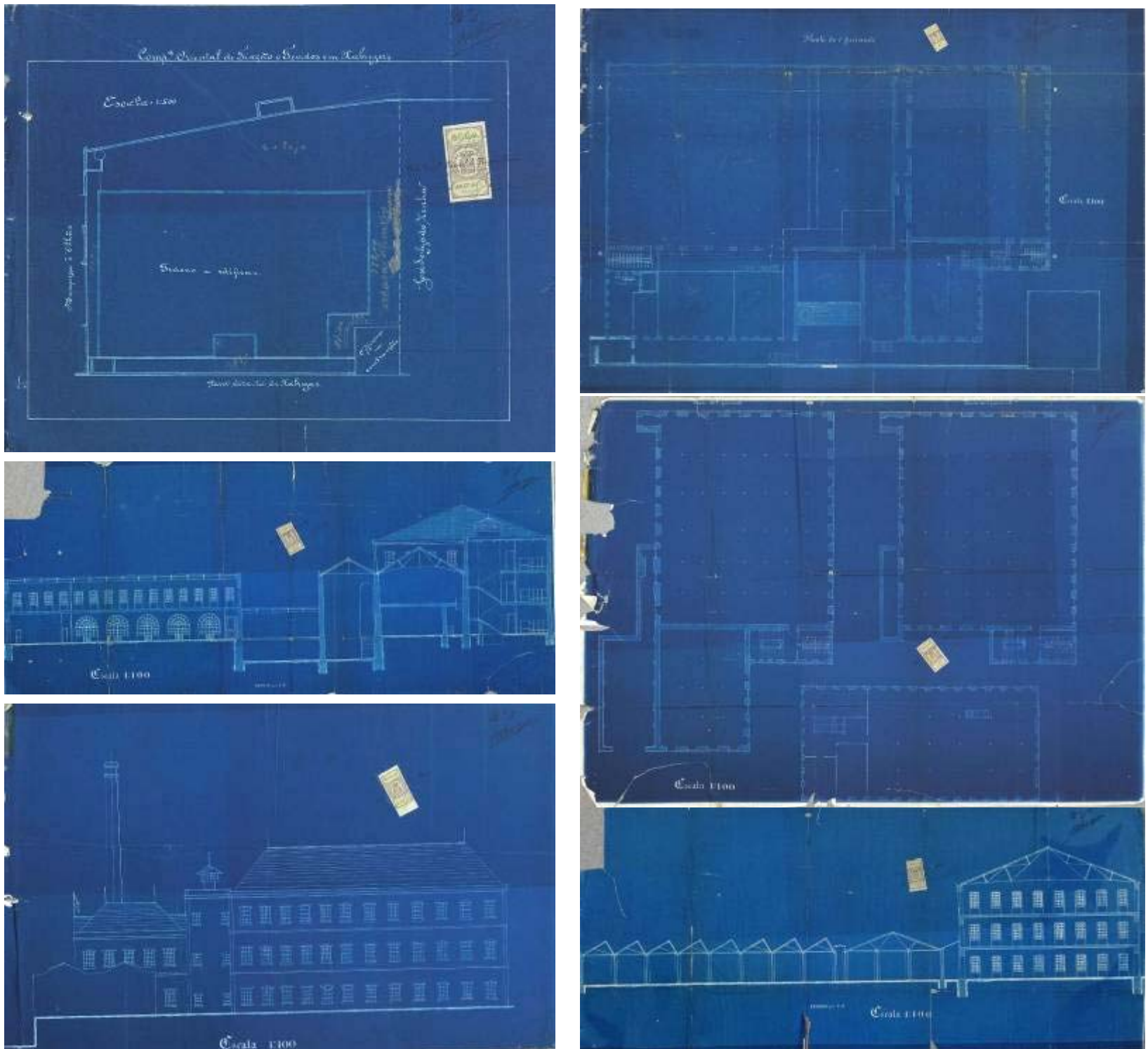
Siendo una primera iniciativa sin éxito, posteriormente, en 1958, se propuso un nuevo estudio de aprovechamiento del terreno, entonces del arquitecto *Nuno Teotónio Pereira*, en el que se reconocía la reducida vocación de la parcela para el uso residencial, al integrar una zona industrial, y la propuesta de reutilización de los edificios existentes y construcción de uno nuevo en el terreno interior libre⁵⁹⁹.

⁵⁹⁸ La Memoria Descriptiva de esta propuesta planteaba, ya entonces, el tema de la inserción de actividades industriales en los tejidos urbanos preexistentes como justificación para la transformación de la compañía industrial en una parcelación urbanística; el aislamiento, como alternativa a la transferencia de las actividades fuera de la ciudad, era la respuesta posible como resultado de su dimensión, constituyendo el aprovechamiento de los terrenos liberados condición necesaria para financiar este encargo:

«Ciertamente que, en la época, el problema de la instalación de industrias no suponía la apreciación de tantos parámetros como hoy en día y, sólo por eso, se entiende la existencia de una unidad fabril de esta naturaleza en una zona geográfica poco indicada para ello. En efecto, una deficiente localización inicial puede constituir un error irremediable, por que serán enormes los encargos de orden económico si la compañía mantiene su localización, al tiempo que serán insostenibles los costes de desplazamiento de una unidad fabril (...).

in: SILVA, Tavares (1957); *Estudo de Urbanização*; Empresa da Fábrica de Fiação e Tecidos Oriental; Lisboa. Depositado en el Archivo Intermedio del Ayuntamiento de Lisboa, obra número 17.487

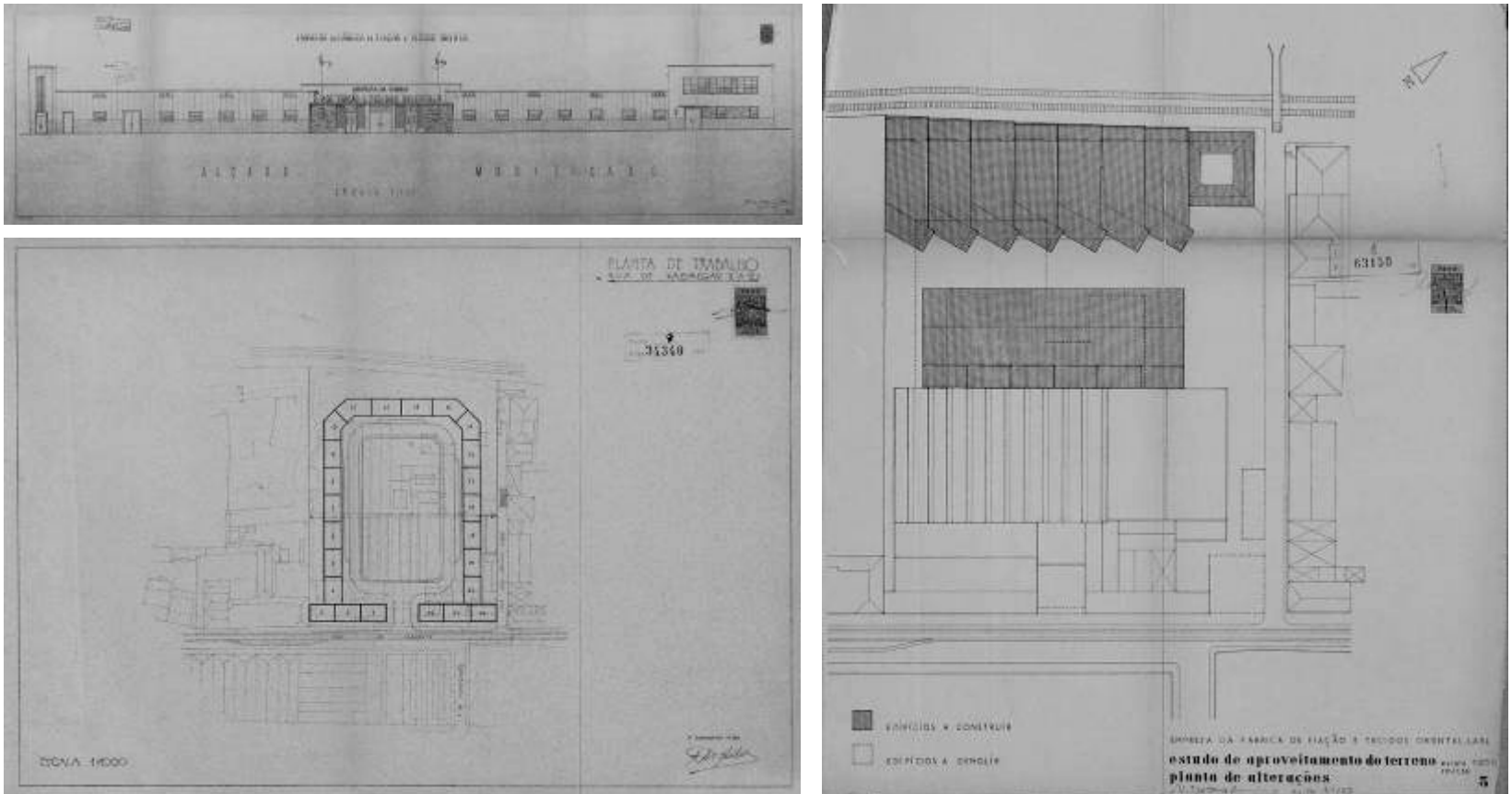
⁵⁹⁹ Como refiere la Memoria Descriptiva, «independientemente de los condicionamientos municipales, el aprovechamiento residencial del terreno no era el aconsejable, dado que se emplaza en una zona industrial situada en una



imágenes 475 a 480

Proyecto de los edificios de la *Compañía Oriental de Hilados y Tejidos*, 1888: (475) plano del terreno a edificar; (476) sección C-D; (3) alzado norte; (477) plano de la primera planta; (478) plano de la planta superior, y; (479) sección A-B

(...) en las condiciones actuales, el terreno está efectivamente indicado para la pequeña industria, artesanía o almacenes»
in: PEREIRA, Nuno Teotónio (1958); *Estudo de Aproveitamento do Terreno*; Empresa da Fábrica de Fiação e Tecidos Oriental; Lisboa. Depositado en el Archivo Intermedio del Ayuntamiento de Lisboa, obra número 17.487



imágenes 481 a 483

Compañía Oriental de Hilados y Tejidos: (481) alzado modificado del muro y entrada, autor ilegible 1956; (482) *Estudio de Urbanización*, del ingeniero *Tavares da Silva*, 1957; (3) *Estudio de Aprovechamiento del Terreno*, del arquitecto *Nuno Teotónio Pereira*, 1958

En los años siguientes la compañía siguió activa, constándose, en los archivos municipales, el registro de nuevas alteraciones puntuales a los edificios, en 1964 y en 1967, ambas del ingeniero *Luis Pereira*.

En 1984, antecediendo en un año al cierre definitivo de la fábrica, el nuevo propietario del sector inmobiliario y construcción (SOTRIL – *Sociedad de Construcción*) presentó al Ayuntamiento un nuevo

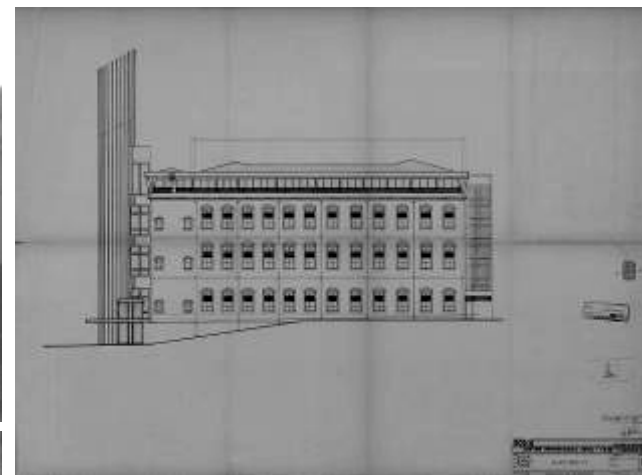
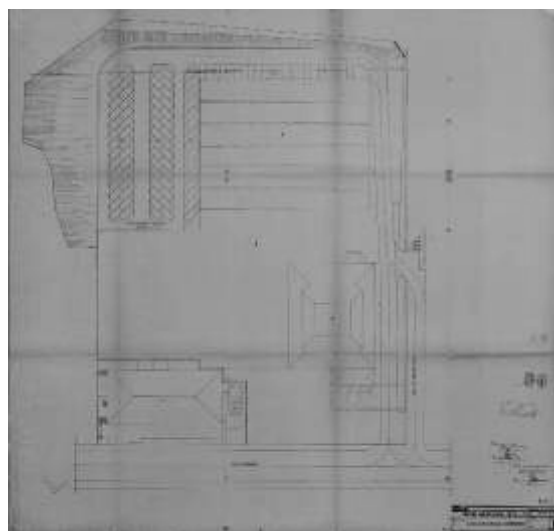
Proyecto de Alteración y Ampliación, del arquitecto *Enrique Albino*, para la creación del *Centro Empresarial Invil Tejo*⁶⁰⁰.

⁶⁰⁰ Citando de nuevo el texto de la Memoria Descriptiva del proyecto, «asi, los valores que consideramos válidos, de la forma y del diseño del edificio, fueron recuperados señalando de nuevo los elementos significativos del mismo (casos de las ventanas primitivas, de las paredes de ladrillo y de las arcadas al nivel de la calle). Se procede a una recuperación del espacio arquitectónico de un edificio construido antes de la etapa del rigor forma-función y que, de forma sorprendente, se integra con naturalidad en conceptos actuales de arquitectura en una semántica simbólica e imaginativa contenida por un cartesianismo que le subyace. Se pretende romper con los estrechos condicionamientos del mercado inmobiliario y de la reducción de la calidad de concepción responsable por las pérdidas de lo que se construyó en las últimas décadas en Lisboa».

Los proyectos de los edificios, realizados en 1988 por el mismo autor, indicaron la demolición total del interior de las instalaciones industriales, manteniendo simplemente las fachadas, aunque sumergidas en una mayor volumetría y en nuevos volúmenes contiguos de escaleras; el edificio trasero fue adaptado a dos plantas de oficinas y a tres plantas subterráneas de aparcamiento.

Ya en la década de los noventa, se urbanizaron las parcelas interiores del terreno⁶⁰¹, con la construcción de tres torres residenciales con una escala y volumetría desproporcionada para el lugar, en una intervención que sólo fue posible en las zonas "oscuras" de la ribera oriental de la ciudad.

En efecto, evitando emitir juicios de valor sobre la arquitectura de las propuestas de transformación realizadas en la ribera, para los que tampoco una justificación como la presentada en la memoria es útil, por cierto que, en la década de los noventa, la realización de una intervención de esta naturaleza en la ribera occidental habría generado una enorme contestación pública,



imágenes 484 a 487

Centro Empresarial Invil Tejo, en el terreno de la antigua *Compañía Oriental de Hilados y Tejidos*: (484) vista actual a partir de la *Calçada D. Gastão*; (485) plano de implantación y aparcamientos, 1984; (486) alzado sudeste, y; (487) alzado nordeste

que sólo evitó la reducida visibilidad que la ribera oriental tenía entonces.

Al contrario de la intervención de renovación de la *Fábrica de Tejidos Oriental*, la operación - en preparación- para *Braço de Prata*, en los antiguos terrenos militares de la *Fábrica de Material de Guerra*, el encuadramiento en los procesos de planificación de escala superior marca el momento distinto que la ribera oriental vive en la actualidad.

in: ALBINO, Enrique; *Projecto de Alteração e Ampliação Centro Empresarial Invil Tejo*; SOTRL; Lisboa, 1984. Depositado en el Archivo Intermedio del Ayuntamiento de Lisboa, obra número 17.487

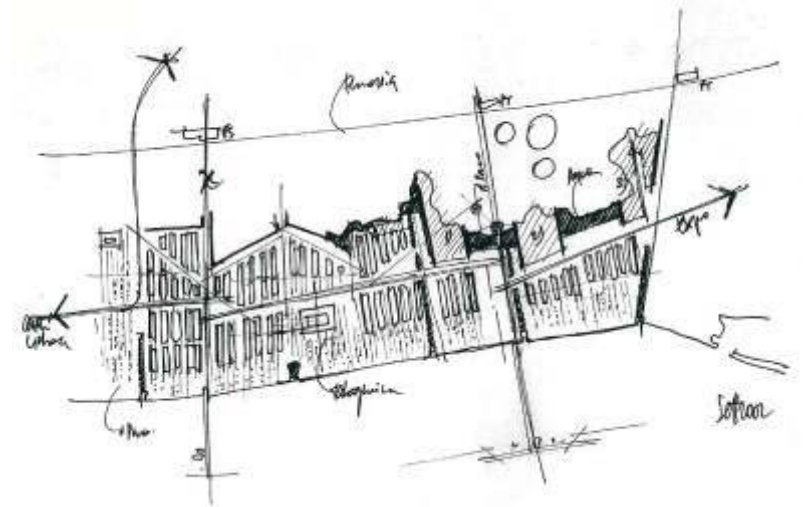
⁶⁰¹ Correspondientes a las parcelas C, D y E de la *Rua de Xabregas*, cuyo proyecto no esta disponible en el Ayuntamiento

Pero, es importante empezar por recordar que la intervención en curso en *Braço de Prata* corresponde a la reformulación de un dictamen emitido anteriormente⁶⁰², que se encuentra actualmente en un estado avanzado, siendo conducido por un equipo coordinado por los arquitectos *Renzo Piano* y *Adriano Calé Lucas*.

La propuesta en desarrollo corresponde a los terrenos de la antigua propiedad militar, que en 2002, con el cambio del equipo político municipal, fue primero insertada en una propuesta de ámbito territorial más vasto, incidiendo en el trozo de ribera comprendido entre *Braço de Prata* y la zona de intervención de la *Expo98*, incluyendo, por ejemplo, también la *Matinha* – presentada en las imágenes 488 y 489.

Aunque el alcalde *Pedro Santana Lopes* recibiera con entusiasmo el proyecto, el hecho de que esta propuesta más amplia implicara a diferentes propietarios y el peligro de, por ello, retardar la intervención en los antiguos terrenos militares, condujo a su confinación a las casi 10 hectáreas de los límites de la propiedad y a los respectivos acuerdos de cesiones y compensaciones con el Ayuntamiento.

La apuesta urbana adoptada en la propuesta, que se cita al inicio de este capítulo, refleja, no solo una pretensión de lectura del territorio como elemento informador del proyecto, sino también una coordinación con las ideas avanzadas en 2001 en el *Plan de Urbanización de la Zona Ribereña Oriental (PUZRO)* – del que son manifestaciones, entre otras, la apertura de la ciudad al río, la adopción de la propuesta del *Museo del Fumo* para el edificio industrial de la *Tabaquera* (trabando la intención, de 2003, de demolición de un edificio permanente en el inventario patrimonial municipal), localizado en el extremo norte de la parcela, o de un uso escolar privado para el edificio del *Indep*.

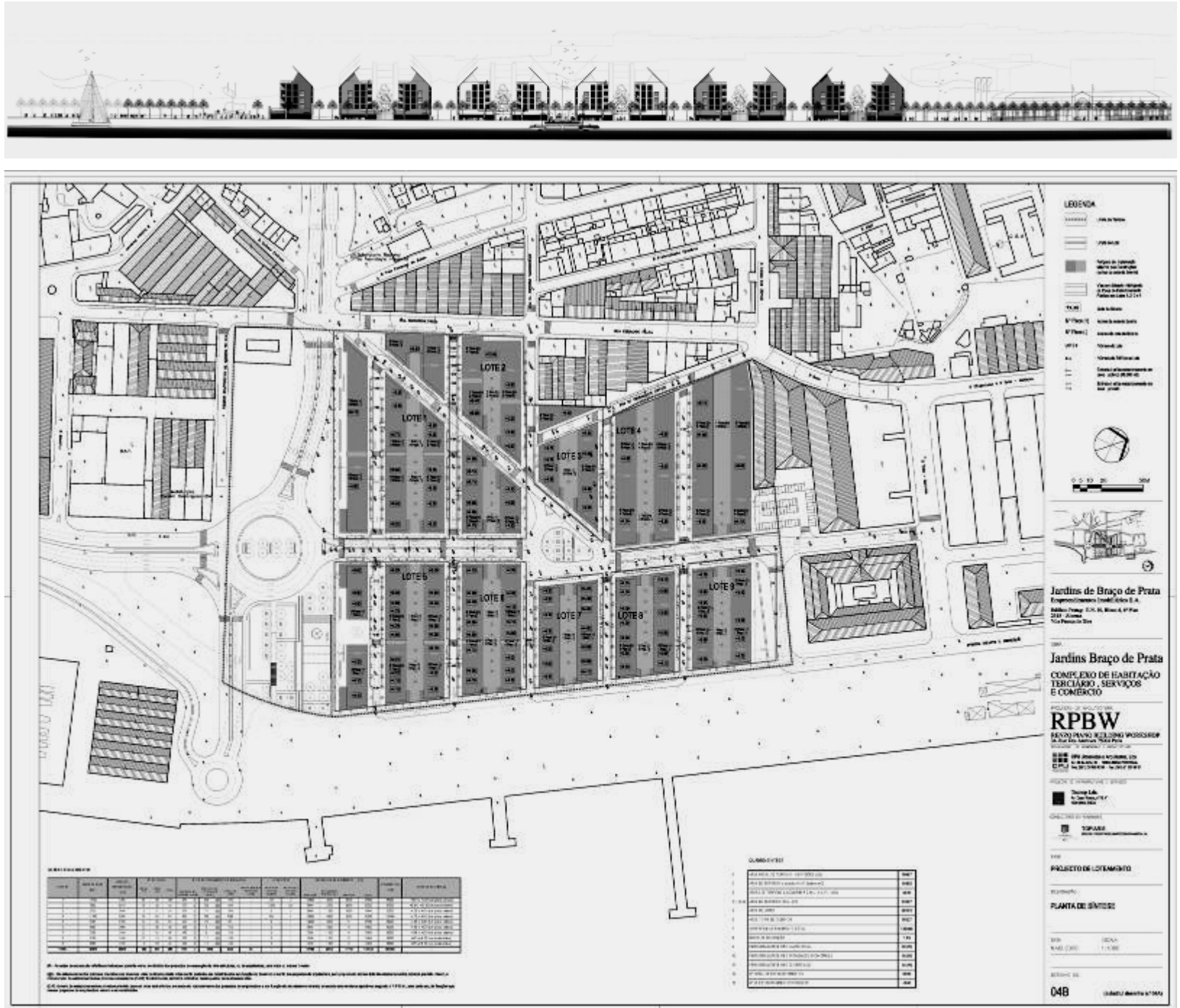


imágenes 488 y 489

Braço de Prata / Matinha: propuesta de los arquitectos *Renzo Piano* y *Adriano Calé Lucas* para extensión de la tipología adoptada en la renovación urbana de *Braço de Prata* hasta la zona de intervención de la *Expo98*, 2002

Valorizando el acceso al río con el desarrollo de manzanas abiertas en el sentido transversal, inspiradas en la morfología de las estructuras industriales demolidas (imágenes 123 y 124) y liberando el frente ribereño del automóvil – el tráfico de cruzamiento se desvió hacia arriba y el local hacia el interior del terreno –, la propuesta avanza con la creación de un jardín fluvial a lo largo de los terrenos bajo jurisdicción del puerto de Lisboa, cuyos encargos de construcción quedarán a cargo del promotor y los de mantenimiento serán cubiertos por los impuestos de algunos espacios comerciales.

⁶⁰² Al cual no tuve acceso en el Ayuntamiento



imágenes 490 y 491

Jardines de Braço de Prata. Complejo residencial, terciario, servicio y comercio, de los arquitectos Renzo Piano y Adriano Calé Lucas, 2004: (490) alzado conjunto a partir del río, y; (491) plano síntesis de parcelación

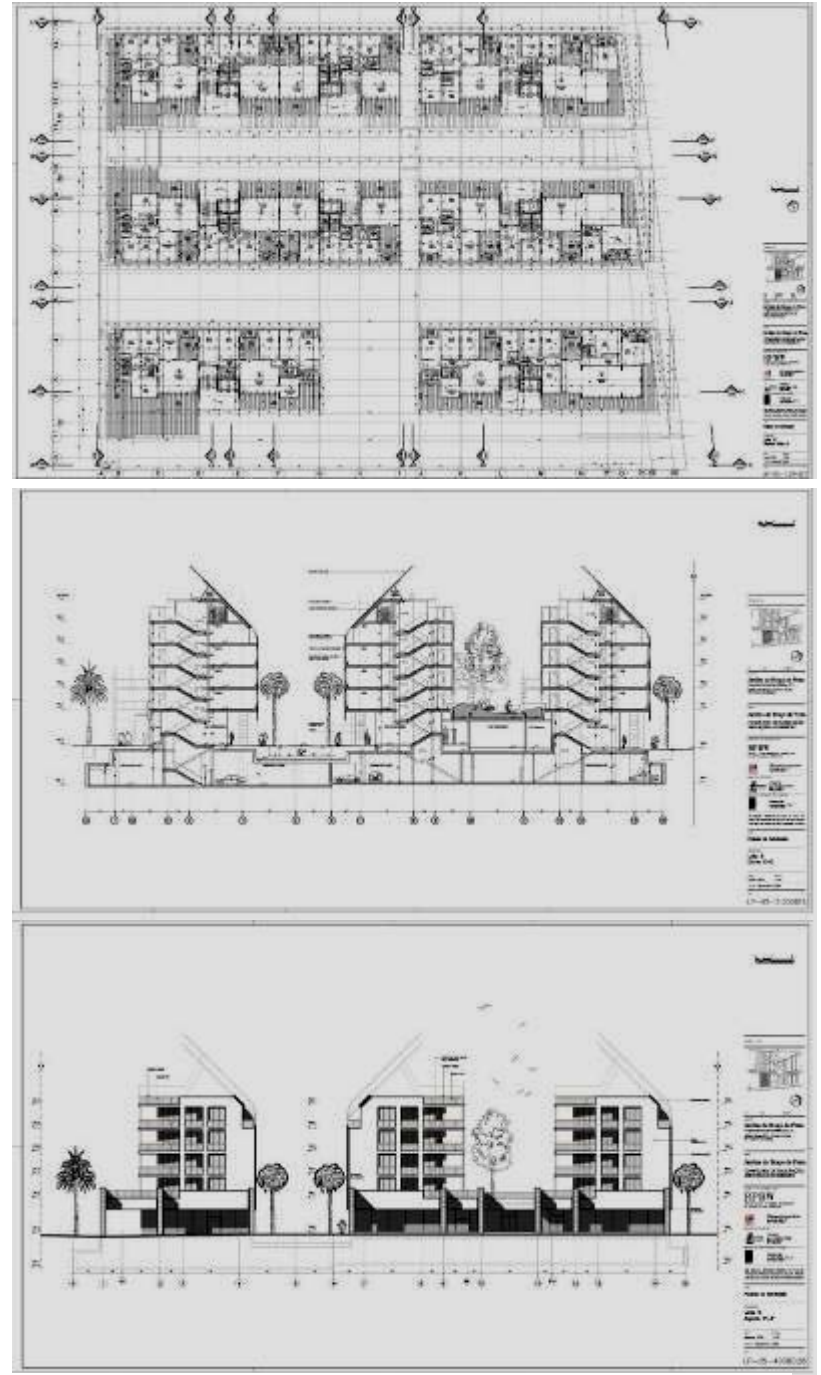
La organización del edificado se hace a partir de tres calles longitudinales interiores – todas con la función de distribución local –, que se encuentran en una plaza central, a partir de las que se tiene acceso reservado a los ejes transversales, alternadamente varios locales (sin cualquier continuidad) y áreas de aparcamiento de las parcelas, con jardín particular elevado.

Una característica especial de este proyecto urbano es la profunda relación entre el plan urbanístico y las escalas del proyecto de arquitectura del espacio público – intentando prolongar la calidad peatonal de la Expo98 – y de los edificios, al punto de que la definición de las parcelas resulta ya de su desarrollo conjunto a la escala del proyecto de arquitectura, desde luego preparado hasta el nivel del pormenor.

La propuesta sugiere un área edificada de 142.500 m², resultantes de una volumetría de cuatro plantas más planta baja, a los que se deberán añadir 5.550 m² de equipamientos, correspondientes a una afectación de usos de 72% para vivienda, de 16% para actividades económicas y de 12% para servicios.

El proceso de renovación urbana, todavía en curso, de *Braço de Prata*, de igual forma que el de la *Matinha*, que estudiaremos a continuación, corresponden a un desarrollo a nivel de la planificación de pormenor de las propuestas más amplias del PUZRO – que incorporó en el momento de su redacción las intenciones previstas o consagradas para las dos áreas –, que, aunque no merecieron la aprobación de los servicios desconcentrados del Estado, sigue en un estadio más bien retardado de reformulación.

Una vez más, el plan de escala superior, aunque no aprobado, acaba por servir para estructurar el territorio y encuadrar las intervenciones locales que siguen adelante – en este caso ambas correspondientes a la transformación de territorios formados como «*proyectos de compañías industriales*».



imágenes 492 a 494

Jardines de Braço de Prata. Complejo residencial, terciario, servicio y comercio, de los arquitectos Renzo Piano y Adriano Calé Lucas, 2004: (492) Parcela 5, plano de la planta 2; (493) Parcela 5, corte C-C, y; (494) parcela 5, alzado P-P

Siguiendo hacia el norte, el terreno de la *Matinha*, después de, como ya vimos, haber sido propuesto para varios usos (recuerdo la propuesta del PDM de área de investigación y tecnología), sigue en una fase más retardada de estudio de pormenor, en curso por el arquitecto *Manuel Salgado*.

Al no ser pública la propuesta, que se encuentra en fase de elaboración⁶⁰³, se pueden referenciar los objetivos programáticos definidos en los términos de referencia del plan de pormenor – que corresponde a la unidad de ejecución 6 del PUZRO⁶⁰⁴.

Como nota final, importa no concluir este capítulo refiriendo que, en el contexto del PUZRO, se definieron, también, criterios de intervención para otras áreas de la ribera objeto del mismo proceso de formación territorial y que siguen en expectativa.

Identificando dos grupos distintos, se incluiría en el primero las parcelas de antiguas compañías industriales para las que el PUZRO definió ya parámetros urbanísticos para las posibles intenciones de reconversión, y que, por cierto, aguardan simplemente el momento adecuado del mercado inmobiliario para empezar su proceso de transformación, como serían los casos de los terrenos de la antigua *Sociedad Nacional de Jabones*, en *Marvila*, ya demolida, o la parcela de la *Fábrica de Fósforos* de la *Compañía Portuguesa de Fósforos*, en el *Beato*, ambas ya sin actividad.

En un segundo grupo – se incluirían los ejemplos de las instalaciones de la *Intendencia Militar*, o de la *Compañía Industrial de Transformación de Cereales «A Nacional»*, ambas en el *Beato*, así como algunas de las unidades localizadas a lo largo de la *Rua do Açúcar* –, tomando como referencia aquellas parcelas que, en un cuadro futuro de progresiva transformación de este tramo de la ribera, empezarán también, probablemente, a ser empujadas a adherirse a las dinámicas de transformación.

Finalmente, después de que el PUZRO avanzara con la clasificación de áreas de reconversión para el corredor industrial longitudinal comprendido entre *Xabregas* y *Braço de Prata*, falta todavía por definir si esa transformación de edificios industriales y de almacenes seguirá produciéndose a la escala de la parcela – proceso en el que predominará la imagen industrial, conduciendo quizás a la sucesión casuística de intervenciones de remodelación del edificado –, o si, sin corresponder a una parcela única, el carácter fuertemente industrial justificará también la realización de un plan de pormenor, en el ámbito del que una operación coordinada y estructurada de renovación urbana pueda tener lugar.

⁶⁰³ Sin poderlo presentar todavía, debo agradecer al arquitecto *Tomás Salgado* la disponibilidad en colaborar con esta investigación

⁶⁰⁴ «- *Reconvertir el área para usos mixtos, privilegiando el uso predominante de la vivienda;*
- *Reforzar las relaciones funcionales y visuales con el frente-río;*
- *Asegurar que el proyecto de la catedral tenga en cuenta la proximidad con el río y se articule a sur con una plaza objeto de tratamiento paisajístico de verde público;*
- *Establecer sistemas de continuidad urbana al norte con el Parque das Nações y al sur con Braço de Prata;*
- *Crear buenas conexiones con la ciudad alta con el prolongamiento de la Avenida dos Estados Unidos da América;*
- *Evaluar los valores patrimoniales en presencia, en particular de arqueología industrial y ponderar su salvaguarda en el contexto del plan de pormenor;*
- *Evaluar la integración del núcleo museológico en el edificado a proponer, contabilizado como equipamiento público de carácter cultural».*
in: *Plano de Pormenor da Matinha – Termos de Referência* (2005); Câmara Municipal de Lisboa; Lisboa, pp.6

4.4 LISBOA, LA TRANSFORMACIÓN DE LA RIBERA COMO TEMA DEL PUERTO: DEL MODELO *DOCKLANDS* A LA GESTIÓN COORDINADA DEL ESPACIO DE JURISDICCIÓN PORTUARIA

«A final de la década de los ochenta encontramos un puerto descapitalizado y el frente ribereño como una barrera a la fruición del gran estuario. (...)

La década de los noventa fue de gran cambio en el sector portuario:

- en la primera mitad se dictaron, a nivel nacional, algunas medidas en el sentido de la recuperación del sector, en concreto con la reformulación del encuadramiento legal de la actividad y la reducción del número de trabajadores; pero las intervenciones efectuadas por el puerto pretendían, sobre todo, la recuperación de frentes de agua para otros usos, olvidándose del puerto propiamente dicho:

- en la segunda mitad se inició una nueva aproximación al puerto: de una situación en que corría el peligro de reducción de la actividad portuaria operacional el puerto pasó a una perspectiva de mantenimiento y revalorización de la función portuaria, entendida en sentido lato, manteniéndose también como objetivo el mayor acceso de la ciudad al río.

En la primera mitad de los años 90, en relación a la reconversión de frentes de agua, el municipio lanzó un conjunto de medidas: (...) Es aún de este periodo el proceso de reconversión de un extenso frente de agua movillado por el proyecto Expo98 (...).

En cuanto a la Administración Portuaria, la presión de la opinión pública e institucional indujo a la preparación del Plan de Ordenación de la Zona Ribereña (POZOR), cuya presentación pública en 1994 generó fortísima contestación. Fue contestado el tipo y el índice de ocupación propuestos e, incluso, la legitimidad del puerto para promover el desarrollo de actividades no portuarias. De este periodo son las propuestas (...) de alteración del área de jurisdicción del puerto. La revisión del POZOR no llegó a ser formalmente concluida, puesto que un nuevo ciclo empezó posteriormente a 1995 estableciendo como punto de partida que las reconversiones del frente ribereño no podrían continuar siendo conducidas en los mismos términos. Pero, incluso sin concluir la revisión formal, a partir de 1994, en base a negociaciones y acuerdos establecidos con el municipio de Lisboa, la Administración Portuaria empezó un vasto conjunto de acciones de recalificación y reconversión»

CABRAL, Natércia Rego; CRAVEIRO, Maria Teresa (2003); *O Porto de Lisboa a caminho da sustentabilidade*; in: SOUSA, João Figueira de (coord.); *Portos, transportes marítimos e território*; Edição de João

Figueira de Sousa, Instituto de Dinâmica do Espaço, Universidade Nova de Lisboa; Lisboa, pp.355/359

Si, como pudimos observar hasta el momento, la transformación de la ribera de Lisboa por parte de la ciudad fue bastante heterogénea y diversificada, el corredor de frente-río bajo jurisdicción de la Administración del Puerto de Lisboa constituyó un caso distinto, presentando, hasta la actualidad, características particulares.

No olvidando la existencia, al menos desde el inicio de la década de los ochenta, de varias propuestas anteriores de transformación de los espacios de la ribera portuaria que ya no estaban afectos a esta actividad, la transición a la década de los noventa marcó un nuevo momento de debate público en que, sin dejar de existir polémicas relacionadas con las competencias del puerto para crear ciudad en su territorio, la presentación de ideas y la discusión alrededor de ellas fue abierta y participada.

Algunas iniciativas ya observadas, como (1) la realización del concurso de ideas promovido por la asociación profesional de los arquitectos, del que el puerto fue patrocinador, (2) el debate público, aunque ya más polémico, promovido alrededor de las propuestas avanzadas por los arquitectos *Gravata Filipe* y *David Colley*, premiados en este concurso, elaboradas por encargo del puerto, o (3) el establecimiento por el municipio de la conexión de la ciudad al río como una prioridad del nuevo equipo político que inició su actividad en 1989, constituyeran momentos en que el pensamiento sobre la transformación de la ribera tuvo una forma colectiva y estableció relaciones con la transformación de la ciudad – situación motivada, quizás, por el contexto de alguna fascinación colectiva con el redescubrimiento de la ribera como espacio urbano.

Simultáneamente, en este periodo, se desarrolló el *1er Plan Estratégico del Puerto de Lisboa, 1990-1992*, en el que, de entre tres escenarios, se adoptó el «pro-activo», en detrimento del «defensivo» y del de «mantener el "status quo"».

En este marco, se proponía en 1991, de entre las varias medidas de desarrollo físico del puerto, (1) el cierre parcial de la barra del Tejo, en la *Golada*, para la creación conjunta de nuevas instalaciones portuarias y de zonas de turismo y recreo – permitiendo la liberación de tramos de frente-río en Lisboa –, y (2) la continuación de los estudios y proyectos de reconversión y revitalización de los frentes ribereños.

Pero si esta segunda medida no fue polémica – ya que no presentó nuevos estudios además de los conocidos, remitiendo para un desarrollo posterior y, salvo la referente al estudio de *Gravata Filipe* y *David Colley*, poco más aparece referido en los programas que la pacífica apuesta en la actividad náutica –; contrariamente la propuesta, no realizada, de cierre de la *Golada* – conectando la *Trafaria*, en el extremo noroeste de la orilla sur, con el *Bugio*, una isla en el medio de la barra del Tejo – generó de inmediato la polémica.

En estos años de la primera mitad de la década de los noventa, en particular en la producción de propuestas por el puerto, puede apreciarse alguna influencia de las experiencias inglesas en la aproximación al tema de la transformación de los frentes ribereños: (1) en 1990 seis firmas británicas habían estado en Lisboa en un importante seminario dedicado al tema comparando el modelo de Londres con el potencial de Lisboa; (2) la propuesta de *Gravata Filipe* había sido realizada en coautoría con *David Colley*, y; (3) en el paso siguiente, las primeras propuestas del *Plan de Ordenación del Puerto de Lisboa* (POZOR I), presentadas en una exposición pública en junio de 1994, no solo fueron realizadas en coautoría por *Terry Farrell*, *Miguel Correia* y *Alcino Soutinho*, sino también el propio procedimiento adoptado, de presentación de una gran maqueta enfatizando el potencial inmobiliario de la ribera, fue claramente inspirado en las experiencias inglesas – para intentar atraer al sector privado para la realización de conciertos de colaboración similares a los realizados en Londres o Liverpool.

Pero la realidad de Lisboa era francamente distinta y el procedimiento de 1994, que por cierto sería el más correcto en la realidad británica, estuvo en el origen de una reacción sin precedente de los profesionales y de la sociedad en general, abriendo una profunda ruptura y una relación de desconfianza entre el puerto y la ciudad.

Confrontado con una exposición pública tan negativa, que llegó a justificar una notificación ministerial, el puerto tuvo que retroceder definitivamente de sus intenciones de promover la renovación urbana de las zonas ya no afectas directamente a su actividad, pasando a promover una nueva estrategia.

Con la presentación, en marzo de 1995, de una nueva versión "soft" del *Plan de Ordenación del Puerto de Lisboa* (POZOR II) – entonces ya un plan de gestión territorial de la actividad portuaria, vaciado de cualquier componente inmobiliaria, en que prácticamente no se proponían nuevas edificaciones y en que eran varias las propuestas de creación de espacios públicos para uso de la ciudad –, a la que siguió el cambio de la administración portuaria, el puerto empezó, de cierta forma, a enmendar, relativamente, el error cometido un año antes.

Aunque la nueva administración tuviese que afirmar, de partida, que «*el POZOR está muerto*» y que la metodología de tratamiento de los espacios sin utilización portuaria cambiaría de inmediato, muchos de los espacios de la ribera inventariados en este segundo estudio de gestión del patrimonio del puerto (suelo y edificado) destinados a la «*náutica de recreo*», «*espacios libres*», de «*cultura, recreo, comercio y turismo*» y «*marítimo-turisticos*» estaban ya o acabaron siendo objeto de intervenciones de transformación.

Poco a poco, a lo largo de la segunda mitad de la década de los noventa (1993/1994), de forma individual y concertada con la ciudad, se siguió un programa de (1) racionalización y mejora de los espacios portuarios, (2) limpieza general de la ribera, (3)

calificación del espacio público, según la regla primera de abrir la ciudad al río y de evitar cualquier barrera visual, (4) construcción de algún aparcamiento de apoyo a las actividades, y, (5) asociado al espacio público y al aparcamiento, la concesión de los edificios vacíos para hostelería y servicios, reanimando la ribera y creando, para el puerto, alguna fuente de ingresos complementarios.

La transformación de la ribera portuaria de Lisboa, después de haber intentado, sin éxito, implementar un programa de renovación urbana siguiendo el modelo de los *Docklands*, se concentró en un proceso de gestión de su patrimonio, coordinado con la ciudad, en el marco del que serían realizadas varias intervenciones locales de remodelación que cambiarían la imagen del frente-río y que condujo a la devolución de grandes extensiones de la ribera al uso ciudadano.

La realización separada de intervenciones locales como las que veremos (1) en la nueva zona portuaria multifuncional del frente costero *Algés/Jamor*, (2) en el frente ribereño de la *Doca de Pesca*, (3) en la ribera del *Bom Sucesso*, (4) en el muelle de la *Cordearia* y *Junqueira*, (5) en la dársena de *Santo Amaro*, (6) en la dársena de *Alcântara*, (7) en el muelle de *Santos*, o (8) en la dársena del *Jardim do Tabaco*, sin hacer referencia a las acciones de calificación de zonas ya utilizadas por la ciudad como *Belém*, constituyeron el procedimiento adoptado por el puerto para transformar la ribera no afecta a la actividad operacional, evitando la animosidad generada por el POZOR I – aunque en muchos casos respetando, sin decirlo, la zonificación y propuestas del POZOR II – y, progresivamente, intentando recuperar la confianza de la ciudad.

En este segundo periodo las relaciones de desconfianza no dejaron de existir, acabando por ser, muchas veces, el propio puerto el perjudicado, como pasó en la actualidad con el tema de la conexión ferroviaria de la dársena *Alcântara* a *Alcântara-Tierra*.

En la actualidad, el puerto sigue preparando su segundo plan estratégico, cuyo contenido no es todavía público; pero del que se avanzaron algunas intervenciones ya previstas anteriormente y por cierto encuadradas en este documento, como es el caso de la transformación de la dársena do *Jardim do Tabaco* en una Terminal de Cruceros, asociado a los edificios comerciales existentes, o la creación de una nueva zona de actividades náuticas en *Santos*.

4.4.1 Lisboa, el modelo de los *Docklands* y las propuestas de renovación urbana de la ribera portuaria de la primera mitad de los noventa

Teniendo presente que, de forma paralela a lo comprobado con el municipio, la inversión consistente en la transformación de la ribera industrial bajo jurisdicción del puerto de Lisboa empezó a ganar una mayor expresión en la transición de la década de los noventa, debemos todavía señalar algunas propuestas anteriores que remontan, al menos, al inicio de la década de los ochenta.

Sin promover una investigación detallada sobre estas propuestas, pudieron identificarse:

- El estudio de 1981 realizado por la administración portuaria, «*conciliado con las soluciones del municipio*», para el frente ribereño entre *Belém* y *Santo Amaro*⁶⁰⁵, del que resultó, entre otros, la apertura en 1990 de la dársena de recreo de *Santo Amaro*;
- La referencia a un concurso para construcción de una marina en el Tejo (1984), entre el faro de *Gibalta* y el *Jamor*⁶⁰⁶, que en

⁶⁰⁵ *Revitalização das frentes ribeirinhas / Revitalization of the river banks*; in: *Porto de Lisboa – Boletim Magazine*, número 289; Administração do Porto de Lisboa; Lisboa, julio/septiembre 1990, pp.9

⁶⁰⁶ *Marina do Tejo e Cais de Alcântara abertos à exploração privada*; periódico *Diário Popular*, edición de 30 de marzo de 1984

1990 presentaba ya piezas de plan de pormenor⁶⁰⁷, no realizada;

- La referencia a la adaptación, todavía en la década de los ochenta, del antiguo *Almacén de la Sal*, localizado en el *Cais do Sodré*, remodelado para integrar dos restaurantes⁶⁰⁸;
- El estudio de arreglo del *Parque das Missas* (sin fecha – segunda mitad de la década de los ochenta), no realizado;
- La propuesta de urbanización de los terrenos ribereños de *Beirolas*, entre el *Depósito de Material de Guerra* y la *Estación de Tratamiento de Residuos y Albañales* (también sin fecha – década de los ochenta), no realizado, o;
- La propuesta de un promotor privado para la urbanización de la dársena de *Cabo Ruivo* (1982), no realizada.



imágenes 495 a 499

Propuestas de transformación de la ribera portuaria durante la década de los ochenta: (495) estudio para el frente ribereño entre *Belém* y *Santo Amaro*, Administración del Puerto de Lisboa, 1981; (496) propuesta de un promotor privado para la urbanización de la dársena de *Cabo Ruivo*, 1982; (497) estudio del arreglo del *Parque das Missas*, sin fecha; (498) propuesta de urbanización de los terrenos ribereños de *Beirolas*, entre el *Depósito de Material de Guerra* y la *Estación de Tratamiento de Residuos y Albañales*, sin fecha, y; (499) *Plan de Pormenor Algés-Forte de S. Bruno*, Administración del Puerto de Lisboa, 1990

En este periodo, con independencia de los estudios realizados, también la administración portuaria manifestaba públicamente intenciones de reconversión de la ribera; a título de ejemplo, cito los artículos del periódico *Diário Popular*, del 30 de marzo de 1984, donde daba a conocer el proyecto de la «*Marina del Tejo*»⁶⁰⁹, o

del semanario *Expresso*, de 26 de enero, intitulado «*zona portuaria de Lisboa – recuperación turística potencialmente interesante*»⁶¹⁰, en el que no solo se entendía que esa explotación turística estaba «*totalmente por hacer*», sino que también se identificaban el *Cais da Ribeira* y el *Cais do Sodré* como territorios privilegiados, a los que se deberían añadir la zona de *Algés-Cruz Quebrada* y de la dársena de los *Olivais* como espacios con vocación para

⁶⁰⁷ *Porto de Lisboa – Boletim Magazine*, número 294; Administração do Porto de Lisboa; Lisboa, octubre/diciembre 1990, pp.20

⁶⁰⁸ *Revitalização das frentes ribeirinhas / Revitalization of the river banks*; in: *Porto de Lisboa – Boletim Magazine*, número 289; Administração do Porto de Lisboa; Lisboa, julio/septiembre 1990, pp.4

⁶⁰⁹ *Marina do Tejo e Cais de Alcântara abertos à exploração privada*; periódico *Diário Popular*, edición de 30 de marzo de 1984

⁶¹⁰ *Zona portuaria de Lisboa – recuperação turística potencialmente aliciente*; semanario *Expresso*, edición de 26 de enero de 1985

embarcaciones de recreo – asumiendo, ya entonces, la pequeña capacidad de las dársenas de *Belém* y *Bom Sucesso*.

Fue pues en este marco, en el que se planteaban algunas intenciones de transformación del frente-río, cuando los acontecimientos públicos del final de la década de los ochenta dieron una nueva visibilidad al tema de la intervención en la ribera y del redescubrimiento del frente-río por la ciudad.

Aunque existiese ya alguna división alrededor de las competencias del puerto para crear ciudad en su territorio, (1) la importante referencia del concurso de ideas promovido en 1988 por la asociación profesional de los arquitectos – ya analizado en el capítulo 4.2 –, en el que el puerto tuvo un papel activo de colaboración como patrocinador, seguido por (2) la visibilidad pública de las propuestas desarrolladas por los arquitectos *Gravata Filipe* y *David Colley*, elaboradas por encargo del puerto⁶¹¹ – también presentadas en el capítulo 4.2 –, constituyeron contributos activos del puerto para el clima “saludable” de debate público sobre la ribera, al que se juntó el municipio a partir de 1989, con la prioridad atribuida a la conexión de la ciudad con el río.

En efecto, incluso en este momento más abierto y participado de debate sobre la transformación de la ribera, y a propósito de la iniciativa de los arquitectos, el arquitecto *Pedro Brandão* no dejaba de ser crítico, en nombre de la asociación profesional, con la competencia portuaria y de otras instituciones, que no el municipio, para intervenir en programas fuera de su ámbito de actividad, reclamando el derecho a la calificación de la ribera y el derecho a la calidad de la arquitectura⁶¹².

⁶¹¹ Mirar también el artículo: *Zona Ribeirinha. Plano parcelar da Frente Marginal Santos-Santa Apolónia / The riverside area: Partial Plan of the Santos-Santa Apolónia marginal front*; in: *Porto de Lisboa – Boletim Magazine*, número 283; Administração do Porto de Lisboa; Lisboa, enero/marzo 1989, pp.13/16

⁶¹² Citando la introducción del seminario internacional asociado al concurso, con el título «zona ribereña, el paso siguiente», «la ausencia de instrumentos serios de previsión y planeamiento hace más de veinte años y los malos sistemas de decisión, son en la ciudad de Lisboa, los grandes responsables por el estado a

En el mismo seminario, la participación de *Carlos Salgado*⁶¹³ fue bastante más contundente en relación al puerto⁶¹⁴.

Conscientes pues que la polémica existía, estos fueron todavía tiempos de oro en el debate participado sobre esta realidad descubierta del oscuro y que ganaba mayor relevancia que era la ribera de Lisboa.

El cambio de la década fue también el momento en el que el puerto inició la elaboración de su primer plan estratégico, aprovechando varios estudios realizados, intentando definir una lógica de conjunto para su actuación.

que llegó la zona ribereña: quince kilómetros de conflicto urbano. La degradación, la obstrucción viaria y ferroviaria, la falta de articulación entre los sistemas de transporte, la terciarización, la obstrucción visual, el uso indebido o el abandono de algunos de los mejores espacios de la ciudad, el barracón provisorio.

Los malos sistemas de decisión son reflejo de la existente disputa institucional y de la proverbial incapacidad de articulación entre las varias instituciones en juego, que se alimentan, por su lado, de los equívocos que en a actualidad implican a la zona ribereña.

El mayor es, quizás, el hecho de la actividad portuaria aparezca como “enemigo público número 1” de la ciudad y de la zona ribereña en particular. Equívoco porque la actividad portuaria es ciudad (...).

Equívoco porque los terrenos hoy ocupados por instalaciones militares, por ejemplo, tienen en su conjunto un área igual a la actividad portuaria.

Equívoco porque la obstrucción de las vías del ferrocarril, la construcción de oficinas con grandes volumetrías, los estercoleros y otras actividades que tienen el privilegio de la mejor localización sin contribuir a la vida urbana, son, pues, obstáculos tan o más nocivos que la actividad portuaria, en el convivir entre la ciudad y el río.

Equívoco también porque ha mucho por hacer para mejorar la relación con el río que no depende de la APL y que, pudiendo ser hecho, no lo está.

¿Pero, como evitar esto equívoco, de que el puerto es víctima, si sólo se concretan en obra los proyectos estrictamente portuarios?.

in: BRANDÃO, Pedro (1988); *Zona ribeirinha de Lisboa – o passo seguinte*; texto de abertura in: *Arquitectura, a cidade e o rio*; Seminario Internacional *renovação urbana nas zonas ribeirinhas*, Associação dos Arquitectos Portugueses; Lisboa

⁶¹³ Interviniendo en nombre de la Asociación de los Amigos del Tejo

⁶¹⁴ Citando *Carlos Salgado*: «¿que hacer entonces?

El puerto no debe continuar donde está. Debe liberar toda la extensión ocupada frente a Lisboa y desplazarse hacia el norte, donde aún existe mucho espacio libre, posibilitando incluso la implantación de un puerto moderno. (...) Una solución de “casamiento” no nos parece admisible. No estamos de acuerdo con la coexistencia, con enclaves y la interrupción de circuitos y actividades y toda la complicación y congestión de tráfico y del choque permanente de competencias.

Olvidémonos de eso. Ya duró demasiado tiempo.

La ciudad por un lado. El puerto por otro.

Ciudad-río en un espacio de franco acceso y compartido.

Puerto comercial en otro espacio donde puede, también él, respirar, crecer y desarrollarse, para poder dar al país más y mejor riqueza».

in: SALGADO, Carlos (1988); *Ideias para um projecto*; in: *Arquitectura, a cidade e o rio*; Seminario Internacional *renovação urbana nas zonas ribeirinhas*, Associação dos Arquitectos Portugueses; Lisboa

Importa tener presente que este estudio finalizó ya con el nuevo equipo político liderado por *Jorge Sampaio* en el Ayuntamiento, para quien «una cuestión decisiva para la ordenación urbanística de Lisboa era la concreción de proyectos capaces de desbloquear las relaciones funcionales entre la ciudad y el río y de organizar los usos y los espacios ribereños. (...) Se pretendía, también, la identificación y la reevaluación por parte del puerto respecto a sus necesidades de espacio, liberando para otros usos los espacios sin ocupación portuaria, (...), manteniendo todavía el puerto»⁶¹⁵.

Incorporando una primera parte de caracterización general, de identificación de las potencialidades del mercado y de definición de las metas y misiones de la administración portuaria, el plan estratégico del puerto avanzaba con tres escenarios – el «pro-activo», el «defensivo» y el de «mantener el "status quo"» – para decidirse por el más ambicioso.

La opción por este primer escenario determinó la definición de un conjunto de opciones de desarrollo, relativas (1) a temas de ámbito general, (2) a las terminales de contenedores, (3) a la navegabilidad de la cala norte, (4) a las terminales de cruceros turísticos y de automóviles, (5) al desarrollo de los frentes ribereños, (6) al dragado del canal de acceso al puerto y la obra de cierre de la *Golada*, y (7) a las vocaciones de las áreas del puerto – imagen 4.4.06.

Por lo que interesa en este trabajo, las «opciones de desarrollo» referentes al «desarrollo y revitalización de los frentes ribereños» en el área de jurisdicción del puerto se estructuraron por municipios (Lisboa, *Oeiras*, *Loures*, *Vila Franca de Xira*, *Almada* y *Benavente/Alcochete/Moita/Seixal* y *Barreiro*), siendo la ribera de

Lisboa dividida en cuatro zonas: *Santos/Santa Apolónia*, *Junqueira/Santos*, *Belém/Junqueira* y dársena de los *Olivais*⁶¹⁶.

Las opciones de desarrollo fueron soportadas en diversas «medidas y acciones» del plan, organizadas entre «medidas de desarrollo físico», «medidas de gestión/organización/operación» y «medidas de marketing», dando particular relevancia a los proyectos del dragado y de cierre de la *Golada*.

Como se puede observar, las propuestas del 1^{er} Plan Estratégico para el desarrollo de los frentes ribereños, en particular para el

⁶¹⁶ Concretamente:

- zona comprendida entre *Santos* y *Santa Apolónia*: el desarrollo de los estudios de reconversión por parte del equipo coordinado por los arquitectos *Gravata Filipe* y *David Colley* se vinculaba a los resultados del concurso de ideas promovido por la asociación profesional de los arquitectos en 1988, valorándose las sucesivas contribuciones de diversas entidades para poner en valor la propuesta y descritas sus iniciativas. La perspectiva de entonces pasaba por la intención de realizar este proyecto en un periodo de 4 a 5 años, definiéndose la opción de desarrollo en plan de pormenor;
- zona comprendida entre *Junqueira* y *Santos*: aunque necesita mejor accesibilidad terrestre, se asumía como la zona que presentaba el mejor perfil portuario de la orilla norte. Con la excepción de pequeñas intervenciones en curso, como es el caso de la reconversión de la dársena de Santo Amaro para la navegación de recreo, su reconversión podría tener lugar en el marco propuesto de creación de una moderna zona portuaria al sur, en la entrada del Tajo;
- zona comprendida entre *Belém* y *Junqueira*: identificada como un área también «de gran interés urbanístico», ya objeto de estudios (entonces en revisión), el plan estratégico apuntaba para una coordinación con el municipio, respetando las «líneas generales del Plan de Salvaguarda y Valorización de Ajuda-Belém». En particular «el desarrollo de la zona – a proseguir con estudio de pormenor que mejor defina los usos y soluciones para la necesaria integración de las edificaciones de interés arquitectónico, y el mejor aprovechamiento náutico-recreativo de las dársenas de Belém y Bom Sucesso y su entorno – carece también, de estudios de circulación y aparcamiento y de tratamiento de los espacios exteriores (...)»
- zona contigua a la dársena de los *Olivais*: ya entonces entendida como una pieza de arqueología portuaria con interés, ya objeto de varios estudios de reaprovechamiento, «hasta hoy nunca concretados, incluso con la apertura total para el efecto ofrecida por la APL», era referida como teniendo en preparación el proceso de concurso para «la implementación de iniciativas para su aprovechamiento como infraestructura de servicio a la náutica de recreo», en una aparente descoordinación con el proceso ya iniciado de reconversión urbanística motivado por la realización de la Expo98.

Apuntaba también (1) para la zona de *Caxias-Algés*, en el que se integraba el proyecto de la marina en *Algés-Forte de S. Bruno*, antes referido, (2) para la propuesta de creación de varias marinas de recreo en el estuario (*Santo Amaro*, *Olivais*, *Jamor*, *Caxias*, *Alcochete* y *Seixal*), dejando también otras localizaciones en abierto), y (3) para el gran trabajo de modernización que era el dragado en una extensión de 4 kilómetros, cuyos 3 millones de metros cúbicos de arena serían utilizados para el cierre de la *Golada* con un dique de 3,6 kilómetros, creando el nuevo puerto y nuevas zonas naturales y de recreo en la entrada del río.

in: *1º Plano Estratégico do Porto de Lisboa*: Ministério das Obras Públicas Transportes e Comunicações, Administração do Porto de Lisboa; Lisboa, 1990, pp.81/90

⁶¹⁵ CABRAL, Natércia Rego; CRAVEIRO, Maria Teresa (2003); *O Porto de Lisboa a caminho da sustentabilidade*; in: SOUSA, João Figueira de (coord.); *Portos, transportes marítimos e território*; Edição de João Figueira de Sousa, Instituto de Dinâmica do Espaço, Universidade Nova de Lisboa; Lisboa, pp.356/357

caso de Lisboa, no ofrecían materia para gran polémica; por el contrario, las propuestas de trabajo con la ciudad, como las avanzadas para el tramo de *Belém*, y de inversión en la náutica de recreo, asociadas al reducido desarrollo producido, fueron generalmente bien aceptadas incluso el caso más "dibujado", que correspondió al estudio de *Gravata Filipe* y *David Colley* no motivó sino una reacción moderada – ver el capítulo 4.2.3.

Por el contrario, la propuesta de cierre de la *Golada* mereció una fuerte reacción de algunos sectores de la sociedad; a título de ejemplo, cito la noticia del periódico *A Capital*, de 26 de enero de 1991, con el título «*ecologistas contra el Puerto de Lisboa: no podemos aceptar la destrucción del Bugio*», en el que algunas «*asociaciones ambientales*» se opusieron al proyecto⁶¹⁷.

La polémica suscitada a propósito de la *Golada* fue, quizás, el anuncio de lo que vendría a suceder en el verano de 1994, en el momento de la presentación pública de algunas piezas preliminares de la transformación propuesta por el POZOR I – *Plan de Ordenación del Puerto de Lisboa* (otras veces también denominado *Plan de Ordenación de la Zona Ribereña entre Algés y la Expo98*) para la ribera de Lisboa.

Ya antes es este momento, la administración portuaria había asumido públicamente su estrategia de más corto plazo, que pasaba entonces por «*limpiar las áreas sin utilización y valorizar el patrimonio con el alquiler de almacenes y espacios abiertos no utilizados en la vertiente estrictamente portuaria*»⁶¹⁸.

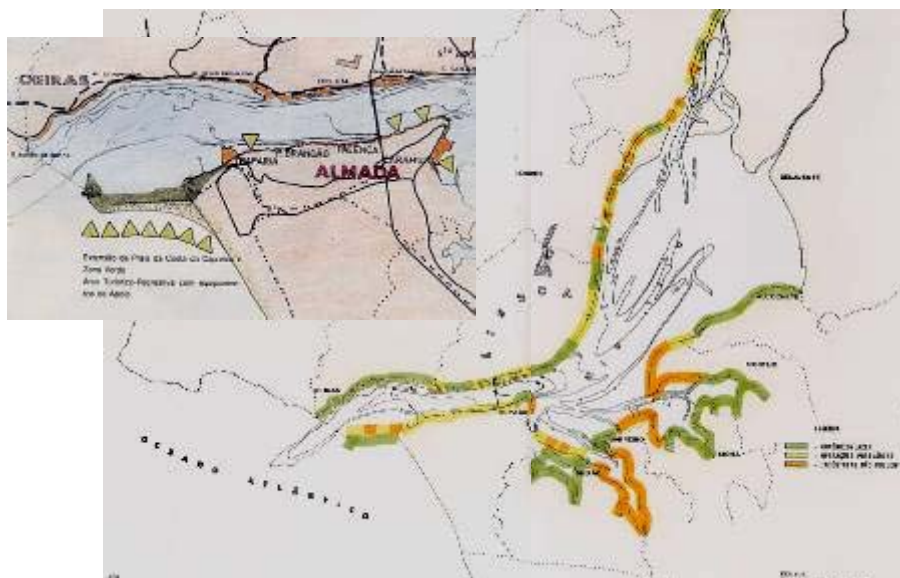


imagen 500

1º Plan Estratégico del Puerto de Lisboa, APL, 1990: carta de las vocaciones de las áreas del puerto, con pormenor del proyecto de cierre de la *Golada*

Con independencia del proceso de planificación en curso, el puerto desarrollaba ya una política de combinación de dos valores, (1) la valorización de su patrimonio, generando ingresos para invertir en sus proyectos, y (2) la progresiva apertura de la ribera a la ciudad, yendo al encuentro de las pretensiones de municipio y ciudadanos, de las que había ya sido ejemplo, la apertura, en 1990, de la dársena de *Santo Amaro* a la náutica de recreo.

Unos meses más tarde, el POZOR I fue finalmente presentado al público, organizándose, a tal efecto, una exposición con el título «*el río como destino privilegiado*»; inaugurada el 29 de junio de 1994, en la *Estación Marítima de Alcântara*, que constaba de una gran maqueta y de un conjunto de piezas dibujadas, no

⁶¹⁷ *Ecologistas contra el Puerto de Lisboa: no podemos aceptar la destrucción del Bugio*; in: periódico *A Capital*, edición de 26 de enero de 1991

⁶¹⁸ En entrevista al periódico *A Capital*, a inicios de 1994, el presidente del consejo de administración del puerto de Lisboa, *Figueiredo e Sousa*, afirmaba entonces que «*dentro de tres años, queremos contar con una área portuaria verdaderamente diferente. Fue en este sentido que avanzamos para el alquiler de espacios destinados a la ocupación para usos empresariales, culturales, lúdicos y deportivos. (...) En este momento, no tenemos capacidad de respuesta para las peticiones de alquiler de espacios. Contamos con más de 200 demandas en lista de espera*

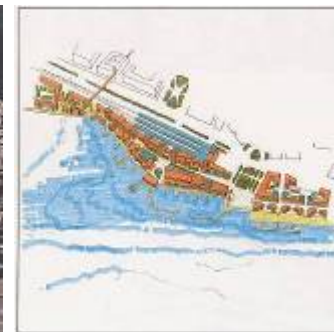
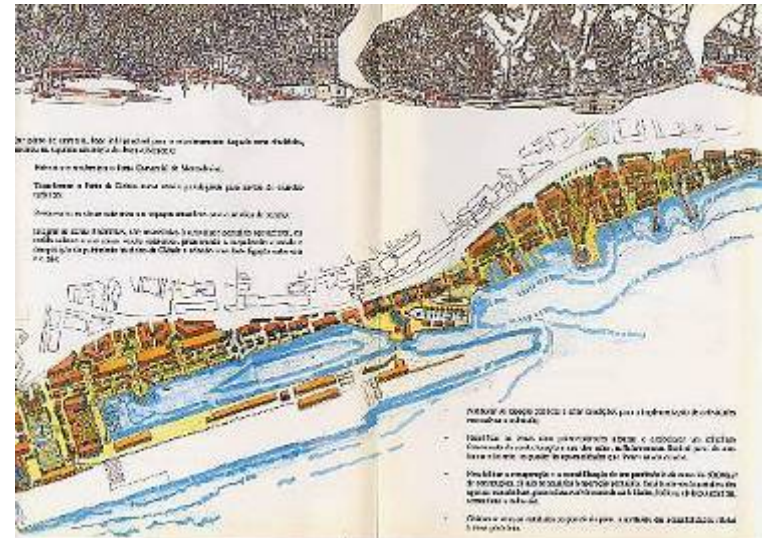
y, debo decir, que con los contratos ya realizados, en el ámbito del programa "Vivir Lisboa, Vivir el Río", contamos con un rendimiento anual superior a 130 mil contos». in: *Operação de charme promove zona ribeirinha. Porto de Lisboa tem plano de dois milhões de contos: «dentro de três anos vai estar tudo diferentes»*; in: periódico *A Capital*, edición de 5 de marzo de 1994

cuantificadas, de la propuesta de transformación de la ribera portuaria de Lisboa.

De los arquitectos *Ferry Farrell* y *Miguel Correia* e integrando también el arquitecto *Alcino Soutinho*, la propuesta avanzaba con la división de la ribera en zonas, tratando cada una de modo diferenciado: (1) *Algés-Belém-Junqueira*; (2) *Santo Amaro-Alcântara*; (3) *Santos*; (4) *Cais do Sodré*; (5) *Santa Apolónia*, y; (6) *Poço do Bispo-Expo98*.

En estas seis zonas, que totalizaban aproximadamente 20 kilómetros de extensión, cerca de 12 kilómetros serían «devueltos a los ciudadanos, según las cuentas presentadas ayer por la APL»⁶¹⁹.

Luego, en el día de inauguración de la exposición, empezaron a ser escuchadas las primeras críticas relativas a la estrategia de desarrollo⁶²⁰; en la prensa, por



imágenes 501 a 505

POZOR – Plan de Ordenación de la Zona Ribereña de Lisboa, elementos de la exposición realizada en julio de 1994 en la Estación Marítima de Alcântara: (501) portada del folleto de la exposición; (502) extracto del interior del folleto, con dibujo de la propuesta más polémica, incidiendo en la zona comprendida entre *Alcântara* y *Santos*; (503) vista de la maqueta de la propuesta, trozo entre el *Cais do Sodré* y *Santa Apolónia*; (504) y (505) dibujos de la propuesta para las zonas de *Santos* y *Santa Apolónia*

ejemplo en el periódico *Público*, señalaba la omisión de cualquier referencia al estudio anterior de *Gravata Filipe* y *David Colley*, señalando su secuencia en el concurso de ideas de 1988, y las

⁶¹⁹ *Zona ribeirinha já tem novo plano de ordenamento*; in: periódico Público, suplemento Local Lisboa, edición de 30 de junio de 1994

⁶²⁰ Como afirmaba el folleto que acompañó a exposición el «*plan de estrutura, base indispensável para a reordenação de aquela zona ribeirinha, se asentou na seguinte estratégia de desenvolvimento:*

- *Potenciar e modernizar o porto comercial de mercadorias;*
- *Transformar o Porto de Lisboa em uma escala privilegiada para embarcações de cruzeiro turístico;*
- *Reconverter as dársenas existentes em espaços atractivos para a náutica de recreio;*
- *Integrar as zonas ribeirinhas, não necessárias à actividade portuária operacional, em o tecido urbana da cidade e em as zonas verdes existentes, preservando e respetando a escala e composição do património histórico da cidade e criando uma forte conexão entre ésta y el río;*
- *Melhorar os espaços públicos e criar condições para a implementação de actividades recreativas e culturais;*

- *Identificar las zonas con potencialidades urbanas y establecer con rigor las fases de la reestructuración y uso de los suelos, suficientemente flexible para, de una forma eficiente, responder a las oportunidades que se vayan creando;*
- *Posibilitar la recuperación y la rentabilización de un patrimonio con 60.000 m2 de construcciones, ya no necesarias a la operación portuaria, facultándolas a la iniciativa de los agentes económicos, para el desarrollo de actividades lúdicas, cívicas, turísticas, recreativas y culturales;*
- *Colaborar con las entidades responsables para la mejora de las accesibilidades viarias a la zona portuaria.*

in: Folleto de la Exposición: *Plano de Ordenamento do Porto de Lisboa: «O rio como destino privilegiado»*; Ideias do Futuro, Terry Farrell & Company, Administração do Porto de Lisboa; Lisboa, junio de 1994

voces críticas, como la más moderada *Leonor Coutinho* o la más enérgica de *Gonzalo Ribeiro Teles*, ganaron protagonismo inmediato⁶²¹.

Las sesiones de debate que se siguieron, promovidas en el ámbito de la exposición sirvieron, también, para alimentar la prensa amarilla; sin hacer una investigación muy profunda, se identificaron más de una decena de noticias o artículos de opinión en la prensa nacional sólo en el mes de julio, empleando títulos tan polémicos como «*Puerto de Lisboa escucha arquitectos sobre la ordenación ribereña: Hormigón en vez de árboles*»⁶²² o «*Lisboa: discordias en la ribera*»⁶²³, donde el estudio era clasificado entre «*una operación de especulación inmobiliaria*» y «*un plan de intenciones*».

Vitor Matias Ferreira dedicó también algún tiempo a recoger testimonios de esa polémica, citando las opiniones críticas de los arquitectos *Gravata Filipe* y *Pedro Brandão* y del arquitecto paisajista *Gonçalo Ribeiro Teles*, contra la aislada opinión positiva del arquitecto *Tomás Taveira*⁶²⁴.

Si algún testimonio más fuera imprescindible para ilustrar la tensión entre el puerto y la ciudad (y los profesionales) creada con la exposición, sería la expresada por el arquitecto *José Lamas* en el artículo de la revista del semanario *Expresso*, del 16 de junio de 1994⁶²⁵.

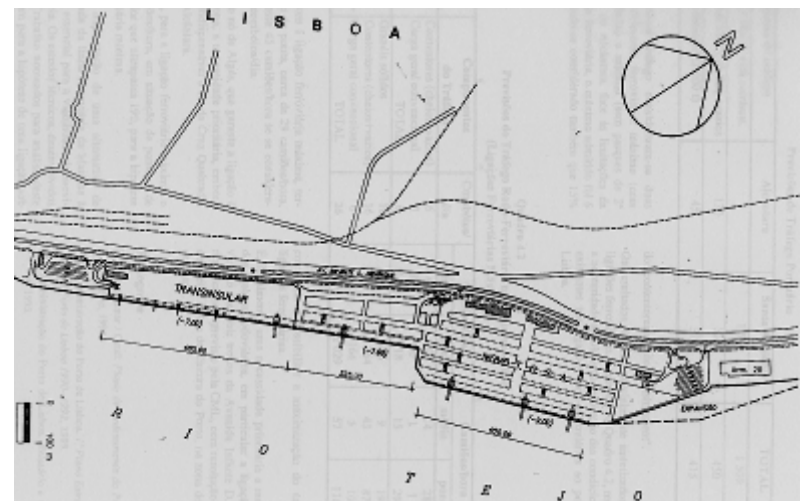
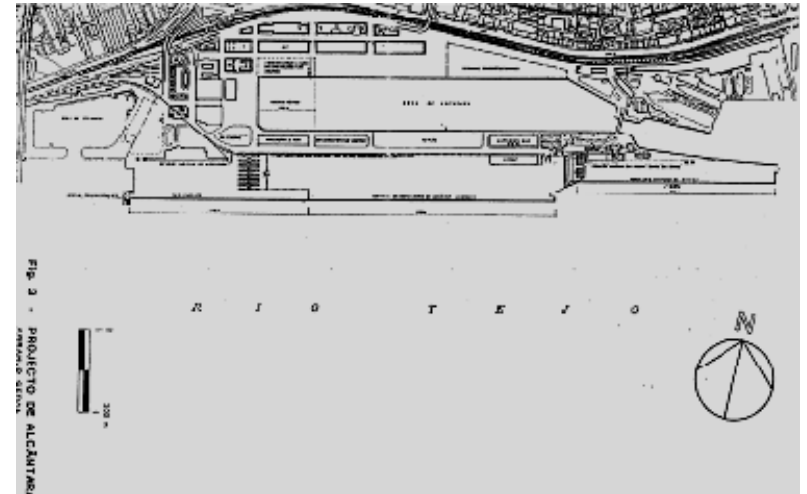
⁶²¹ Zona ribeirinha já tem novo plano de ordenamento: in: periódico Público, suplemento Local Lisboa, edición de 30 de junio de 1994

⁶²² Porto de Lisboa ouve arquitectos sobre ordenamento ribeirinho: Betão em vez de árvores: in: semanario Sábado, edición de 9 de julio de 1994

⁶²³ Lisboa: discordias à beira-rio: in: periódico Semanário, edición de 22 de junio de 1994

⁶²⁴ FERREIRA, Vitor Matias (1997): Lisboa, a Metrópole e o Rio: Editorial Bizâncio; Lisboa, pp.189/190

⁶²⁵ Donde hacía (1) afirmaciones como «*para que se conozca, la relación entre Lisboa y el Tajo ha sido la que la APL ha querido, entendido o permitido. De esta visión totalitaria resultó la ocupación indiscriminada de toda la ribera, apenas permitiendo que la ciudad y los lisboetas percibiesen el río en el Terreiro do Paço y en la Torre de Belém. En otras áreas libres de construcción, como entre Belém y Alcântara, los terrenos han sido utilizados con todo lo que existe, y siempre sin cuidado – porque lo que estuvo siempre en juego no fue el interés de los lisboetas sino, simplemente, la rentabilidad de los terrenos. Terrenos públicos, para que se entienda*», y (2) fueron elegidas en de forma destacada



imágenes 506 y 507

POZOR – Plan de Ordenación de la Zona Ribereña de Lisboa, arreglo general de los proyectos prioritarios de Alcântara y Santa Apolónia, APL, 1994

El propio Alcalde de Lisboa fue contundente con el plan, como lo demuestran sus afirmaciones al periódico *Público* el 5 de agosto de 1994; «*Jorge Sampaio, aunque destaque la importancia de la modernización y desarrollo del puerto de Lisboa, es el primero en plantear la cuestión: “si la modernización*

afirmaciones como «la exposición no ahorra medios para seducir al público. Pero, lo que se esperaba que fueran áreas libres, equipamientos públicos o terrazas, son en la realidad un universo de hormigón».
in: LAMAS, José (1994): O Rio como destino: Expresso, suplemento Revista, edición del 16 de junio

y mejora de infraestructuras portuarias permite la liberación de terrenos hoy ya no necesarios a la explotación portuaria, su ordenación urbanística debe ser realizada de acuerdo con los intereses de la ciudad y bajo la responsabilidad de sus órganos electos, a quienes debe competir la definición, ejecución y gestión de las políticas urbanísticas»⁶²⁶.

Las consecuencias de la tensión entre puerto y ciudad tuvieron también otras formas de manifestación, desde (1) la creación de movimientos de ciudadanos contra el POZOR I, recogiendo firmas⁶²⁷, hasta (2) la fijación de una sesión en la *Asamblea de la República* para discutir la reducción de la autoridad del puerto sobre la ribera, proyecto que no fue aprobado⁶²⁸.

En esta exposición pública de las propuestas preliminares de transformación del frente ribereño la contestación a la propuesta fue tan grande que acabó por dejar casi aparte los otros componentes del plan de ordenación del puerto, en particular las propuestas de transformación de la ribera afecta a las operaciones portuarias, avanzadas por el equipo de la *Consulmar*; sin entrar en grandes detalles, fueron entonces definidas como principales instalaciones portuarias en la ribera de Lisboa las zonas de *Alcântara-Santos* y de *Santa Apolónia-Matinha*, ambas presentando problemas de acceso terrestre⁶²⁹,

siendo definidos como «proyectos prioritarios» la mejora de la capacidad operativa de ambas zonas⁶³⁰.

En la primera mitad de la década de los noventa (1989/1994), la producción de propuestas por parte del puerto parece revelar alguna influencia de las experiencias inglesas en la aproximación al tema de la transformación de los frentes ribereños.

En efecto, (1) la presencia en Lisboa, en 1990, de seis compañías británicas, en un importante seminario dedicado al tema, comparando el modelo de Londres con el potencial de Lisboa⁶³¹, (2) la participación de *David Colley* en el equipo de *Gravata Filipe* y de *Terry Farrell* en el equipo del POZOR I, y, en particular, (3) el procedimiento adoptado en la exposición de 1994, como se verificó desajustado de la realidad portuguesa, de presentación de una gran maqueta y dibujos, enfatizando el potencial inmobiliario de la ribera, como punto de partida para su renovación urbana, atrayendo al sector privado para la realización de consorcios – claramente inspirado en las experiencias inglesas –, constituyen una conjugación de realidades demostrativas de lo que denominé «el modelo *docklands*» en las propuestas de transformación de la ribera portuaria de la primera mitad de la década de los noventa.

4.4.2 La transformación de la ribera de Lisboa como proceso de gestión del patrimonio del puerto

Enfrentada con el inesperado volumen de contestación, la administración portuaria rápidamente comprendió la necesidad de retroceder en sus propuestas de transformación de la ribera, a punto de, a la semana siguiente al cierre de la exposición, el

⁶²⁶ *Câmara reivindica directo a ordenar zona ribeirinha: Avacos e recuos do Porto de Lisboa*; in: periódico *Público*, suplemento *Local Lisboa*, edición de 5 de agosto de 1994. Sobre la reacción del Ayuntamiento vide también el documento policopiado producido en el municipio por *Crisóstomo Teixeira*, con el título «*Lisboa: vocações e intervenções na zona ribeirinha*» (1994), que mereció una nota introductoria de *Jorge Sampaio*, en el cual fueran inventariados los varios espacios de a ribera portuaria y definidos, para cada uno, los problemas y potenciales en presencia

⁶²⁷ Vide: (1) *Por Lisboa e o seu Tejo*; in: periódico *Público*, edición de 26 de septiembre de 1994; (2) *Cidadãos admitem inpuñar plano de ordenamento ribeirinho*; in: periódico *O Dia*, edición de 28 de septiembre de 1994; (3) *Grupo encara impugnação judicial do POZOR: Lisboaetas contra plano para a zona ribeirinha*; in: Periódico *Comércio do Porto*, edición de 28 de septiembre de 1994

⁶²⁸ Vide: (1) *Margens do Tejo vão ao Parlamento*; in: semanario *Expresso*, edición de 31 de diciembre de 1994; (2) *Competências das administrações portuárias: Parlamento rejeita alterações*; in: *Duas Margens, Notícias do Ordenamento da Zona ribeirinha*; APL, edición número 2, abril de 1995

⁶²⁹ En particular al nivel de ferrocarril, con el tema del nudo de *Alcântara* a occidente y la interrupción de la línea oriental debido a la transformación de la *Expo98*

⁶³⁰ Vide: NETO, Jaime de Brito; GOUVEIA, Herculano Homem de (1994); *Perspectivas de ordenamento do Porto de Lisboa*; Comunicação ao Congresso 94 – Engenharia Portuguesa na viragem do Século (promovido pela Ordem dos Engenheiros em Junho de 1994), Administração do Porto de Lisboa, documento policopiado; Lisboa

⁶³¹ Vide: *Recuperação de Lisboa em Debate: Rui Godinho desafia ingleses para ajudar a mudar a capital*; in: periódico *A Capital*, edición de 11 de octubre de 1990

presidente haber afirmado públicamente, (1) «el haber cometido un error al incluir definiciones en materia inmobiliaria», (2) que el «POZOR no es un hecho consumado», (3) que la maqueta y los dibujos «no corresponden a la realidad», (4) que «la APL no tiene vocación inmobiliaria», (5) que «lo que las personas vieron en la maqueta, de ocupación de zonas libres, (de actividad portuaria), no es para ser de este modo», o (6) que «las volumetrías estaban a una escala diferente del resto»⁶³².

La propuesta fue entonces objeto de una reformulación, conociendo, en marzo de 1995, la primera fase de una segunda versión – que llamaré por POZOR – incidiendo sobre la ribera *Algés-Matinha*.

Constituido por 2 volúmenes⁶³³, el POZOR II asumió, de partida, haber prestado «atención a los comentarios y observaciones técnicas formulados durante la consulta pública y sesiones de debate realizadas con ocasión de la exposición de la versión preliminar (...) presentada el 29 de junio de 1994»⁶³⁴.

Partiendo de algunos capítulos de caracterización relativos (1) al encuadramiento general y orientaciones programáticas, (2) a la caracterización de las áreas de jurisdicción, (3) a las accesibilidades terrestres y marítimo-fluviales, y (4) al mercado potencial del puerto, el POZOR II avanzaba entonces para las propuestas de ordenación de las zonas definidas en 1994 como «proyectos prioritarios» de la actividad operacional portuaria (tramos *Alcântara-Santos* y *Santa Apolónia-Poço do Bispo*) y de las «unidades de intervención» – manteniendo la misma división en seis tramos que había presentado en 1994.

⁶³² Declaraciones de *Albano Figueiredo e Sousa* transcritas de: *APL recua face às críticas* in: periódico *Público*, suplemento *Local Lisboa*, edición de 5 de agosto de 1994

⁶³³ El primero elaborado por el equipo constituido por los arquitectos *Terry Farrel, Miguel Correia* y *Alcino Soutinho*, relativo a la ordenación física general del territorio, y el segundo y anexos, elaborado por la *Consulmar*, relativo a la ordenación detallada de la actividad portuaria operacional

⁶³⁴ *Ordenamento do Porto de Lisboa* (1995, marzo); Ministério do Mar, Administração do Porto de Lisboa; Lisboa, pp.1

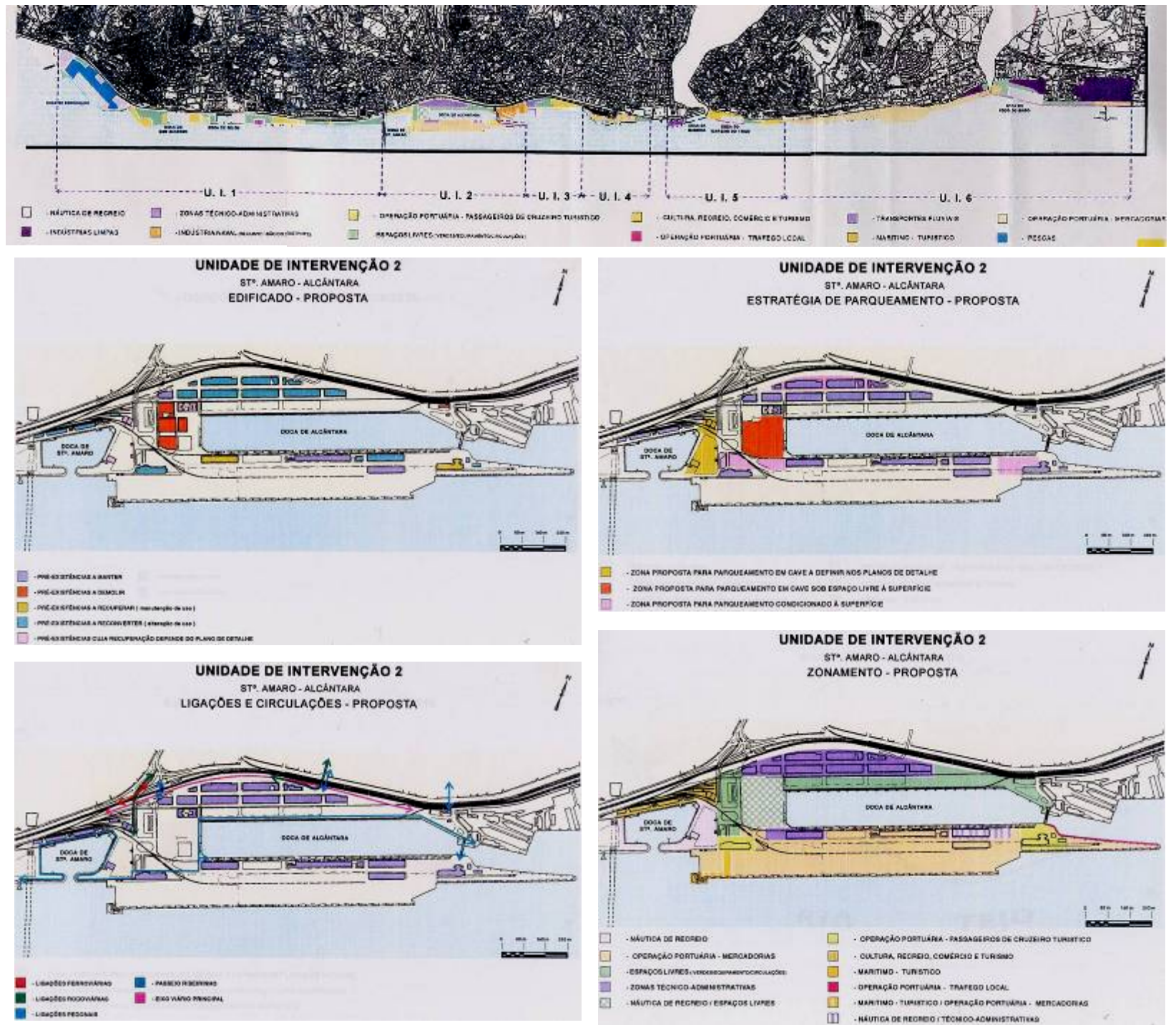
Pero, de manera distinta a la metodología entonces utilizada, en esta segunda versión la ordenación de cada una de estas unidades se basó, con independencia de planes e informes de caracterización, en cuatro planes de propuesta, (1) uno relativo al «edificado-propuesta», donde no constó ningún nuevo edificio y las categorías adoptadas hacían simplemente referencia a las preexistencias⁶³⁵, (2) uno relativo a las «conexiones y circulaciones - propuesta», mezclando el tema de las accesibilidades viarias y ferroviarias al puerto con las preocupaciones de relación puerto-ciudad expresada en la definición de paseos ribereños y de conexiones peatonales para vencer el eje longitudinal de infraestructuras y conectando la ciudad al frente-río, (3) uno relativo a la «estrategia de aparcamiento», proponiendo varias áreas subterráneas o en superficie, y (4) una relativa a la «zonificación».

De nuevo recurriendo a la técnica de recogida de muestras para ilustrar una realidad bastante más extensa (en este caso la propuesta del POZOR II para toda la ribera entre *Algés* y *Matinha*), se presentan las propuestas localizadas para las zonas de *Alcântara* y *Terreiro do Paço-Santa Apolónia* – sin dejar de tener presente que el único caso en toda la extensión de ribera del plan donde continuó estando prevista una intervención de renovación urbana fue el *Cais do Sodré*.

Tratándose ambas zonas en las que el puerto presentó dinámicas de transformación más fuertes⁶³⁶, aunque las intervenciones propuestas tuvieron por base operaciones casi exclusivamente realizadas sobre el edificado existente – demoliciones, reconversiones o recuperaciones –, respetando las obras nuevas avanzadas apenas a trabajos de infraestructuras de la operación portuaria – mejora del muelle de *Alcântara* y Terminal de cruceros de *Santa Apolónia*.

⁶³⁵ En particular, las «preexistencias a mantener», las «preexistencias a demoler», las «preexistencias a recuperar» (manteniendo el uso), las «preexistencias a reconvertir» (alterando el uso) y las «preexistencias cuya recuperación depende de plan de detalle»

⁶³⁶ Por comparación, por ejemplo, con las zonas de *Belém* o *Junqueira*



Imágenes 508 a 512

POZOR II – Ordenación del Puerto de Lisboa, APL, marzo de 1995: (508) plano general de la ribera *Algés-Matinha*, con síntesis de las propuestas de zonificación; (509) a (512) unidad de intervención 2, Santo Amaro-Alcântara, *edificado – propuesta*, *estrategia de aparcamiento – propuesta*, *conexiones y circulaciones – propuesta*, y *zonificación – propuesta*

Como aparece en la comparación del POZOR I con el POZOR II, el puerto trató efectivamente de enmendar su posición en relación a las premisas adoptadas en 1994 para la transformación de la ribera portuaria, abandonando por completo las intenciones de renovación urbana de influencia inglesa e invirtiendo en la gestión casuística de su patrimonio (edificado y terreno) sin utilización portuaria, a partir de la evaluación del POZOR II.

La excepción del *Cais do Sodré*, que Vitor Matias Ferreira bien caracterizó al avanzar que se «trataba de un área dividida entre la CP (compañía del ferrocarril – 20.000 m²), el Ayuntamiento (14.800 m²) y la APL (14.700 m²)», siendo «la única zona para la que estaba previsto un crecimiento a nivel de ocupación, y, según el consultor del plan, Alcino Soutinho, es aquí donde se puede hablar de una verdadera operación inmobiliaria»⁶³⁷.

Esta segunda versión mereció la apreciación de un grupo de trabajo expresamente constituido al efecto en el Ayuntamiento, de cuyo informe destaco las diez recomendaciones entonces avanzadas, «que podrán contribuir a la aclaración de las objeciones formuladas y a apoyar una eventual colaboración entre el Ayuntamiento y la APL en la finalización de los estudios y en el encuadramiento de los Planes y Proyectos de Detalle»⁶³⁸.

⁶³⁷ FERREIRA, Vitor Matias (1997); *Lisboa, a Metrópole e o Rio*; Editorial Bizâncio; Lisboa, pp.191

⁶³⁸ Concretamente:

- a. Profundizar en los conceptos y programas para la ribera (...).
- b. Deberá ser desarrollada una política de rehabilitación en la ribera, asociada a intervenciones culturales más valientes, potenciando la memoria histórico-cultural del sitio. (...).
- c. Deberá ser desarrollada una estrategia de potenciación de la capacidad de atracción del Rio Tajo como gran espacio para la práctica de los deportes náuticos (...), en particular en la zona oriental (...).
- d. Profundizar los conceptos y soluciones urbanísticas articuladas en la ribera de la ciudad: estructura de espacios públicos; espacios urbanos ligados al río (plazas); características morfológicas de las áreas edificadas y a edificar; encuadramiento y valorización de conjuntos históricos y edificios notables.
- e. Definir un plan de ordenación comercial (...).
- f. Desarrollar la Carta de Patrimonio para la zona (...).
- g. Realizar estudios de circulación, transportes públicos y de aparcamiento. Evaluar la viabilidad técnica y económica de los aparcamientos subterráneos.
- h. Definir las áreas integradas en el Sistema de Vistas que se apoyan en las vertientes de las colinas ribereñas (...).

Como se puede comprobar en el informe suscrito por los responsables de los servicios municipales, el Ayuntamiento adoptó una actitud que denominaría de “colaboración crítica” con el puerto; sin dejar de reservarse para una apreciación casuística, el POZOR II seguía, en general, en la dirección de la prioridad que había sido establecida de reencuentro de la ciudad con el río, importando pues crear condiciones para la colaboración activa entre puerto y ciudad.

Pero «la revisión del POZOR no llegó formalmente a ser concluida, incluso porque el nuevo ciclo que se abrió posteriormente a 1995⁶³⁹ estableció como punto de partida que la reconversión de los frentes ribereños no podría continuar siendo realizada en los mismos términos. Además, incluso sin la revisión formal concluida, a partir de 1994, en base a negociaciones y acuerdos establecidos con el municipio de Lisboa, la Administración Portuaria inició un vasto conjunto de acciones de recalificación y reconversión.

i. Desarrollar programas integrados para las áreas prioritarias entre la APL, el Ayuntamiento y otras entidades con intervención.

j. Constituir un grupo de trabajo municipal (...).

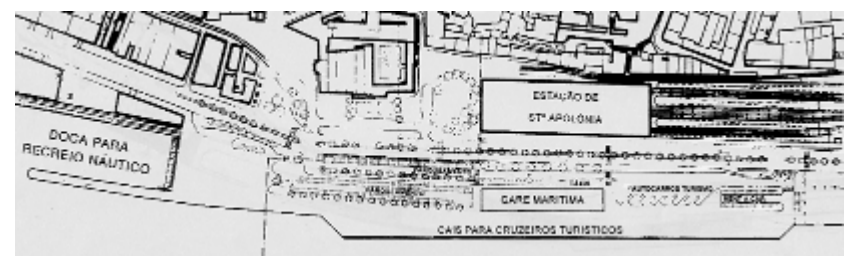
El grupo de trabajo interno del municipio integraba entonces los arquitectos Bruno Soares, José Carlos Gago da Silva y José Esteves, el ingeniero António Abreu, y los doctores Maria Teresa Craveiro, Fernando Santos y Dalila Araújo. in: *POZOR – Relatório de Grupo de trabalho para a apreciação do POZOR* (1995, 8 junio); Câmara Municipal de Lisboa; Lisboa, pp.11/12

⁶³⁹ Nuevo ciclo abierto como resultado del cambio de Gobierno y de la sustitución de la Administración del Puerto de Lisboa. Vide, por ejemplo, las intervenciones públicas de la nueva Presidente, la ingeniera Natércia Rego Cabral, de que constituyen ejemplo: (1) *Entrevista Natércia Cabral: Fronteiras no Porto de Lisboa*; in: periódico *Diário de Notícias*, edición de 4 de diciembre de 1996; (2) *Presidente de APL quer disciplinar usos e funções na sua zona ribeirinha: POZOR está morto, mas teve o seu mérito*; in: periódico *Público*, suplemento *Local Lisboa*, edición de 24 de marzo de 1997



imágenes 513 a 517

POZOR II – Ordenación del Puerto de Lisboa, APL, marzo de 1995, unidad de intervención 5, Santo Amaro-Alcântara: (513) edificado – propuesta; (514) estrategia de aparcamiento – propuesta; (515) conexiones y circulaciones – propuesta; (516) zonamiento – propuesta, y; (517) Terminal de cruceros turísticos de Santa Apolónia – arreglo general



En la segunda mitad de los años 90, (...) la intervención del puerto pasó a estar soportada en una estrategia de desarrollo global del área portuaria y de la valencia portuaria. Se definió como acción prioritaria la mejora de las accesibilidades terrestres a las terminales y la reordenación de los nudos de contacto entre las

zonas operacionales y de recreo, en el sentido de una reducción de las situaciones potenciales de conflicto»⁶⁴⁰.

⁶⁴⁰ CABRAL, Natércia Rego; CRAVEIRO, Maria Teresa (2003): *O Porto de Lisboa a caminho da sustentabilidade*; in: SOUSA, João Figueira de (coord.): *Portos*.

En efecto, este fue un momento de gran transformación de la ribera portuaria de Lisboa, que tuvo como base la realización de varios proyectos de intervención local, coordinados con el Ayuntamiento⁶⁴¹, asociados también a la rentabilización de las instalaciones bajo jurisdicción portuaria, ya no necesarias para la actividad operacional, mientras la realización de contratos de concesión – metodología iniciada en 1993/94⁶⁴², aún con el lema del POZOR I «*Vivir Lisboa, Vivir el Tejo*», y con continuidad prácticamente hasta la actualidad⁶⁴³.

Durante su paso por la presidencia de la administración portuaria, entre 1996 y 2003, *Natércia Rego Cabral* dejó un conjunto de textos escritos, presentados públicamente, que constituyen los documentos de referencia que mejor testimonian la política entonces desarrollada por el puerto⁶⁴⁴ – y, en lo que interesa a

esta tesis, sobre la transformación de la Ribera –; este fue el periodo en que, tranquilamente y sin sobresaltos, se pasó de una situación de desconfianza y polémica a un contexto de colaboración institucional en el que, como veremos, el conjunto de intervenciones locales efectivamente realizadas y el retorno de la ciudad al río fueron los principales resultados.

Entendiendo que el puerto tenía asignadas dos atribuciones – la actividad portuaria en el estuario y la gestión del dominio público marítimo –, y definiendo seis principios de política general del uso del suelo (la economía del espacio, la especialización operacional combinada con la multifuncionalidad en la rehabilitación, el énfasis en la calidad, la preservación y refuerzo de la identidad del puerto, la promoción del uso público de la ribera y la cooperación y los consorcios), se asumió que, en relación a la ribera «*sin ocupación o vocación portuaria, no existe un único modelo de gestión, y tampoco puede existir, porque la situación de cada municipios es muy distinta (...)*».

*La APL tiene protocolos genéricos de acuerdo con cada municipio, documentos que van siendo pormenorizados a la medida que se hace necesario precisar el modelo de intervención en cada zona (sub-zona)*⁶⁴⁵.

Dejando aparte el componente operacional de la actividad portuaria, centrémonos pues, en concreto, en las intervenciones locales realizadas en la ribera de Lisboa; sin cubrir la totalidad de las intervenciones realizadas, se presentan algunos casos significativos realizados en este periodo, según una secuencia geográfica de desembocadura hacia arriba – sin correspondencia necesaria a un orden cronológico.

transportes marítimos e território; Edição de João Figueira de Sousa, Instituto de Dinâmica do Espaço, Universidade Nova de Lisboa; Lisboa, pp.359

⁶⁴¹ Vide la cita presentada en la apertura de este capítulo 4.4

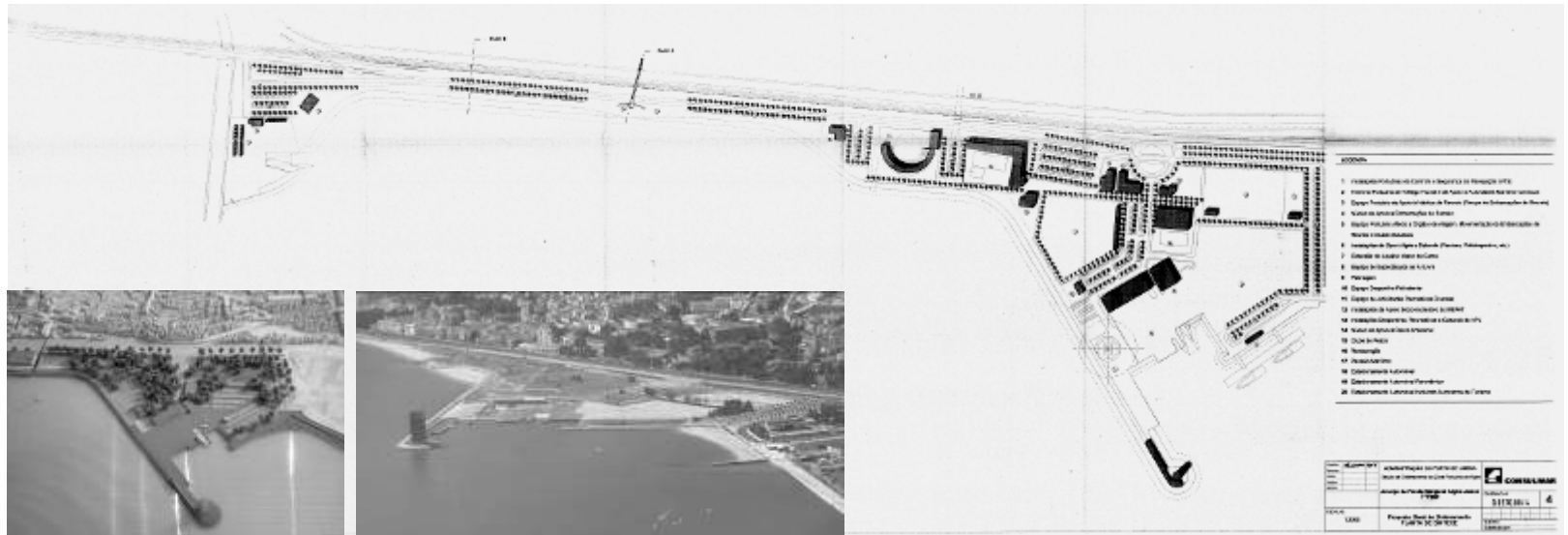
⁶⁴² Fecha del inicio de la elaboración más sistemática de los varios proyectos de intervención local, ilustrados en este estudio, referida también in: CABRAL, Natércia Rego (2001, septiembre); *Gestão das Zonas Afectas à Administração do Porto de Lisboa*; APL, documento policopiado presentado en la Conferencia Anual da Rede Esturiales; Lisboa, pp.12

⁶⁴³ Las referencias a la implementación de esta nueva metodología y al desarrollo de la firma de contratos de concesión son muy variadas, pudiéndose referir: (1) *Concessão de espaços já arrancou. Lisboa aproxima-se do Tejo*; in: *Porto de Lisboa – Notícias*; APL; edición número 1, 1º trimestre de 1994, pp.12/13; (2) las cuatro ediciones del periódico del puerto *Duas Margens. Notícias do Ordenamento da Zona Ribeirinha*; APL, números 1 a 4, enero/abril/julio/diciembre de 1995; (3) *POZOR – acções desenvolvidas na área de intervenção do plano* (1995, 9 de octubre); documento policopiado APL, Memo 26/CA/95, Lisboa; (4) FERREIRA, Vítor Matias (1997); *Lisboa, a Metrópole e o Rio*; Editorial Bizâncio; Lisboa, 1997, pp.194; (5) la descripción del nuevo comercio y restauración en el puerto constante del artículo *Margem de certa maneira*; in: *Visão*, edición de 20 de julio de 1995; (6) el panfleto para distribución al público con el título *Já reparou como está diferente a zona ribeirinha de Lisboa*; APL; Lisboa, 1995; (7) CABRAL, Natércia Rego (1997, septiembre); *Requalificação das frentes ribeirinhas do Porto de Lisboa*; APL, documento policopiado; Lisboa; (8) CABRAL, Natércia Rego (2001, septiembre); *Gestão das Zonas Afectas à Administração do Porto de Lisboa*; APL, documento policopiado presentado na Conferência Anual da Rede Esturiales; Lisboa

⁶⁴⁴ Vide: (1) CABRAL, Natércia Rego (1996, febrero); *Desenvolvimento e Ordenamento do Porto de Lisboa*; APL, documento policopiado; Lisboa; (2) CABRAL, Natércia Rego (1997, septiembre); *Requalificação das frentes ribeirinhas do Porto de Lisboa*; APL, documento policopiado; Lisboa; (3) CABRAL, Natércia Rego (1997); *Uma estratégia para a gestão das frentes ribeirinhas do Porto de Lisboa*; in: *Mediterrâneo – Revista de Estudos Pluridisciplinares sobre as Sociedades Mediterrânicas*; Universidade Nova de Lisboa; Lisboa; (4) CABRAL, Natércia Rego (2000, noviembre); *The Port of Lisbon on the way to sustainability*; APL, documento policopiado; Lisboa; (5) CABRAL, Natércia Rego (2001, septiembre); *Gestão das Zonas Afectas à Administração do Porto de Lisboa*; APL, documento policopiado presentado na Conferência Anual da Rede Esturiales;

Lisboa; (6) CABRAL, Natércia Rego (2003.); CRAVEIRO, Maria Teresa; *O Porto de Lisboa a caminho da sustentabilidade*; in: SOUSA, João Figueira de (coord.); *Portos, transportes marítimos e território*; Edição de João Figueira de Sousa, Instituto de Dinâmica do Espaço, Universidade Nova de Lisboa; Lisboa

⁶⁴⁵ CABRAL, Natércia Rego (2001, septiembre); *Gestão das Zonas Afectas à Administração do Porto de Lisboa*; APL, documento policopiado presentado en la Conferência Anual da Rede Esturiales; Lisboa, pp.18



imágenes 518 a 520

Arreglo del frente litoral Algés-Jamor, Consulmar, 1997: (518) y (519) plano de síntesis e imagen parcial de la maqueta; (520) vista actual de la zona con el primer plano de la Torre VTS, del arquitecto Gonçalo Byrne

Sin dejar de mencionar la realización, en 1995, del estudio de valorización del área marginal entre Algés y la Torre de Belém, del arquitecto Vasco Massapina⁶⁴⁶, ya presentado en el capítulo 4.2.3 (imagen 389), y reservando para el capítulo siguiente el análisis del proceso de renovación urbana previsto en el cuadro de la propuesta de 2003 de la candidatura de Lisboa a la *America's Cup 2007*, importa empezar por abordar las transformaciones realizadas a poniente de la *DocaPesca*.

El frente marítimo delantero al *Dafundo* había conocido, en 1996, un estudio preliminar para la implantación de una Terminal de contenedores de aguas profundas, previendo la realización de un importante terraplén hasta la zona de Algés.

Sin continuidad, esta propuesta fue definitivamente abandonada, dando lugar al arreglo del frente marginal Algés-Jamor, realizada por la Consulmar, cuyo proyecto de 1ª fase tuvo lugar en 1997.

Con esta propuesta, parcialmente realizada, la anterior afectación portuaria se sustituyó por un programa centrado en (1) la náutica de recreo – con las propuestas de un muelle, espacios libres y un núcleo para embarcaciones –, (2) el equipamiento portuario (torre VTS, ya construida según un proyecto del arquitecto Gonçalo Byrne) y público – acuario, recinto de espectáculos y espacios deportivos –, y (3) el espacio público – para el efecto incluyendo un paseo marítimo, edificios de restauración y diversos espacios públicos con finalidades específicas.

Siguiendo para adelante, la intervención general entre Algés y Santo Amaro, «(1ª fase), fue realizada por la autoridad portuaria, habiendo sido definida las líneas generales de la solución de acuerdo con las orientaciones de la autarquía local (Ayuntamiento de Lisboa), en la secuencia de la revisión de un primer plano de pormenor;

No existió desafectación de la jurisdicción portuaria ni del Dominio Público Marítimo;

⁶⁴⁶ Vide también el artículo, firmado por Luisa Botinas, con el título *Arranjo de frente marginal entre Algés e a Torre de Belém: Operação plástica no Tejo*; in: periódico *Diário de Notícias*, edición de 23 de octubre de 1995

La zona estaba ocupada con instalaciones diversas, en grande parte desactivadas u obsoletas y, en general, presentando un elevado estado de degradación. El ejercicio de esas actividades en aquella área no era determinante para el puerto, que disponía de alternativas para los casos en que era necesaria la reinstalación;

La intervención incidió fundamentalmente en la mejora de esas instalaciones y actividades, en la limpieza general de la zona y en la creación de una amplia zona verde pública, puntuada por algunos equipamientos; la mayor concentración de equipamientos tuvo lugar en el entorno de la dársena de Santo Amaro; aunque se haya pretendido diversificar el tipo de equipamientos, la demanda acabó por determinar una preponderancia significativa de los equipamientos de hostelería; se dio particular importancia al aumento de la capacidad de las infraestructuras de apoyo a la náutica de recreo; las construcciones efectuadas respetaron, casi en su totalidad, la volumetría y la traza de las antiguas instalaciones portuarias;

En simultaneo (...) la autarquía local (Ayuntamiento de Lisboa) llevó a cabo la mejora de la accesibilidades viarias y peatonales a la zona»⁶⁴⁷.

Común a este proyecto, era también la intención de crear un paseo marítimo «de varios kilómetros, entre Alcântara y el Río Jamor»⁶⁴⁸, que constituiría el eje de continuidad peatonal de todas las intervenciones locales.

En este tramo, el estudio de arreglo y valorización de la ribera dársena del Bom Sucesso-Espelho de Água, igualmente elaborado en 1995, tuvo la autoría de Troufa Real, que fue también el responsable por el intervención realizada en el Bom Sucesso, en el otro lado del corredor longitudinal de

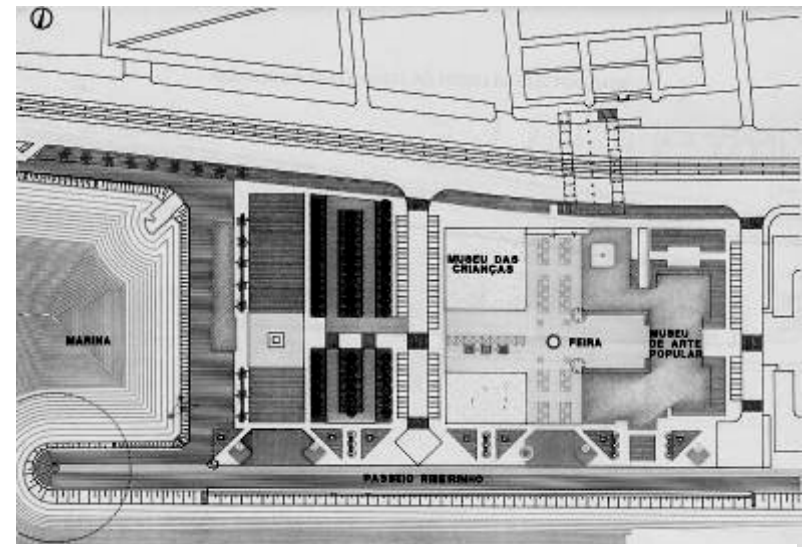


imagen 521

Estudio de arreglo y valorización de la ribera dársena del Bom Sucesso-Espelho de Água, 1995, del arquitecto Troufa Real

infraestructuras (vide capítulo 4.2.3, imágenes 396 a 403) – las dos zonas conectadas por un paso aéreo peatonal.

Esta coordinación en la autoría de las intervenciones, en el lado de la ciudad y en el lado del puerto, refleja bien el cambio, entonces ya en curso, en la relación puerto-ciudad.

Centrándonos en la propuesta, esta consistió esencialmente en una intervención de proyecto de espacio público, con la creación de aparcamiento integrado en el pasaje de servicio a la dársena del Bom Sucesso y a los edificios del Museo de Arte Popular y del Museo de las Crianzas, este último resultante de un convenio, firmado el 24 de mayo del mismo año, entre la APL y el Instituto Portugués de Museos⁶⁴⁹.

Este estudio, en conjunto (1) con la propuesta también realizada de arreglo del entorno del Museo de la Electricidad (edificio de la Central Eléctrica, presentado en la imagen 65), del arquitecto Tomás Taveira, y (2) con el proyecto no realizado de

⁶⁴⁷ CABRAL, Natércia Rego (1997, septiembre); *Requalificação das frentes ribeirinhas do Porto de Lisboa*; APL, documento policopiado; Lisboa, pp.11/13

⁶⁴⁸ *Alcântara – Santo Amaro: início do passeio marítimo e obras na doca*; in: periódico *Duas Margens. Notícias do Ordenamento da Zona Ribeirinha*; APL, número 1, enero de 1995, pp.6

⁶⁴⁹ *Museus das Crianças e de Arte Contemporânea na zona ribeirinha*; in: periódico *Duas Margens. Notícias do Ordenamento da Zona Ribeirinha*; APL, número 3, julio de 1995, pp.1

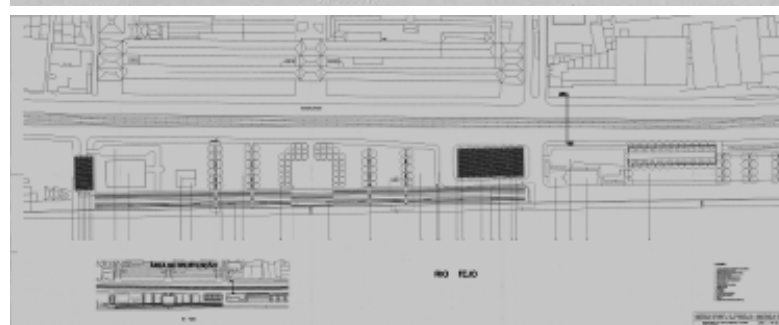
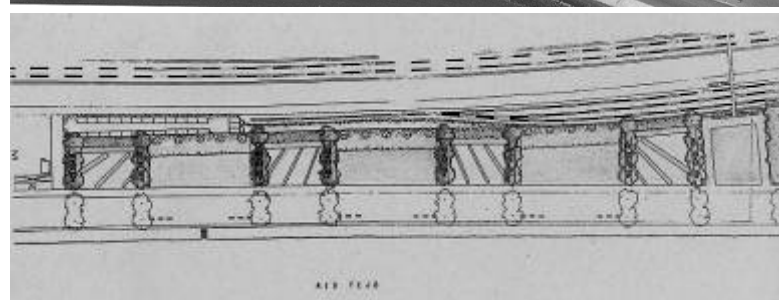
transformación de la *Estación Marítima de Alcântara* en un museo, del arquitecto *Miguel Correia*⁶⁵⁰, a los que debemos añadir (3) el *arreglo de la ribera de la Junqueira*, del arquitecto del puerto *Rui Alexandre* y del arquitecto *Alcino Soutinho*, y (4) el arreglo del entorno de la dársena de *Santo Amaro*, del arquitecto *Rui Alexandre*, constituyeron la agenda de intervenciones en curso, en simultáneo al proceso del POZOR II.

Hay que destacar que, salvo las dos excepciones de proyectistas coordinados con la ciudad (*Massapina* y *Troufa Real* estudiaron la ribera en los dos lados del corredor de infraestructuras), se hizo entonces evidente el vínculo de este encargo externo de proyectos de arquitectura por parte del Puerto al equipo del POZOR (*Miguel Correia* y *Alcino Soutinho*) y a los pocos que salieron públicamente en su defensa (*Tomás Taveira*).

Siguiendo para naciente, la transformación de la ribera portuaria de la *Junqueira*, limítrofe al edificio de la *Cordearia Nacional* y de la FIL (*Feria de Exposiciones*), empezó, en 1995, con la demolición de los pabellones que entonces ocupaban la ribera, por parte de *Asociación Industrial Portuguesa* – aún visibles en la imagen 522.

En 1995, el Puerto tuvo en sus manos un primer estudio para el lugar, de la arquitecta paisajista *Manuela Raposo Magalhães*, que no avanzó debido a la no aceptación por el Puerto de la propuesta de muros, cierres, o de cualquier otro elemento que pudieran convertirse en una barrera visual, siendo obligatoria la apertura total del espacio.

Al desvincularse la autora del proyecto, un nuevo estudio de *reordenación del frente ribereño de la Junqueira*, se presentó en enero de 1998, del arquitecto del puerto *Rui Alexandre* y del



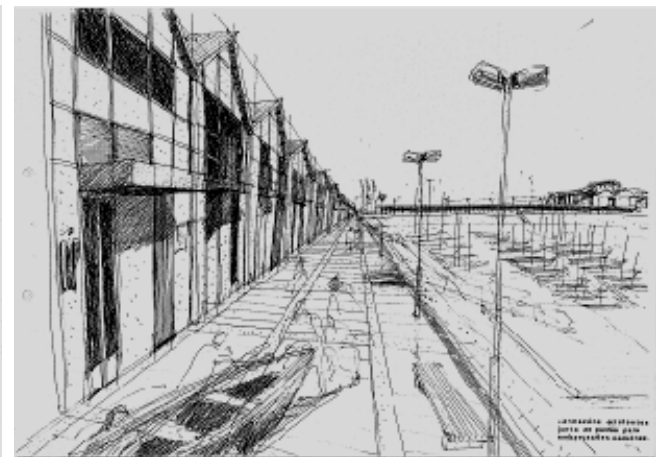
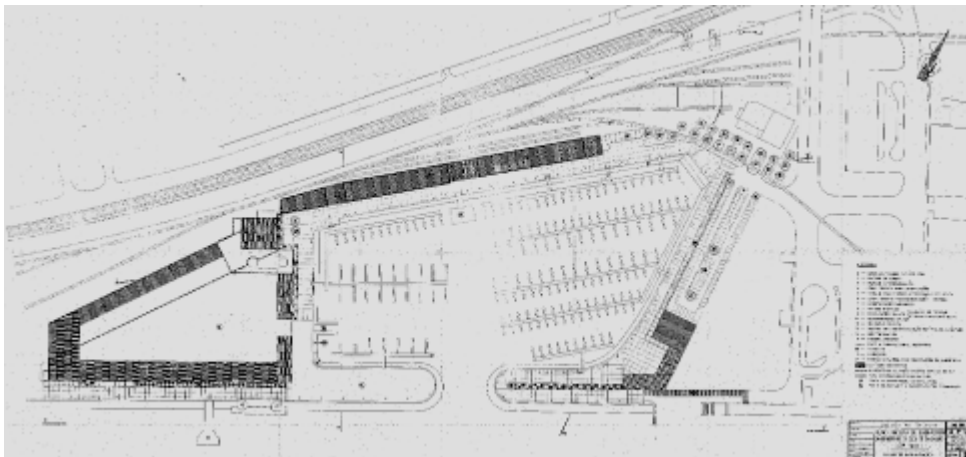
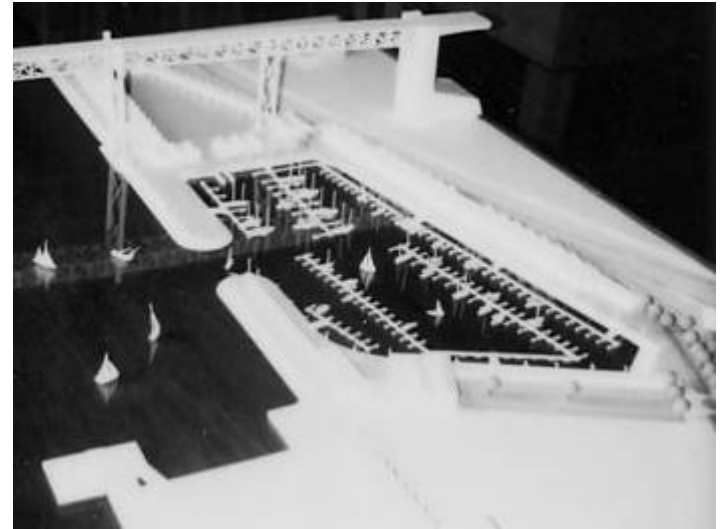
imágenes 522 a 524

Transformación de la ribera portuaria de la *Junqueira*: (522) vista aérea en 1994, con los pabellones desmantelados en 1995 por la *Asociación Industrial Portuguesa* en primer plano; (523) *proyecto de valorización del paisaje de la ribera de la Junqueira* en apreciación por el puerto en 1995, arquitecta paisajista *Manuela Raposo Magalhães*, no realizado, y; (524) *proyecto de reordenación del frente ribereño de la Junqueira*, 1998, del arquitecto del puerto *Rui Alexandre* y del arquitecto *Alcino Soutinho*

arquitecto *Alcino Soutinho*⁶⁵¹, el cual, intentando aprovechar algún material ya existente en la obra, propuso la creación de dos bolsas de aparcamiento rebajadas – de modo que los automóviles no constituyesen barreras visuales – y la introducción puntual de equipamiento urbano.

⁶⁵⁰ La elaboración de estos tres proyectos locales era ya conocida en el momento de la presentación del POZOR II, interpretándose en el sentido de que el Puerto avanzaba con las obras incluso antes de la aprobación del estudio; vide: *Segunda versão está prota: POZOR volta à carga*; in: periódico *Público*, suplemento *Local Lisboa*, edición de 14 de marzo de 1995

⁶⁵¹ ALEXANDRE, Rui; SOUTINHO, Alcino (1998, enero); *Reordenamento da frenteribeirinha da Junqueira*; APL; Lisboa



imágenes 525 a 528

La transformación de la ribera portuaria en la zona de la dársena de *Santo Amaro*: (525) vista de la reconversión de plano de agua para dársena de recreo, 1991; (526) a (528) maqueta, plano y boceto del *plan parcial de reconversión de la dársena de Santo Amaro*, 1991/1992, del arquitecto *Rui Alexandre*

En esta zona se intentaba dar continuidad a la idea del paseo marítimo, realizando y valorizando la simetría del edificio de la Cordearia.

Más a naciente, la transformación de la ribera en la zona de la dársena de *Santo Amaro* tuvo una historia más rica, cuyo primer momento fue en diciembre de 1991, fecha de la inauguración de su adaptación a dársena de recreo, trabajo que incidió

simplemente sobre el equipamiento del plano de agua para esta finalidad.

La reutilización de los almacenes de la dársena, vacíos y en razonable estado de conservación, apuntaba entonces para su adaptación para el servicio a los clubes náuticos locales, ocupación que no llegó a darse.

Los estudios del *plan parcial de reconversión de la dársena de Santo Amaro*, realizados en dos fases entre 1991 y 1992, del arquitecto *Rui Alexandre*⁶⁵², contemplaron entonces una propuesta de arreglo de los espacios exteriores y la definición de normas para la intervención en los edificios existentes – como el mantenimiento de las paredes de ladrillo y estructura metálica en color de gris plomizo y del tejado en teja marsella.

Siendo la mayoría de los almacenes adaptados para los clubes náuticos, la excepción era el edificio central, que debería ser transformado en un tanque para la práctica deportiva; el aparcamiento, localizado a naciente de la dársena ocupaba aproximadamente la implantación que ha venido a tener, previendo también una galería de conexión con la *Estación Marítima de Alcântara*.

A poniente de la dársena, por debajo del puente, estaba prevista la creación de una zona de nuevos edificios, localizando oficinas, comercio y un hotel sobre el río, comercio y restaurantes sobre la dársena, y reservando el interior y traseras para un parque de embarcaciones.

En 1994 la dársena de *Santo Amaro* se convirtió en un proyecto piloto del POZOR, empezando un proceso de concesión de los distintos almacenes⁶⁵³ – del que resultó su dinámica de ocupación actual –, asociado a una intervención en el espacio público (1995/1996), del arquitecto *Rui Alexandre*, que contempló, en particular, la construcción de una estructura sobre el río destinada a las terrazas.

La zona de la dársena de *Alcântara* fue también uno de los espacios que sufrió una importante transformación, en este caso combinando (1) la intervención prioritaria relativa a la

operatividad de la actividad portuaria, localizada en el muelle sur de la dársena, sobre el río – según diversos estudios del puerto, el mejor muelle portuario de Lisboa, debido a la mayor profundidad, permitiendo el acceso a grandes embarcaciones porta - contenedores –, y (2) la intervención en el plano de agua y en el muelle interior norte de la dársena, del lado de la ciudad, abiertos al público e integrados en los usos urbanos.

Centrándonos en esta segunda zona, la dinámica general del puerto de reconversión de las zonas sin función operacional para las actividades náuticas⁶⁵⁴ también se aplicó en el plano de agua de *Alcântara*, habiendo sido inaugurado, en junio de 1994, su nuevo uso como dársena para embarcaciones de recreo.

La actividad de turismo de los cruceros, entonces centrada en las terminales de *Alcântara* y de la *Rocha do Conde de Óbidos* mereció también una inversión del puerto, con la remodelación, durante el año 1995, de los dos edificios⁶⁵⁵ y del muelle de la *Rocha do Conde de Óbidos*⁶⁵⁶.

De forma similar a lo sucedido en la dársena de *Santo Amaro*, la reutilización del plano de agua indujo, también, la recalificación del espacio público para uso urbano y del edificado industrial libre; en el caso de *Alcântara*, la recuperación de la idea del POZOR II de creación de un paseo marítimo a lo largo del muelle interior norte de la dársena acabó por ser concretada, para tal efecto con un proyecto del arquitecto *Rui Alexandre*.

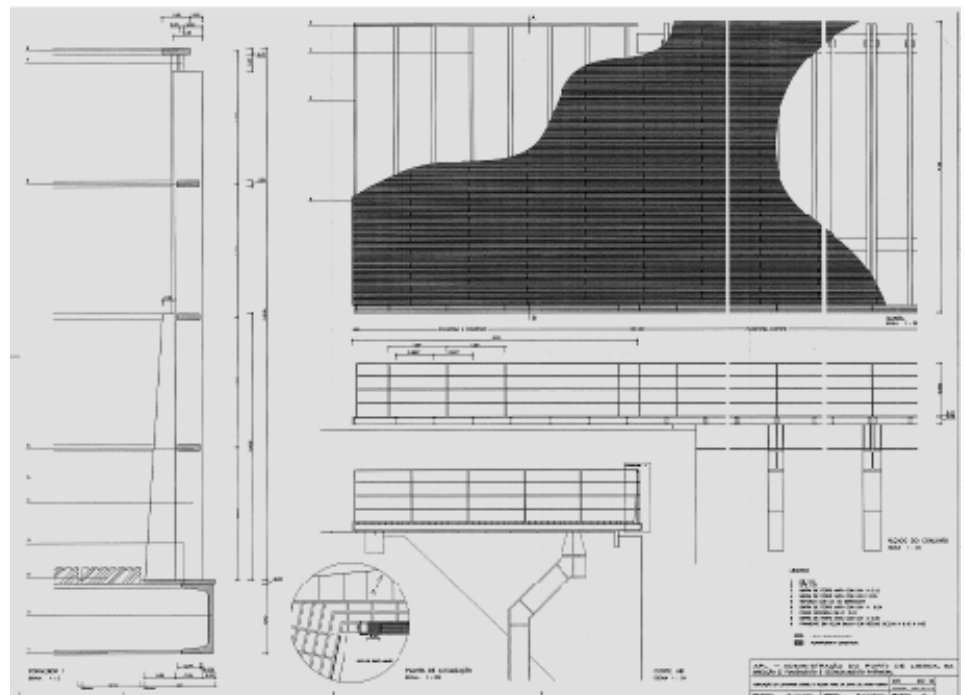
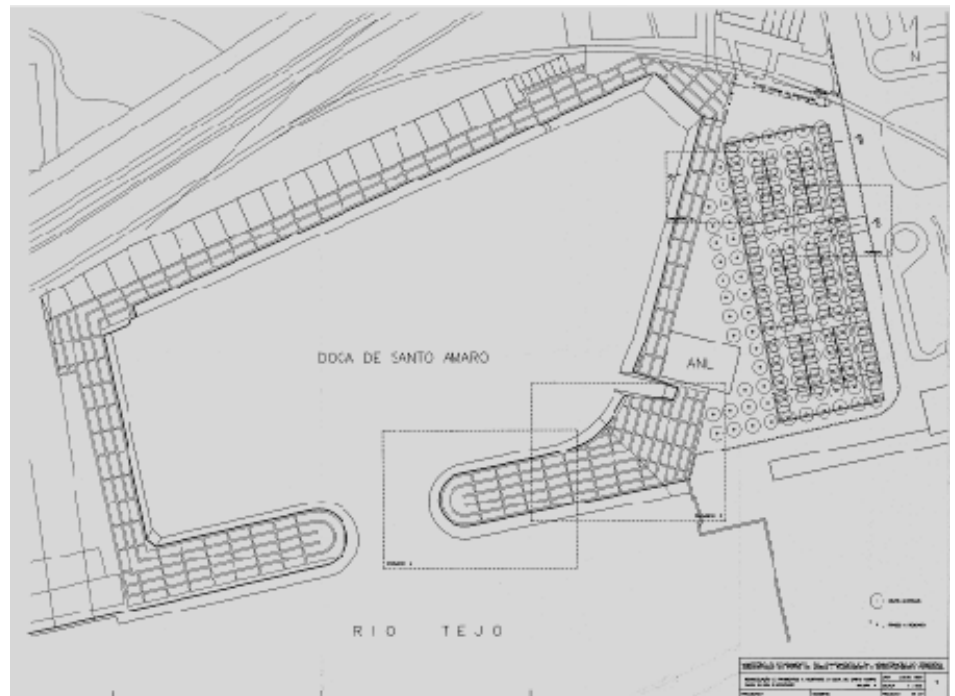
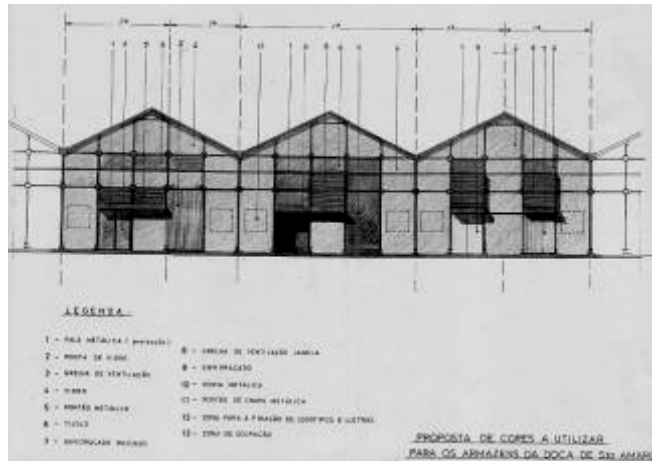
⁶⁵² ALEXANDRE, Rui (1992, marzo): *Plano parcelar de reconversão da Doca de Santo Amaro – 2ª Fase*; APL; Lisboa

⁶⁵³ las cuatro ediciones publicadas del periódico del puerto *Duas Margens. Notícias do Ordenamento da Zona Ribeirinha* (APL, números 1 a 4, enero/abril/julio/diciembre de 1995) testimonian con bastante detalle el proceso de concesión y la realización de los trabajos a lo largo del año de 1995

⁶⁵⁴ Vide: (1) *II Jornadas do Porto de Lisboa discutiram náutica de recreio*; in: periódico *Duas Margens. Notícias do Ordenamento da Zona Ribeirinha*; APL, número 2, abril de 1995, pp.8/10 (2) *Estudo de ordenamento dos núcleos de apoio a actividades náuticas turístico/recreativas no estuário do Tejo – Relatório de progresso*; Consulmar, Camper & Nicholsons, Direcção-Geral de Portos, Navegação e Transportes Marítimos; Lisboa, 1997

⁶⁵⁵ *Porto de Lisboa remodela Gares Marítimas da Rocha do Conde de Óbidos e de Alcântara*; in: periódico *Duas Margens. Notícias do Ordenamento da Zona Ribeirinha*; APL, número 2, abril de 1995, pp.5

⁶⁵⁶ *Lancados projectos para os cais da Rocha e de Alcântara-Norte*; in: periódico *Duas Margens. Notícias do Ordenamento da Zona Ribeirinha*; APL, número 3, julio de 1995, pp.4



imágenes 529 a 533

La transformación de la ribera portuaria en la zona de la dársena de Santo Amaro, arquitecto Rui Alexandre: (529) diseño de la propuesta de colores a utilizar en los almacenes de Santo Amaro, 1992; (530) vista de los almacenes en remodelación, 1995; (531) vista actual de la dársena; (532) pormenor de la remodelación de pavimentos a naciente de la dársena de Santo Amaro, 1996, y; (533) ampliación de la plataforma sobre el talud norte de la dársena de Santo Amaro, 1995

Los antiguos edificios de almacenes localizados entre la dársena y la ciudad fueron también recuperados, destacando la dinámica inducida por el propio puerto al proceder, ya en 1994, a la transferencia de los servicios administrativos de la APL para el *Edifício Infante D. Henrique*.

Sin nunca haber salido de los planes del Puerto, el tema de la accesibilidad terrestre a la dársena portuaria de *Alcântara* conoció, en la segunda mitad de la década de los noventa, un nuevo episodio, donde se evidenció la permanencia de una tensión en las relaciones puerto-ciudad.

Estando en causa la conexión directa (sin pasos elevados sobre ejes principales viarios y ferroviarios) de la mejor zona operativa del puerto al sistema nacional de ferrocarriles, hecho sin el que el puerto presenta algún déficit de eficacia, el arquitecto de paisaje *Sidónio Pardal* desarrolló un estudio comparativo de dos soluciones alternativas⁶⁵⁷ para resolver los puntos de conflicto – viaducto simple v/s solución mixta de túnel y viaducto –, considerando como criterio también el impacto visual y la inserción en el tejido urbano de *Alcântara*.

La conclusión fue que la mejor solución era la de viaducto simple y en la secuencia de la aparición de noticias en la prensa poco favorables relativas al estudio de *Sidónio Parda*⁶⁵⁸, se promovió una reunión de trabajo con el Alcalde de Lisboa, para intentar coordinar el desarrollo de la propuesta.

Como señalaron los representantes del puerto, el Alcalde *João Soares* consideró «*la solución del viaducto inaceptable desde el punto de vista urbanístico, "porque tiene gran impacto"*» sin ser,

⁶⁵⁷ PARDAL; Sidónio (1997, octubre); *Ligação ferroviária desnivelada à zona portuária de Alcântara – Análise de soluções alternativas*; APL; Lisboa

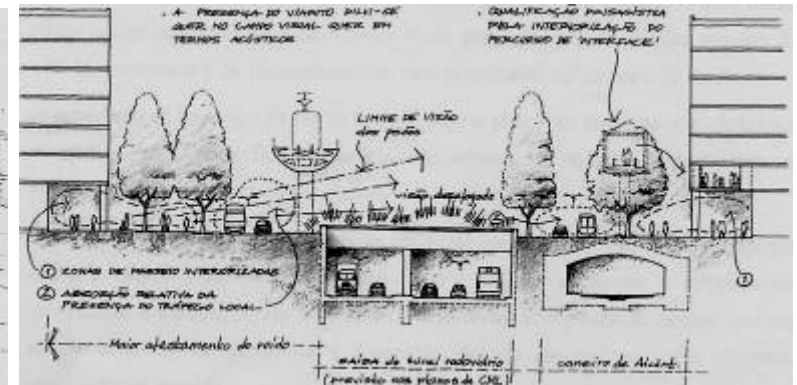
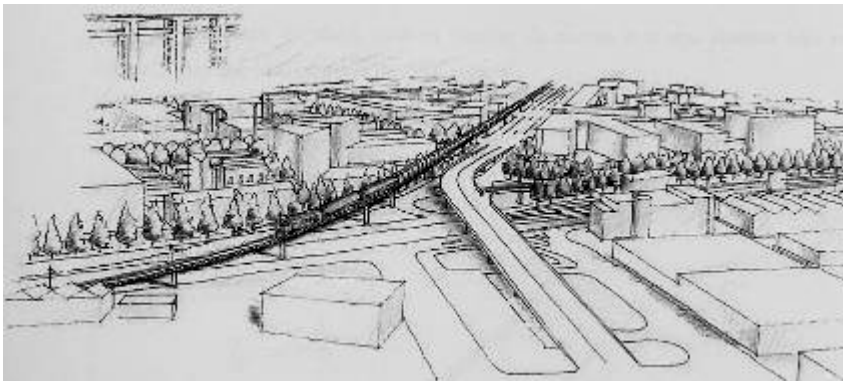
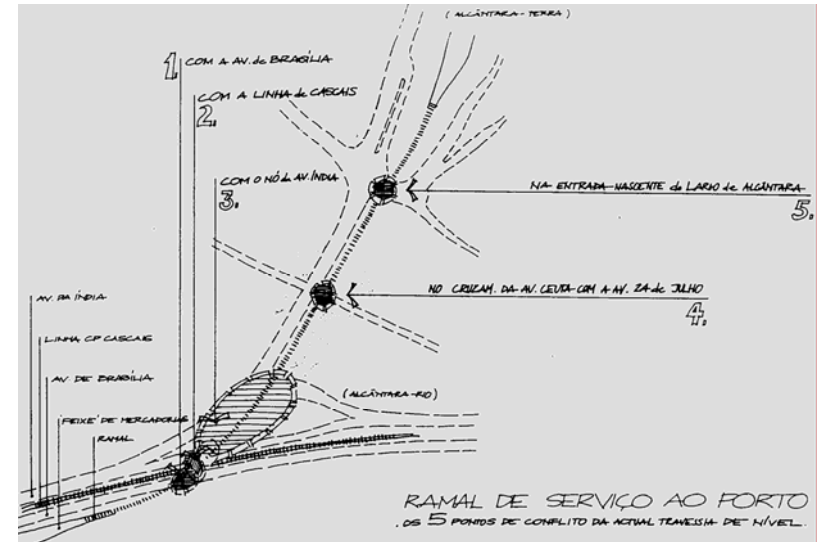
⁶⁵⁸ Vide: (1) *APL contra-ataca, alerta cidadãos!*; in: *Semanário*, edición de 20 de diciembre de 1997; (2) *Porto de Lisboa volta a estar no centro da polémica; acessos esbarram na Câmara*; in: *Semanário*, edición de 27 de diciembre de 1997; (3) *Obras clandestinas no Porto de Lisboa*; in: *Semanário*, edición de 3 de enero de 1998; *Soares trava viaduto de Alcântara*; in: *Semanário*, edición de 3 de enero de 1998; (4) *Porto de Lisboa volta a estar no centro da polémica; acessos esbarram na Câmara*; in: *Semanário*, edición de 27 de diciembre de 1997



imágenes 534 a 536

Transformación de la dársena de *Alcântara*: (534) vista actual de la dársena; (535) perspectiva de la remodelación del antiguo pabellón 3 para los servicios administrativos de la APL – *Edifício Infante D. Henrique*, 1994; (536) vista de las nuevas infraestructuras de la dársena para embarcaciones de recreo, 1994

tampoco, la solución mixta «*de su agrado. Confirmó ser de la opinión del Concejal Machado Rodrigues que el asunto de las accesibilidades no era urgente*»; sin dejar de mostrar el desagrado por la APL al desarrollar soluciones al margen del Ayuntamiento, «*el representante del Ayuntamiento afirmó también en diversas ocasiones que el problema de la urbanización del Valle de Alcântara se daría en los próximos diez*



imágenes 537 a 540

Propuestas de transformación del nudo de Alcântara: (1) vista aérea del nudo en 1994; (2) a (4) plano general, perspectiva y perfil del estudio de *conexión ferroviaria desnivelada a la zona portuaria de Alcântara - Análisis de soluciones alternativas*, del arquitecto paisajista Sidónio Pardal, 1997

años, siendo difícil estar ahora a concretar soluciones y compromisos»⁶⁵⁹.

Excluyendo la componente casuística del ejemplo aquí presentado, la verdad es que, hasta la actualidad, esta conexión clave para una mejor Terminal de contenedores del puerto continua sin resolver, estando en estudio en el marco de la

operación de renovación urbana *Alcântara XXI* – vide el capítulo 4.2.3.

También en la zona comprendida entre la *Rocha do Conde de Óbidos* y *Santos/Cais do Sodré* las propuestas de zonificación avanzadas por el POZOR II acabaron por llegar a ser parcialmente concretadas, (1) asumiendo el puerto la política de calificación de las zonas operacionales (infraestructuras y edificios) en la *Rocha do Conde de Óbidos* y (2) progresivamente reconvirtiendo y devolviendo a la ciudad el frente-río entre *Santos* y el *Cais do Sodré* –aplicando aquí, de

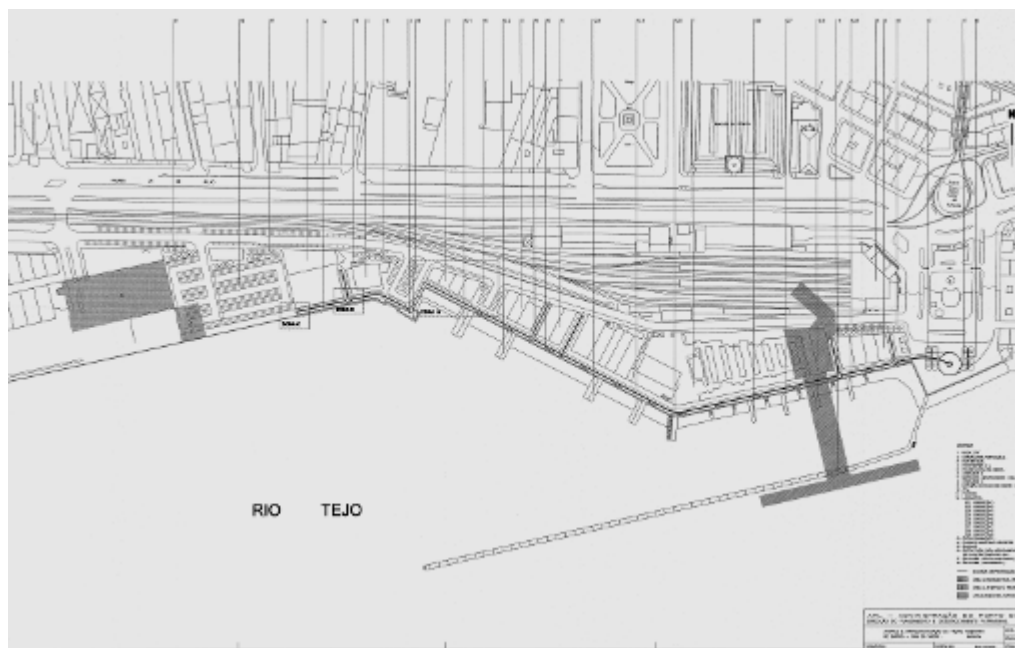
⁶⁵⁹ *Acessibilidade ferroviária à plataforma portuária de Alcântara* (1998, enero); APL, documento policopiado – memo/resumen de la audiencia CML/APL; Lisboa

forma muy efectiva, la política de concesiones de los espacios y edificios, asociada a la calificación del espacio público, en una mezcla de obra nueva (vide la demolición del antiguo almacén y la construcción del nuevo edificio para el restaurante *Ar de Roque*, en 1995) y de remodelación de edificios industriales preexistentes (vide la intervención de remodelación del antiguo almacén para el complejo de restaurantes *Kais*).

En este nuevo tramo abierto a la ciudad, el arquitecto *Rui Alexandre* preparó un proyecto de intervención conjunta en el espacio público⁶⁶⁰, en el que se valorizaba y diseñaba el paseo marítimo lineal, intentando crear una imagen de continuidad del conjunto, y la propuesta de un programa equilibrado de introducción de mobiliario urbano como soporte a las varias concesiones.

Saltando para la ribera central a naciente del *Terreiro do Paço*, la zona de jurisdicción portuaria donde el proceso de transformación ha sido más relevante – y sigue todavía en curso – fue la zona comprendida entre el muelle del *Jardim do Tabaco* y *Santa Apolónia*.

Este tramo inició su dinámica de transformación a partir del desarrollo del proyecto de la APL de adaptación de la zona de *Santa Aponia* como Terminal de cruceros, confiriendo una nueva utilización a los antiguos terrenos ganados al río, cuya localización, «*delante de la estación de ferrocarril, va permitir un*



imágenes 541 a 544

Transformación de la ribera portuaria en el trozo *Rocha do Conde de Óbidos – Cais do Sodré*: (541) Arreglo y proyecto de infraestructuras de la frente ribereña de Santos – Cais do Sodré, arquitecto *Rui Alexandre*, 1998, no realizado; (542) la calificación de las infraestructuras portuarias operacionales de la *Rocha do Conde do Óbidos*: vista actual del almacén portuario recuperado; (543) vista de la construcción del nuevo edificio para el restaurante *Ar de Roque* y espacio público delantero, Santos, 1995, y; (544) vista actual del antiguo almacén remodelado para el complejo de restaurantes *Kais*

*desplazamiento más fácil de los turistas de cruceros hacia el centro de la ciudad»*⁶⁶¹.

⁶⁶⁰ ALEXANDRE, Rui 1998, enero(): *Arreglo e infra-estruturação da frente ribeirinha de Santos – Cais do Sodré*; APL; Lisboa

⁶⁶¹ *Rocha e Santa Apolónia preparam-se para o ano 2000*; in: periódico *Duas Margens. Notícias do Ordenamento da Zona Ribeirinha*; APL, número 1, enero de 1995, pp.6



imágenes 545 a 548

Transformación de la ribera portuaria entre el muelle del Terreiro do Trigo y Santa Aponia: (545) y (546) plano de implantación, bocetos y alzados del *Anteproyecto de arquitectura Animacais - Doca do Jardim do Tabaco*, de autoría de los arquitectos Carlos Macedo y Benardo Daupías, 1996; (547) vista aérea de la dársena del Jardim do Tabaco, 1994, y; (548) estudio en curso de *ordenación del frente litoral Jardim do Tabaco - Santa Apolónia*, de autoría del arquitecto Bruno Soares, desarrollando el programa de una nueva terminal de cruceros

También previstos en el POZOR II – vide imagen 4.4.23 –, los trabajos (1) del nuevo muelle de 400 metros, en un tablero sobre estacas, (2) de remodelación de un conjunto de almacenes contiguos preexistentes para un programa integrando la nueva estación marítima y un conjunto de servicios, comercio y hostelería, y (3) de calificación del espacio público y creación de

aparcamiento automóvil, se desarrollaron durante 1995, año en que llegó incluso a iniciar sus actividades⁶⁶².

⁶⁶² *Terminal de passageiros de Santa Apolónia já funciona*; in: periódico *Duas Margens. Notícias do Ordenamento da Zona Ribeirinha*; APL, número 4, diciembre de 1995, pp.14

Más al sur, el muelle del *Jardim do Tabaco – Terreiro do Trigo* fue también lugar de cambio en el usufructo de la ribera por parte de los ciudadanos, transformación motivada por la intervención de remodelación en el antiguo almacén A-B – adaptado al edificio *Animacais* (anteproyecto de 1996) –, de los arquitectos *Carlos Macedo* y *Bernardo Daupiás*⁶⁶³.

Promovido por una figura pública de la televisión, el humorista *Herman José* – hecho que le dio mayor visibilidad⁶⁶⁴ –, la intervención partió del aprovechamiento de la estructura de aproximadamente 3.000 m², construida compuesta por 5 naves contiguas, con una disposición transversal al río, que se convirtió en la base de varios proyectos de arquitectura de interiores que concretaron el cambio de uso – remodelación complementada por la creación de un espacio de aparcamiento a partir de la demolición de algunos edificios ya prevista en el POZOR II.

Esta dinámica de transformación tiene continuidad en la actualidad con el proyecto en curso, conducido por el arquitecto *Bruno Soares*, de extensión de la Terminal de cruceros de *Santa Apolónia* hasta la dársena del *Jardim do Tabaco*, incorporando también el edificio del antiguo *Terreiro do Trigo* (Granero Público – vide imagen 2.1.13) localizado en el otro lado de la *Avenida Infante D. Henrique*.

Para naciente de *Santa Apolónia*, la ribera portuaria oriental está en gran parte ocupada por la segunda zona operacional del puerto (comprendida entre *Santa Apolónia* y *Poço do Bispo*); dejando aparte este corredor especializado, cabe destacar también la inversión realizada en la calificación de la zona operacional, sin perder de vista la relación del puerto con la ciudad – de lo que constituye un buen ejemplo la remodelación

de los cierres del espacio portuario, realizado a propósito de los accesos a la Expo98, pasando a permitir el contacto visual,.

En la actualidad, sigue en elaboración el nuevo *Plan Estratégico del Puerto de Lisboa*, cuyas propuestas no son todavía públicas.

⁶⁶³ MACEDO, Carlos; ALVES, Bernardo Daupiás (1996): *Anteproyecto de arquitectura Animacais – Doca do Jardim do Tabaco*; Lisboa

⁶⁶⁴ Vide: *Qualidade e humor no Jardim do Tabaco*; in: periódico *Duas Margens. Notícias do Ordenamento da Zona Ribeirinha*; APL, número 4, diciembre de 1995, pp.10

4.5 EXPO'98 Y AMERICA'S CUP 2007: LOS "PROYECTOS ESPECIALES" Y LA DIMENSIÓN METROPOLITANA EN LA RENOVACIÓN URBANA DE LA RIBERA DE LISBOA

«La decisión de la ubicación de la Expo en la zona oriental, área industrial a la que le llegó el proceso de traslado de las grandes unidades industriales, creó las condiciones necesarias para una reconversión controlada, en la forma y en el tiempo, de un área muy extensa en degradación acelerada y con fuertes impactos ambientales negativos sobre la ciudad y el río.

La conjunción entre la operación Expo'98 (340 hectáreas de área y 5 kilómetros de frente fluvial) y la realización de importantes infraestructuras de transportes, entre ellas el nuevo puente sobre el Tejo (Puente Vasco da Gama,) dan a este proyecto una importancia ineludible en el desarrollo de la ciudad y del área metropolitana, y no sólo como construcción de una referencia que marcará la imagen futura de la ciudad y de un forma de reurbanización del frente ribereño.

Lisboa siguió el ejemplo dado por Barcelona con motivo de la realización de los Juegos Olímpicos del 92 al entender, y muy bien, que la realización de eventos a nivel mundial constituyen no sólo oportunidades mediáticas de marketing político y turístico, sino también oportunidades urbanísticas excepcionales.

Lisboa está utilizando la Expo'98 como medio y motor de transformación de la zona oriental de la ciudad y de recuperación de parte de su frente de ribera»

SOARES; Luis Bruno (1998): *A Expo'98 e o retorno de Lisboa ao rio / La Expo'98 y el retorno de Lisboa al río*; in: TRIGUEIROS, Luis; SAT, Claudio (edición); *Lisboa Expo'98*; Blau; Lisboa, pp.24

Heterogénea y diversificada, la transformación de la ribera de Lisboa que hemos observado hasta el momento ha ocurrido (1) en el contexto de la ciudad, en las dos escalas (1.1) del proyecto de arquitectura y (1.2) del proyecto de la compañía industrial, y (2) en el contexto de la gestión de los dominios públicos, de las zonas de jurisdicción portuaria.

En los dos próximos capítulos veremos dos procesos distintos en que, en un salto de escala, la transformación de partes localizadas de la ribera industrial ganó una dimensión

metropolitana, justificada por la dimensión de las operaciones de renovación urbana – dimensión expresada, entre otros, (1) en la mayor dimensión del área efectiva de incidencia, (2) en los criterios que justificaron su realización, (3) en la articulación con la gran infraestructura, (4) en el programa previsto, (5) en la inducción del desarrollo en los territorios de su entorno, y (6) por la relevancia para la metrópolis en cuanto a organización espacial.

En este capítulo, estudiaremos en particular los dos casos con estas características que podemos hallar en la Ribera de Lisboa, uno realizado y el otro no, y que no fue por casualidad que se localizaron en los dos extremos del municipio – correspondiendo (1) al extremo ribereño oriental, repartido con el municipio de Loures, en la zona de la petroquímica y dársena de *Cabo Ruivo*, hasta el *Río Trancão*, y (2) al extremo ribereño poniente, repartido con el municipio de *Oeiras*, en los terrenos de la dársena de pesca creada sobre el río en la década de los cincuenta.

Correspondiendo a un área de intervención de, respectivamente, unas 350 hectáreas y unas 49 hectáreas⁶⁶⁵, ambas operaciones de renovación urbana de la ribera portuaria e industrial se encuadraron (y quizás motivadas) por la realización de eventos internacionales de gran relevancia, en el primer caso la realización de la *Expo'98* y en el segundo la candidatura (sin éxito puesto que la ganó Valencia) para la organización de la *America's Cup 2007*.

Como veremos, en particular en el caso de la *Expo'98*, los criterios utilizados para encontrar el local de realización del evento estuvieron, ya desde el inicio, asociados a temas de desarrollo urbanístico, siendo el proceso de renovación urbana de todo este extremo de la ribera de Lisboa el resultado de la intención expresa de lograr, con esa intervención, la introducción de un factor de cambio en la división creada desde 1938 con la

⁶⁶⁵ En este caso sin contar con el área del plan de agua de las marinas

afectación del frente oriental al uso industrial – en contrapunto de la noble e histórica ribera occidental.

En ambos casos, la articulación con la gran infraestructura metropolitana y de la ciudad confirió a estas iniciativas urbanas locales una dimensión urbanística mucho más extensa que su área específica de intervención.

Constituyen ejemplos bien demostrativos de esta dimensión ampliada (1) la decisión de construir el *Puente Vasco da Gama* y la reestructuración realizada en todo el sistema de accesibilidades viarias y transporte público de la zona oriental de la ciudad y de su ribera, en el caso de la *Expo'98*, y (2) la prioridad entonces atribuida a la prolongación de la *Circular Regional Interna de Lisboa* (CRIL), desde *Algés* hasta *Trafaria*, como tercera travesía del Tejo y el retomar el tema del enterramiento del corredor longitudinal de infraestructuras frente a *Algés*, en el caso no realizado de la *America's Cup 2007*.

De igual forma, también al nivel del programa adoptado por las intervenciones de renovación urbana en el ámbito de la *Expo'98* y de la *America's Cup 2007* asumieron su dimensión supra-local.

Dejando de parte la relevancia cultural y económica del tema asociado a los eventos, ambos casos, más allá de la cuota normal de equipamientos asociados a cualquier nueva urbanización (escuelas, hospitales, etc.), se conceptuaron como oportunidades para realizar algunos equipamientos de ámbito nacional o regional, destacando, al haber sido concretado, la integración en la intervención de la *Expo'98* – vide el nuevo *Oceanário*, el gran pabellón multiusos o la nueva *Feria de Industrias*, estos últimos albergando utilizaciones provisionales distintas durante el evento.

No podemos dejar de referir la inducción de desarrollo que tuvo lugar en el entorno de la operación de renovación urbana motivada por la *Expo'98* – vide, por ejemplo, las accesibilidades o el plan de urbanización del entorno, promovido por la ciudad –,

un segundo aspecto distingue de los demás los casos de renovación urbana de la zona de la *Expo'98* y de lo que podría haber sido la *America's Cup 2007*.

Efectivamente, el desarrollo de estos proyectos se ejecutó fuera del sistema usual de la planificación urbanística, estando ambos proyectos (realizados o planteados) dentro de contextos especiales creados por el Estado – con manifestación (1) en el régimen especial dentro de los instrumentos de gestión territorial, y (2) en la creación de modelos de planificación y gestión autónomos, recurriendo a empresas con competencia propia, creadas para este efecto.

Además (3) la obligación de cumplir con plazos bastante más cortos de los habituales en operaciones de renovación urbana de esta naturaleza – debido a la realización de los eventos –, o (4) la concurrencia de fuertes inversiones públicas y de la intención de asumir un carácter ejemplar – resultante de la visibilidad del evento y de la “anormal” concentración de inversión – concurren para la distinción de este proceso de los presentados hasta ahora en la transformación de la ribera industrial.

Esta doble característica, que pasa por la relevancia metropolitana de la intervención, a nivel de inversión (pública y privada) y de su organización espacial, y por el carácter especial que asume su marco de planificación y gestión, justificado por la inserción en el proyecto del evento, encuentran un paralelo con el concepto de “proyectos especiales”, «*motores de la nueva dinámica en la ciudad existente*», que Joan Busquets desarrolló, por ejemplo, a propósito de la *Expo'98*, refiriéndose al caso de Barcelona⁶⁶⁶.

Como veremos, el concepto de “proyectos especiales” – que tuve oportunidad de adoptar en publicaciones realizadas sobre

⁶⁶⁶ BUSQUETS, Joan (1998): *Barcelona: os projectos "especiais". Motores da nova dinâmica na cidade existente / Barcelona. Los proyectos "especiales". Motores de la nueva dinámica en la ciudad existente*; in: TRIGUEIROS, Luiz; SAT, Claudio (edición); *Lisboa Expo'98*; Blau; Lisboa, pp.15/16

el tema general de la renovación urbana de zonas portuarias⁶⁶⁷ – puede ser adoptado con particular oportunidad en este proceso de transformación de la Ribera de Lisboa, siendo quizás adecuado para ayudar a distinguirlo de los anteriormente presentados.

Antes de entrar en los casos, no puedo dejar de anotar que, aunque de forma indirecta, tuve la oportunidad de formar parte de ambos proyectos⁶⁶⁸, hecho que por cierto influyó, también, en la perspectiva de presentación de estos casos.

4.5.1 El “proyecto especial” de la Expo’98: entre el efecto ejemplar y el primer reequilibrio del Área Metropolitana de Lisboa

Esta es, por cierto, la parte de este trabajo que se encuentra mejor documentada en diversas publicaciones, todo el proceso urbanístico de la renovación urbana de la Expo’98 – de la candidatura contra Toronto hasta los varios proyectos de arquitectura –, está registrado, organizado y documentado de forma bastante completa, motivo por el que no cabe realizar, en este capítulo, un trabajo de campo similar a los que sirvieron de base a toda la documentación presentada en los otros capítulos referentes a la transformación de la Ribera de Lisboa.

En el caso de la Expo’98, intento simplemente encuadrar la realización dentro de la tipificación de procesos de transformación de la ribera portuaria que el capítulo 4 desarrolla, pasando de forma rápida sobre la caracterización del caso – sin

dejar de sintetizar e ilustrar los principales momentos, con la intención de garantizar que el caso tiene, en el contexto del capítulo, al menos una valoración justa en relación a su importancia.

El proceso de renovación urbana de la ribera industrial y portuaria del tramo oriental comprendido entre *Cabo Ruivo* y el *Rio Trancão*, ya en el municipio de *Loures*, todavía en curso, tuvo su origen, ya en la década de los ochenta, en el proceso de la candidatura portuguesa para la organización de la *Expo’98*, presentado al *Bureau International des Expositions* (BIE).

Muy bien documentado en la publicación *Documentos para a História da Expo’98 (1989-1992)*, promovida en 1999 por la propia *Parque Expo’98*, este primer periodo, de lanzamiento y realización de los estudios e informes de candidatura, tuvo un papel clave en lo que, efectivamente, ha llegado a ser la intervención de renovación urbana.

El evento en sí mismo partió de una iniciativa de la *Comissão Nacional para las Conmemoraciones de los Descubrimientos Portugueses*, que, en 1989, a propósito de la conmemoración de los 500 años de la llegada de *Vasco da Gama* a la *India*, propuso al Gobierno, entre otros eventos, la «*construcción en Lisboa de una Exposición Internacional denominada Mercado del Oriente, destinada a señalar el encuentro entre Europa y el Oriente, proporcionado por el viaje de Vasco da Gama (...)*»⁶⁶⁹.

En el documento de propuesta se perfilaron, desde luego, hipótesis de localización para el evento; sin duda la exposición debía emplazarse en Lisboa, teniendo en cuenta «*las limitaciones de espacio, especialmente por la compresión de la ciudad junto al río, sería posible pensar en una solución que, de forma similar a lo que sucedió en Vancouver, se articulara la mejor localización*

⁶⁶⁷ Vide: (1) COSTA, João Pedro (2001/2006): *A renovação urbana de frentes de água: infra-estrutura, espaço público e estratégia de cidade como dimensões urbanísticas de um território pos-industrial*; in: Revista *Artitextos*, nº2; Faculdade de Arquitectura; Lisboa

⁶⁶⁸ Habiendo colaborado, en 1991, todavía como estudiante de arquitectura, en el equipo coordinado por los arquitectos *Carlos Duarte* y *José Lamas* que preparó el estudio que sirvió de base a la candidatura portuguesa al BIE – del que algunos elementos se reproducen en este capítulo – y habiendo integrado, en 2003, en representación de la *Secretaria de Estado de Ordenación del Territorio*, el *Consejo Consultivo* de la *Comisión Organizadora de la Candidatura a la America’s Cup 2007*

⁶⁶⁹ *Memorando sobre a Exposição Internacional de Lisboa de 1998*; Comissão Executiva da Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimientos Portugueses; Lisboa, 1989; in: *Documentos para a História da Expo’98 (1989-1992)* (1998); Parque Expo’98; Lisboa, pp.17/32

riberaña de la ciudad con las exigencias de un espacio de construcción amplio y polivalente.

La relativa concentración en la zona entre Alcântara y Belém parece impedir que se piense en una solución de este tipo. Más aún, las posibilidades de integración de un monumento como la Torre de Belém en el discurso expositivo (por ejemplo, como la puerta occidental) podría constituir un argumento importante. Además, en los próximos años, es inevitable la revitalización de todo el área circundante, como resultado de la construcción del Centro Cultural de Belém; y es perfectamente admisible el azoramiento o la construcción de plataformas acuáticas para ampliar el espacio de instalación de la exposición.

Una variante de esta solución dividiría la exposición en dos zonas: una en la zona de Alcântara-Belém y otra en la orilla sur, ligadas por conexiones de jetfoil (...). Existe, todavía, una obvia contraindicación: el tráfico fluvial, resultante de la localización del puerto de Lisboa, hace prácticamente imposible la comunicación entre las dos zonas de exposición por el río.

Una tercera alternativa, siempre siguiendo el curso del río, sería implantar la exposición en la zona oriental de la ciudad. Los problemas derivados de la concentración del movimiento portuario ligado a la actividad industrial parece no aconsejar esa hipótesis; pero, en la variante orilla norte- orilla sur, plantea perspectivas interesantes de desarrollo, sobre todo las relacionadas con la construcción de un segundo puente sobre el río Tejo»⁶⁷⁰.

La referencia siguiente al tema de la localización de la exposición tuvo lugar el 15 de marzo de 1990, en ocasión del Decreto Conjunto del Gobierno que creó un grupo de trabajo interministerial para desarrollar «un estudio sobre la localización de la exposición internacional e infraestructuras necesarias para

su realización»⁶⁷¹, con competencia para solicitar colaboraciones externas.

Cambiando de tema para *el mar y los océanos*, el recinto de la exposición mereció, en el verano de 1990, un importante informe, en el contexto del grupo de trabajo, por parte del arquitecto Francisco Silva Dias, en el que, a partir de 10 requisitos a los que el terreno debería obedecer⁶⁷², se lanzaron tres hipótesis de emplazamiento, específicamente (1) una localización regional, en el entorno de la ciudad, «en algún lugar» en una corona envolvente del estuario del Tejo», (2) la ribera occidental de Lisboa, comprendida entre las dársenas de la *DocaPesca* y de *Santo Amaro*, y (3) la ribera oriental, «alrededor de la dársenas de los Olivais y con prolongación hasta Beirolas»⁶⁷³.

En su evaluación de las hipótesis, *Silva Dias* descartó la primera, desvalorizó la segunda – «en el concepto general, apunta para un camino crítico (...)» – y retuvo la ribera oriental como hipótesis a considerar: «responde de forma positiva a un gran número de los

⁶⁷¹ Los términos señalados para su trabajo se plasmaron en el punto 4 del decreto y fueron los siguientes:

- a) La localización propuesta para la exposición internacional, considerando la zona junto al Tajo y un área mínima de 30 hectáreas y aprovechando el encuadramiento histórico ya existente en la orilla norte y en la orilla sur o en otro emplazamiento presentado como alternativa, caso sea demostrada la imposibilidad de concretar el proyecto en esa zona;
- b) Un proyecto de utilización de la zona escogida (...);
- c) Las infraestructuras necesarias para el desarrollo y ejecución del proyecto, incluyendo medios de acceso y red viaria, con indicación de aquellas que presenten carácter efímero y considerando la posibilidad de que algunas revistan carácter permanente, pudiendo, así, enriquecer el patrimonio histórico de la zona;
- d) Indicación de las infraestructuras ya existentes en el emplazamiento (...);
- e) (...)

i Decreto Conjunto de la Presidencia del Consejo de Ministros y Ministerios del Planificación y Administración del Territorio y de las Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones, publicado in: *Diário da República*, II série, nº73, de 28 de marzo de 1990, pp.3093/3094

⁶⁷² Específicamente, (1) el área de 25 hectáreas, (2) la ausencia de relieve del terreno, (3) la localización ribereña, (4) la disponibilidad de la propiedad – permitiendo ocupación sin problemas, (5) la disponibilidad funcional – libre y sin valor expectante, (6) la disponibilidad en el tiempo, de acuerdo con un cronograma cerrado, (7) la integración urbana y su capacidad de llegar a ser ciudad, (8) la accesibilidad, (9) potencialidades de aprovechamiento residual de infraestructuras y edificios para la ciudad o región, y (10) el valor ambiental y del paisaje

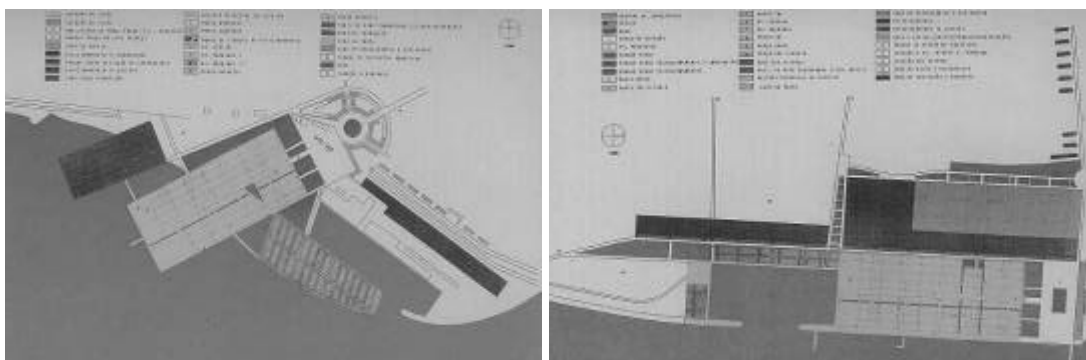
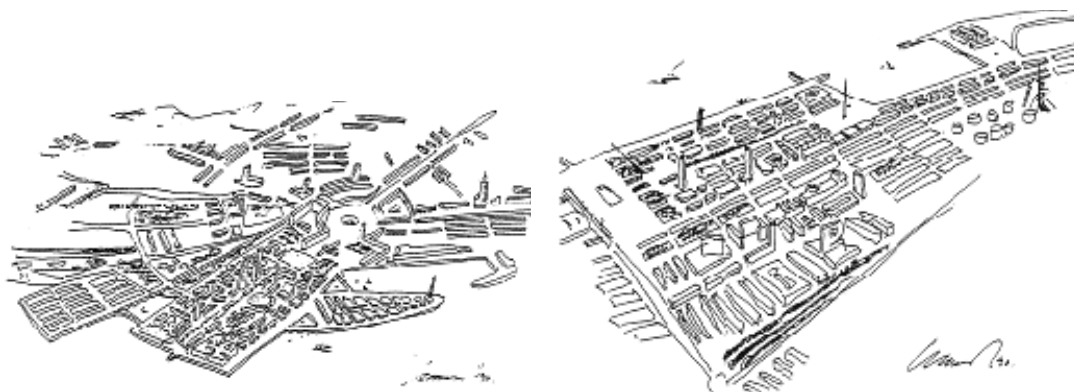
⁶⁷³ DIAS, Francisco Silva (1990, junio-julio); *Primeiro Relatório sobre a seleção e avaliação do impacto urbanístico de um terreno para a realização da Exposição de Lisboa de 1998*; Lisboa; in: *Documentos para a História da Expo'98 (1989-1992)* (1998); Parque Expo'98; Lisboa, pp.51/57

⁶⁷⁰ *Memorando sobre a Exposição Internacional de Lisboa de 1998*; Comissão Executiva da Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimientos Portugueses; Lisboa, 1989; in: *Documentos para a História da Expo'98 (1989-1992)* (1998); Parque Expo'98; Lisboa, pp.30/31

requisitos planteados, aunque presentando en su camino crítico un punto especialmente grave: la presencia de unidades fabriles del ramo petroquímico, emisoras de polución y de alto riesgo, por lo que su eventual selección, en relación a las otras hipótesis, sólo se puede apoyar en un compromiso definitivo sobre su desactivación»⁶⁷⁴.

Esta fue la primera referencia clara a la opción por la ribera oriental como local de exposición, asociada a la desactivación del gran complejo industrial de la petroquímica, aunque en los documentos siguientes el Grupo de Trabajo, con la decisión aún en abierto, no se haya dejado de evaluar comparativamente con la opción por la ribera occidental.

Este fue el contexto evaluado en el informe final del Grupo de Trabajo⁶⁷⁵, presentado al Gobierno en diciembre de 1990, en que «aunque no se ha demostrado en absoluto la inviabilidad de ninguna de las dos localizaciones estudiadas» y destacando que «en esta fase, la decisión sobre la localización de la Exposición Internacional de Lisboa de 1998 es eminentemente política», acaba por proponerse la localización en la ribera oriental: «en el conjunto de criterios utilizados, generales y específicos, la solución



imágenes 549 a 552

Informe del Grupo de Trabajo para la Exposición Internacional de Lisboa de 1998, diciembre de 1990, simulaciones del arquitecto Manuel Graça Dias: (1) e (2) izquierda, Propuesta A, para la zona de la DocaPesca; (3) y (4), derecha, Propuesta B, para la zona de la dársena de Cabo Ruivo y Beirolas

de implantación en la zona oriental aparece como la más favorable; (...) apareciendo como la más capaz de contribuir “decisivamente a transformar Lisboa en una ciudad del siglo XXI”, en los términos constantes del decreto que formó el Grupo de Trabajo»⁶⁷⁶.

Integrando un conjunto de consultores técnicos, entre los cuales (con mayor relevancia para el tema de la investigación) los arquitectos Francisco Silva Dias – planificación urbanística, cuyo informe anterior fue integrado –, y Manuel Graça Dias – concepción plástica, responsable por el ensayo de las dos hipótesis –, este informe propuso la sustitución de la hipótesis

⁶⁷⁴ DIAS, Francisco Silva (1990, junio-julio); *Primeiro Relatório sobre a selecção e avaliação do impacto urbanístico de um terreno para a realização da Exposição de Lisboa de 1998*; Lisboa; in: *Documentos para a História da Expo'98 (1989-1992)* (1998); Parque Expo'98; Lisboa, pp.55/57

⁶⁷⁵ Compuesto por el Dr. António Mega Ferreira (presidente), por los ingenieros António Manuel Pinto y Rui Pereira Correia y por los dts. Fausto Lopo de Carvalho y José Sarmiento de Matos, al que se añadieron a título permanente, por invitación, los representantes del Ayuntamiento (Dr. Crisóstomo Teixeira) y del puerto (arquitecto Fernando Morgado)

⁶⁷⁶ *Relatório do Grupo de Trabalho para a Exposição Internacional de Lisboa de 1998*, 21 de diciembre de 1990; in: *Documentos para a História da Expo'98 (1989-1992)* (1998); Parque Expo'98; Lisboa, pp.67/129

alternativa de *Belém*, que «acentuaría el desequilibrio urbano de la ciudad de Lisboa, debido a la concentración de nuevos equipamientos (...) en una zona ya razonablemente planeada, contemplada y tratada», por otra alternativa más centrada en la *DocaPesca*.

En este momento de preparación de la candidatura de la Expo98 estaban, pues, sobre la mesa las dos dársenas portuarias localizadas en los extremos de la Ribera de Lisboa, paradójicamente las dos de formación más reciente – y también las dos más alejadas del centro –, aunque de características distintas: las zonas de la *DocaPesca* y de la dársena de *Cabo Ruivo* y *Beirolas*.

Para ambas se efectuó una evaluación que consideró criterios (1) de naturaleza técnica, (2) ambientales, (3) de disponibilidad física, (4) de integración urbana y regional, (5) de encuadramiento histórico monumental, (6) de accesibilidades, y (6) de evaluación financiera⁶⁷⁷.

⁶⁷⁷ En la *Propuesta A* – zona de la *DocaPesca* –, el informe consideraba manifiesto el hecho de que el entorno correspondiera a una zona «sedimentada» (*Algés*) – hecho generador de dificultades a varios niveles de la intervención –, «con poca disponibilidad de suelo», «separada del actual tejido de la ciudad por dos espacios canales importantes (...), con directrices difíciles de superar», con un ambiente de entorno «relativamente pobre», obligando a «conquistar espacios al río, pudiendo generar dificultades a la navegación y accesos portuarios» y comportando «riesgos ambientales de alguna gravedad». En términos regionales, la *Propuesta A* no presentaba «el efecto de arrastre que se pretendería esperar de la renovación y recuperación del patrimonio existente», comportando el riesgo de «desarrollo de la ciudad de Lisboa en el sentido del eje de *Cascais*, provocando un aumento significativo de carga en la ya delicada red de infraestructuras».

Como contrapunto, en la *Propuesta B*, relativa a la zona de la dársena de *Cabo Ruivo* y *Beirolas*, la línea de ferrocarril, «que encuadra a occidente todo el complejo» no se entiende como una barrera; era admisible la conquista de terrenos al río, «posibilita la reordenación de un espacio industrial vecino que, en la mayoría del los casos, contiene unidades cuya localización es hoy inadecuada», y obligaba a la desactivación de parte de la industria petroquímica.

A nivel regional, la ribera oriental presentaba una deficiente integración «en el funcionamiento de la ciudad y de la región», al no ser más que «un punto de paso, con reducida vivencia urbana», y en que la zona del entorno de la dársena se revelaba «adecuada a la finalidad en vistas, tanto en el aspecto del paisaje como en el de su integración en la red de transportes urbana y regional», aunque necesitando «de una especial presencia de intervención» al nivel de las accesibilidades a Lisboa.

in: *Relatório do Grupo de Trabalho para a Exposição Internacional de Lisboa de 1998*, 21 de diciembre de 1990; in: *Documentos para a História da Expo'98 (1989-1992)* (1998); Parque Expo'98; Lisboa, pp.67/129]

Fue con este soporte técnico que el Consejo de Ministros del 1 de febrero de 1991 acabó por decidirse por la localización de la exposición en el extremo de la ribera oriental, remitiendo la decisión final a una fase posterior a la realización de un estudio más detallado y profundo –creando a tal efecto «un grupo de trabajo para proceder a la elaboración de estudios específicos de carácter técnico»⁶⁷⁸.

Estábamos hasta el momento, y seguiríamos a continuación, en un nivel de decisión en que el Gobierno era el promotor de las decisiones asociadas al evento, cabiendo al municipio de Lisboa una posición, en las palabras del Alcalde de entonces, *Jorge Sampaio*, «atenta pero cuidadosa»⁶⁷⁹.

De modo parecido al seguido por el primer grupo de trabajo, este equipo⁶⁸⁰ invitó también, entre otros, a técnicos responsables de los ayuntamientos de Lisboa y *Loures* y del puerto, otorgando a los arquitectos *Carlos Duarte* y *José Lamas* la responsabilidad del desarrollo de los estudios que se presentaron en el dossier final de la candidatura.

El *Plan Director de la Expo'98* preveía entonces la división en cuatro zonas, localizando la zona de exposición en un rectángulo central de 1.600 por 600 metros y, en el área más cercana a la dársena, el recinto propiamente dicho de la exposición; al contrario de las otras, que tenían suelos relativamente estables y aptos para la construcción, el frente ribereño de la zona norte (aproximadamente coincidente con la localización actual del

⁶⁷⁸ Decreto Conjunto de la *Presidencia del Consejo de Ministros y Ministerios de Planificación y de la Administración del Territorio, de la Industria y Energía, y de la Obras Públicas Transportes y Comunicaciones* de 11 de abril, publicado in: *Diário da República*, II série, nº95, de 24 de abril de 1991, pp.4561

⁶⁷⁹ Intervención del alcalde de Lisboa, en 7 de febrero de 1991, en el Forum Lisboa organizado por la Sociedad de Geografía, con el tema «Expo'98: ¿donde y como?», in: *Documentos para a História da Expo'98 (1989-1992)* (1998); Parque Expo'98; Lisboa, pp.143/145

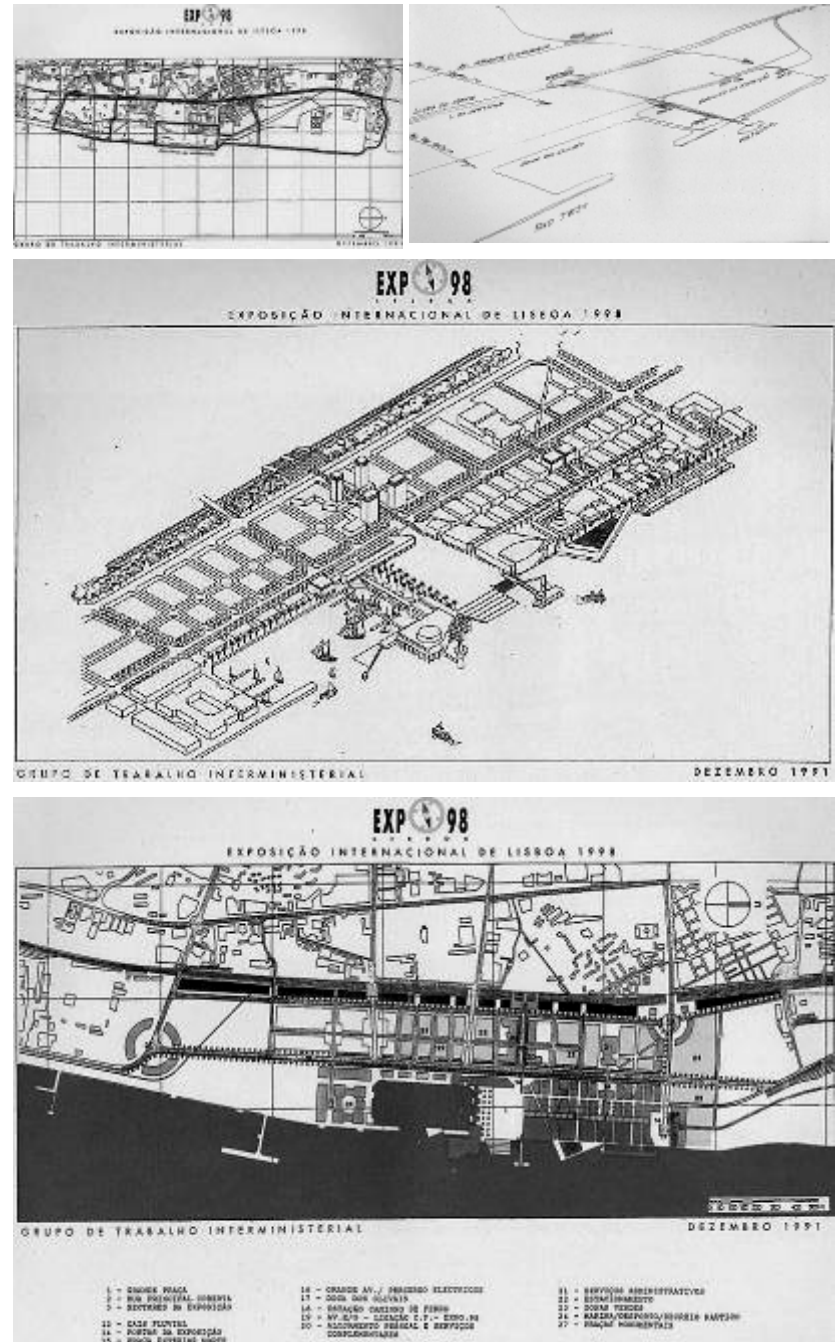
⁶⁸⁰ Compuesta por el ingeniero *Rui Silva e Santos* (presidente), por los ingenieros *Fernando Perry da Câmara* y *Rui Soares de Mendonça*, y por el arquitecto *Fernando Schiappa Campos*, a los que se añadieron a título permanente, por invitación, los representantes de Lisboa (arquitecto *Anselmo Vaz*) de *Loures* (ingeniero *Luis Jorge*) y del puerto (arquitecto *Fernando Morgado*)

parque) presentaba suelos susceptibles de «*asentamientos apreciables*» - imagen 553.

Desde luego se inventariaron los propietarios y, en el caso de la zona de jurisdicción portuaria, las licencias y las concesiones en vigor, identificando las condiciones de evolución de la ocupación de las diferentes actividades localizadas en la zona de intervención y en el entorno inmediato.

Apuntando de partida, la necesidad de elaboración de un estudio urbanístico de promoción municipal para todo el entorno de la *Expo'98*, el *Plan Director* avanzó (1) el sistema de calles jerarquizado, (2) la localización del programa de pabellones definido por la *Comisión de Promoción de la Expo'98*, (3) el sistema de los principales espacios públicos, y (4) «*una implantación tradicional del equipamiento urbano, integrado en las características históricas, dimensionales y típicas de la ciudad de Lisboa*».

Además de la importancia histórica de este primer plan director, quizás lo más relevante fue el hecho de, ya entonces, haber contemplado las principales opciones urbanísticas de la operación de renovación urbana que se han concretado posteriormente, especialmente, (1) la asunción del modelo contrario al de *Sevilla*, buscado la creación de ciudad en la post-exposición, (2) la definición de una ocupación en dos momentos la (*Expo'98* y el post-exposición) en el primer momento urbanizando la zona e invirtiendo en el recinto de exposiciones y en los principales equipamientos públicos - reservando el componente de edificación, vital para el equilibrio financiero de toda la intervención, para la segunda fase -, (3) la concepción de las futuras manzanas, ya urbanizadas, como el área de aparcamiento de la exposición, edificándose con posterioridad, y (4) el entendimiento de la necesaria ejemplaridad de la empresa, aportando un "up-grade" al entendimiento público de la calidad de las nuevas realizaciones urbanas y arquitectónicas.



imágenes 553 a 556

El *Plan Director de la Expo'98*, 1991, de los arquitectos *Carlos Duarte* y *José Lamas*. (553) división del área de intervención en zonas; (554) diseño en perspectiva de los accesos al recinto de exposición; (555) perspectiva de la propuesta, y (556) plan general de la propuesta

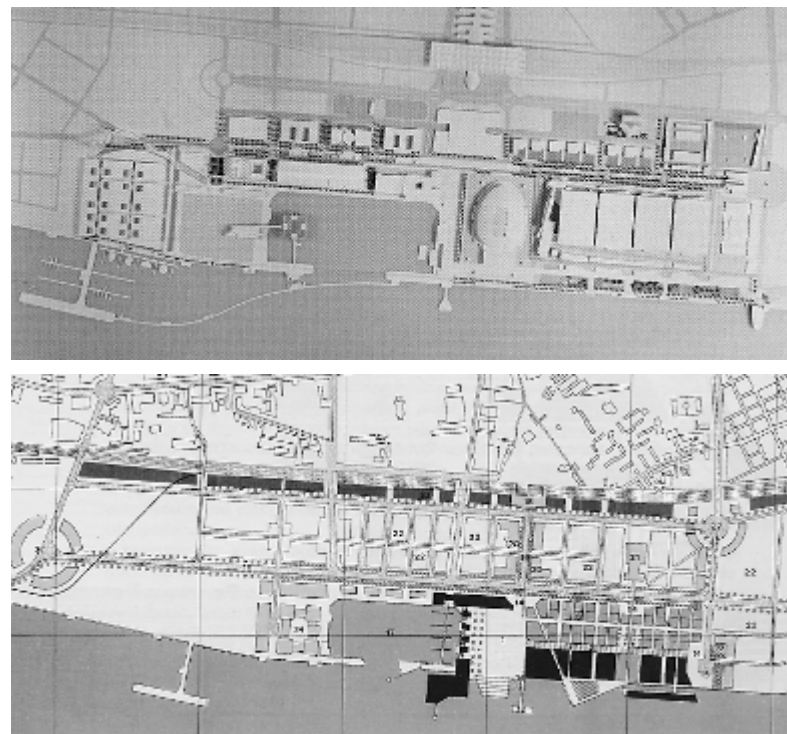
También las principales opciones de diseño urbano presentes en la solución final estaban ya entonces apuntadas – casos de la estructura general, de la estructura viaria principal o de la zona de exposiciones –, quedando por realizar la plaza representativa, «*un poco mayor que el Terreiro do Paço, con 250 metros de lado, que constituiría el punto central de un cuadrícula de direcciones perpendiculares y paralelas al río*»⁶⁸¹ – espacio ocupado por el actual pabellón multiusos.

Deliberada por parte del BIE, la atribución de la organización del evento a Portugal (23 de junio de 1992), y confrontado con un plazo reducido de seis años para promover la renovación integral del recinto – desafectación de los usos industriales, limpieza de terrenos, planes y proyectos, trabajos de urbanización y de edificación –, el Gobierno no tuvo dudas en avanzar con la creación de un régimen especial – por ejemplo, retirando el área del *Plan Director Municipal de Lisboa* –, creando al efecto una nueva compañía, la *Parque Expo'98*, para dirigir toda esa compleja intervención.

Entre 1992 y 1993, importa registrar las contribuciones, sin continuidad y de menor presencia en la propuesta final, (2) primero de los arquitectos *Manuel Graça Dias / José Egas Vieira*, con el *estudio para un modelo de diseño urbano en la zona de entorno a la Expo'98*, en que se valoró la integración en la solución del nuevo puente (decidida a finales de 1992), (2) del arquitecto *Nuno Portas*, en el *estudio preliminar de urbanización*, en el que avanzó una propuesta alternativa de estructura no ortogonal (quizás inspirado en la diagonal de Barcelona), «*lo que constituía un documento estratégico para la gestión urbanística y anticipaba ya una propuesta del diseño del espacio público apta para encuadrar los proyectos a desarrollar*»⁶⁸².

⁶⁸¹ LAMAS, José (1993): *Morfologia Urbana e Desenho da Cidade*; Fundação Calouste Gulbenkian e Junta Nacional de Investigação Científica e Tecnológica; Lisboa, pp.508

⁶⁸² ROSA, Luis Vassalo (1998): *A urbanização da zona de intervenção. Planos e projectos do espaço público / Urbanización de la zona de intervención. Planos y*



imágenes 557 y 558

Comparación de las propuestas (557) de la solución consagrada en el *Plan de Pormenor 2* para el recinto de la *Expo'98* (maqueta), del arquitecto *Manuel Salgado*, y (558) del plan director de 1991, de los arquitectos *Carlos Duarte y José Lamas*

Todavía en 1993, en base al estudio de *Nuno Portas* y procurando recoger contribuciones para su ordenación, se lanzó una hipótesis de participación ciudadana a los varios profesionales, mediante la convocatoria de un concurso de ideas internacional – expresamente sin intención de realización efectiva – para las 25 hectáreas del recinto de exposición.

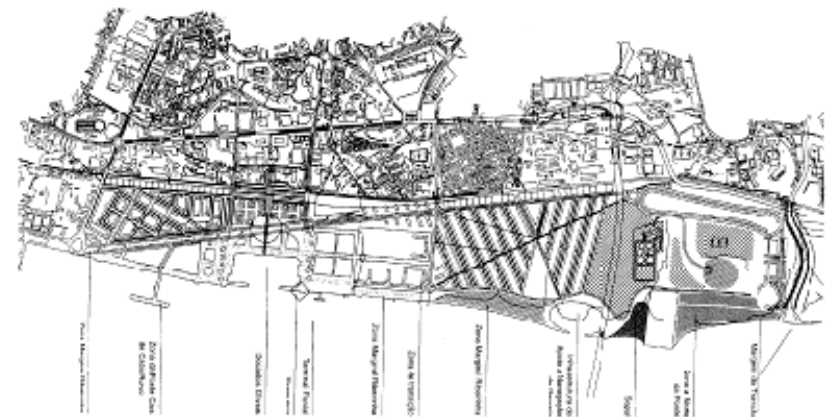
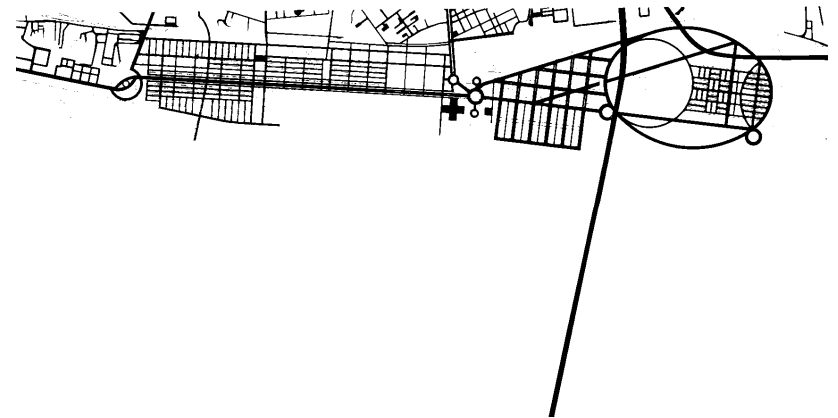
Dejando aparte la extensa referencia a las 25 propuestas mencionadas, se premiaron cinco de ellas, cuyo contenido puede ser sintetizado según las palabras posteriores del arquitecto *Luis Vassalo Rosa* – coordinador, en la *Parque Expo'98*, del plan de urbanización de la zona de intervención – de las que

projectos del espacio público; in: TRIGUEIROS, Luiz; SAT, Claudio (edición): *Lisboa Expo'98*; Blau; Lisboa, pp.27

resalta el carácter experimental atribuido al concurso (procedimiento apenas comprensible por tratarse, efectivamente, de una intervención "especial", de excepción en la ribera)⁶⁸³.

Ya en 1993, los dos municipios de Lisboa y *Loures* concluyeron sus planes directores municipales, procediendo a la elaboración de los «documentos de encuadramiento urbanístico donde se establecieron las principales orientaciones urbanísticas a considerar en el desarrollo de los programas y de los estudios de ordenación y proyectos de la zona de intervención».

Es en este encuadramiento cuando, en noviembre de 1993, la *Parque Expo'98 SA* establece las orientaciones programáticas para los estudios de desarrollo urbanístico de la zona de



imágenes 559 y 560

(559) Estudio para un modelo de diseño urbano en la zona de entorno a la Expo'98, 1992, de los arquitectos Manuel Graça Dias y José Egas Vieira; (560) Estudio preliminar de urbanización, 1993, del arquitecto Nuno Portas

683 «- Arquitecto Norman Foster en asociación con Sua Kay: es una respuesta de gran unidad y simplicidad, que retoma la idea de gran nave (...) a la que asocia los conceptos de confort ambiental y racionalidad constructiva (...). Pero, la regularidad geométrica que privilegia el sistema de vistas ribereño contiene una aproximación insuficiente de la morfología local y a su articulación con la ciudad (...).

- Arquitecto Manuel Vicente y otros en asociación con Pedro Ravara y otros: es una propuesta de gran impacto simbólico y poético que busca nuevos imaginarios. Erguida sobre la dársena y el río, con carácter efímero, desarrolla el concepto de reciclaje con recurso a la recuperación y reutilización de componentes navales desactivadas. (...) Es una propuesta que retoma el concepto del acto efímero y que libera todo el territorio urbanizable para una progresiva ocupación urbana - apuntando una sugestión de grande concentración y densidad.

- Arquitectos Miguel Cândia Martins y Armand Petroussiant: (...) reconfigura la dársena, encuadrada en su periferia como una plaza, mientras la creación en su interior, de una dársena menor y descentrada de la existente (...). Es una solución que consolida la entonces propuesta alameda diagonal (...).

- Arquitectos Jorge Ganhão, Niza Ribeiro, Pedro Matos y Pero Rodrigues: es una propuesta de gran simplicidad en su concepción y concreción, garantizando una gestión flexible. Caracterizada por un "recorrido lineal" elevado y paralelo al frente río, es una "floresta circular" de gran densidad y diversidad de especies, "áreas temáticas" y "unidades especiales", constituyendo grupos independientes de edificios transversales al recurso lineal, diferenciados en su articulación y volumetría (...).

- Arquitectos António Casiano Neves y José Cadaval de Sousa: es una propuesta que profundiza la relación de la ciudad con el río, diversificando las situaciones de contacto (...) y revalorizándolas desde la plaza/puerta panorámica asociada a la estación, hasta los miradores sobre el río (...).

in: ROSA, Luis Vassalo(1998); *A urbanização da zona de intervenção. Planos e projectos do espaço público / Urbanização de la zona de intervención. Planos y proyectos del espacio pública*; in: TRIGUEIROS, Luiz; SAT, Claudio (edición); *Lisboa Expo'98*; Blau; Lisboa, pp.26/48

intervención, más en concreto del plan de urbanización de la zona de intervención (...)⁶⁸⁴.

Este estudio constituyó el documento simultáneamente de estructura y de síntesis del desarrollo de la operación, (1) dictando las orientaciones generales de estructura y uso del suelo al mismo tiempo que (2) conformó y articuló el desarrollo de las unidades de intervención locales, estudiadas por planos de pormenor, garantizando, así, la coherencia de todo el conjunto.

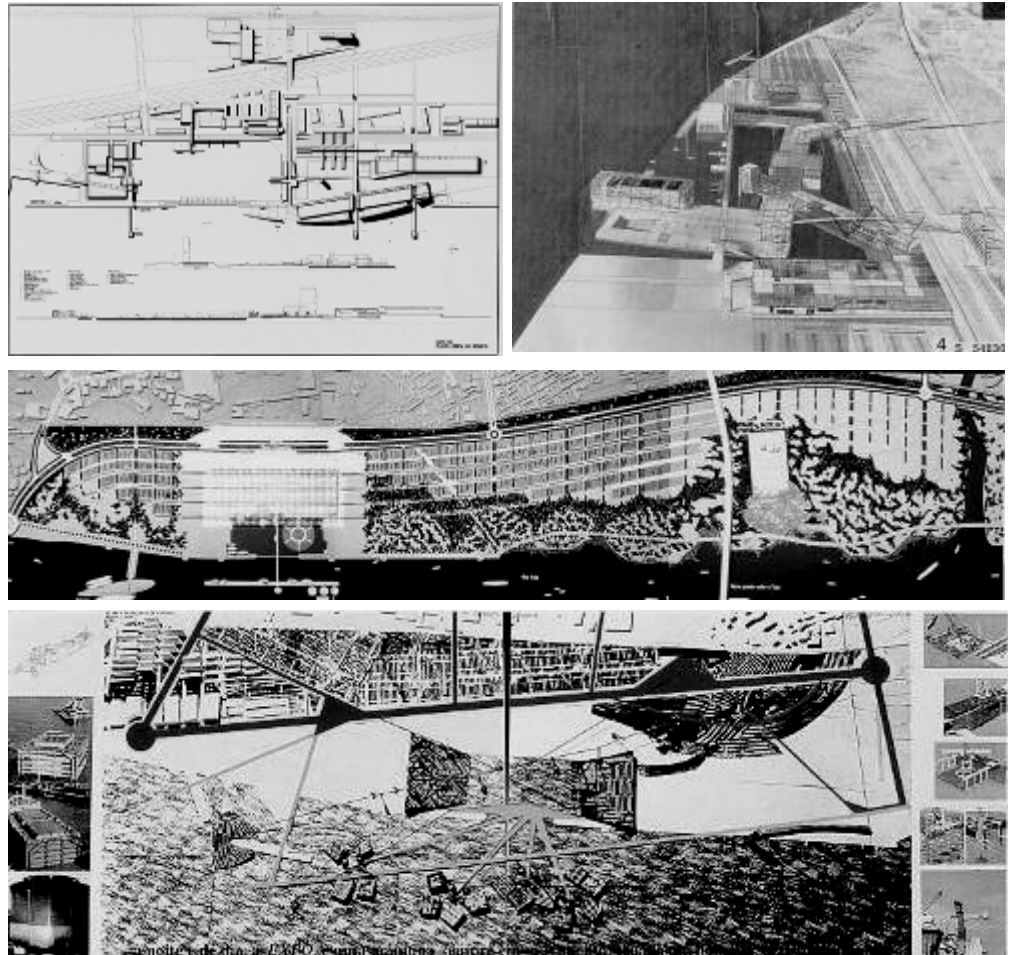
684 ROSA, Luis Vassalo (1996); *Expo'98. A cidade de Lisboa / Expo'98. The city of Lisbon*; in: TRIGUEIROS, Luiz; SAT, Claudio; OLIVEIRA, Cristina (edición); *Lisboa Word Expo 98: projects*; Blau; Lisboa, pp.48

El hecho de estar vinculada a una realización en el terreno en un plazo muy acotado pudiera, quizás, haber sido el motivo que fundamentó una efectiva coordinación de escalas de trabajo, en que el plan de urbanización, los planes de pormenor y el proyecto de los espacios públicos (y de arte público) integraron un mismo proceso – las tres escalas concurriendo de forma coordinada a la concreción del “producto urbano final”.

Aunque se tratara de un área de intervención anormalmente extensa, el procedimiento adoptado – como es visible, por ejemplo, en la incorporación del diseño (en el proyecto) del espacio público en los elementos del plan de urbanización y del plan de pormenor – fue el del proyecto urbano, metodología que, garantizando la coordinación de todos los participantes en el diseño de la ciudad, concurrió a la calidad del producto final.

También en este aspecto, la intervención de renovación urbana de la zona de intervención de la *Expo'98* fue “especial”, ya que los instrumentos de planificación urbana fueron más allá de la práctica corriente – en que constituyen instrumentos de gestión territorial –, asumiendo la forma de proyecto urbano.

Retomando las palabras posteriores del arquitecto *Luis Vassalo Rosa*, «el plan de urbanización elaborado asocia al diseño de la estructura urbana, según el modelo de la cuadrícula, el diseño del espacio público, de los tejidos urbanos y de sus singularidades – las llamadas invariantes – reduciendo a lo esencial la variación y diversidad formal de las arquitecturas significantes. Por su lado, los grandes ejes longitudinales – enfilados a puntuaciones simbólicas



imágenes 561 a 564

Concurso de ideas para el recinto de la *Expo'98*, 1993: propuestas premiadas de autoría de los arquitectos (561) *José Cadaval de Sousa, António Neves y José Toscazo* (562) *Câncio Martins, Armand Petroussiant y Rita Magalhães* (563) *Norman Foster y Mário Sua Kay*, y (564) *Manuel Vicente*

– se valorizan por las transversales, alineadas al frente ribereño. La regularidad del tejido ortogonal es adaptada a la morfología plana del terreno y encuentra su desarrollo, en las zonas de cota más elevada, en bases edificadas sobreelevadas de los terrenos, constituyendo plazas y terrazas públicas sobre la ribera (...).

El plan de urbanización (...) se apoya en los siguientes vectores estratégicos:



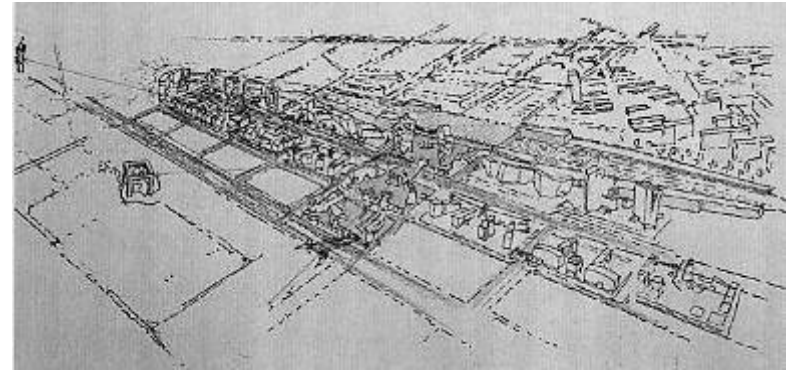
imágenes 565 y 566

Plan de Urbanización de la Zona de intervención de la Expo'98, 1991, coordinado por el arquitecto Luis Vassalo Rosa: (565) plano del recinto de la exposición y de la primera fase de edificación; (566) plano de la fase post-Expo'98, simulando la ocupación final

- *valorización de la singularidad geográfica de la zona de intervención en la Ribera del Tejo y de su centralidad en la red de accesibilidades del Área Metropolitana de Lisboa;*
- *concreción de una estructura multifuncional (...);*
- *máximo aprovechamiento de la realización de la Expo'98 y viabilidad de promociones convergentes en el proceso de recuperación y reconversión urbanística;*
- *encuadramiento en la estrategia del Plan Regional de Ordenación del Territorio del Área Metropolitana de Lisboa (...).*

Los conceptos urbanísticos formalmente concretados en el plan de urbanización son los siguientes:

- *observancia de los condicionantes ambientales y urbanísticos (...);*
- *constitución de una red de accesibilidades, articulada con la red metropolitana (...);*
- *continuidad con el tejido urbano del entorno y superación funcional y visual de las barreras existentes (...);*
- *trazado general de los grandes ejes, rótulas y patrones de estructura urbana, obedeciendo al principio de construir el espacio público como el elemento estructurante de la recuperación y reconversión urbanística (...);*
- *densificación de la ocupación edificada a partir del frente río, tratando el corredor interior, junto al ferrocarril, como centralidad urbana con elevada densidad de ocupación edificada y de impacto visual (...);*
- *diversidad de tejidos urbanos e incentivo a la calidad y singularidad de las arquitecturas (...);*
- *constitución de una estructura verde continua (...);*



imágenes 567 a 569

Extractos del plan de pormenor de la zona de intervención de la Expo'98: (567) el PP1, en la plataforma central interior, de autoría del arquitecto *Tomás Taveira*; (568) el PP3, en la zona sur, de autoría del arquitecto *Troufa Real*, y; (569) el PP4, en la zona norte, de autoría de los arquitectos *Duarte Cabral de Melo* y *Maria Manuela Almeida*

- *salvaguarda de la máxima flexibilidad de gestión urbanística (...)*⁶⁸⁵.

El desarrollo de la propuesta del plan de urbanización fue pues decompuesto en seis planes de pormenor (PP)⁶⁸⁶.

Remitiendo la presentación del procedimiento de planificación de detalle a las varias publicaciones disponibles, bastante completas,⁶⁸⁷, es importante referir (1) la importancia entonces atribuida también a las piezas de arquitectura, (1.1) identificando un conjunto de piezas de arquitecturas de referencia⁶⁸⁸ y (1.2) apostando en la calificación del proyecto de arquitectura, con manifestación en los varios edificios producidos para la exposición, induciendo un salto cualitativo en el encargo privado que siguió en el proceso de edificación



imágenes 570 y 571

Vista de la zona de intervención de la Expo '98, antes del inicio de los trabajos de demolición y simulación de la ocupación final, de acuerdo con el plan de urbanización

⁶⁸⁵ ROSA, Luis Vassalo(1998): *A urbanização da zona de intervenção. Planos e projectos do espaço público / Urbanización de la zona de intervención. Planos y proyectos del espacio público*; in: TRIGUEIROS, Luiz; SAT, Claudio (edición): *Lisboa Expo '98*; Blau; Lisboa, pp.28/30

⁶⁸⁶ Concretamente, (1) el «PP1 – zona de la plataforma panorámica», incidiendo sobre el corredor central interior, paralelo al recinto de exposiciones, del arquitecto *Tomás Taveira*, (2) el «PP2 – zona del recinto de la Expo '98», incidiendo sobre el recinto de exposiciones, del arquitecto *Manuel Salgado*, (3) el «PP3 – zona de la Avenida Marechal Gomes da Costa (sur)», correspondiente a la zona sur, del arquitecto *Troufa Real*, (4) el «PP4 – zona de Beirolas (norte)», correspondiente a la zona norte, hasta el puente, de los arquitectos *Duarte Cabral de Melo* y *Maria Manuela de Almeida*, (5) el «PP5 – zona de Sacavém», correspondiente al corredor interior urbanizable de Sacavém, al norte del puente, de los arquitectos *Maria Manuela Teixeira da Cruz* y *Ricardo Parrinha*, y (6) el «PP6 – parque urbano», correspondiente a la zona no urbanizable del *Parque do Tejo e do Trancão*, de los arquitectos paisajistas *Hargreaves* y *João Nunes*

⁶⁸⁷ Vide, en particular las dos obras editadas por *Luiz Trigueiros* y *Claudio Sat*: (1) *Lisboa Expo '98*; Blau; Lisboa, 1998, y; (2) *Lisboa Word Expo 98: projects*; Blau; Lisboa, 1996

⁶⁸⁸ Son referenciados por Luis Vassalo Rosa las siguientes piezas: (1) la antigua torre de la petroquímica adaptada por los arquitectos *Manuel Graça Dias* y *José Egas Vieira* en la puerta sur de la exposición; (2) el edificio de la *Estación del Oriente*, proyectado por el arquitecto *Santiago Calatrava*; (3) el edificio del *Oceanário*, asociado al tema de la exposición, de los arquitectos *Peter Chermayeff*, *Peter Sollugub*, *Bobby Poole* y *Ginette Castro*; (4) el edificio del *Pabellón de Portugal*, del arquitecto *Álvaro Siza Vieira*; (5) los pabellones del *Centro de Exposiciones*, de los arquitectos *António Barreiros Ferreira* y *França Dória*; (6) el Pabellón Multiusos, del arquitecto *Regino Cruz*; (7) la *Plaza Sony*, de la arquitecta *Luisa Marques*; y (8) la Torre Panorámica, de la arquitecta *Leonor Janeiro*. In: ROSA, Luis Vassalo (1996): *Expo '98. A cidade de Lisboa / Expo '98. The city of Lisbon*; in: TRIGUEIROS, Luis; SAT, Claudio; OLIVEIRA, Cristina (edición); *Lisboa Word Expo 98: projects*; Blau; Lisboa, pp.50

post-Expo '98, acompañando así (2) la inversión "especial" en el proyecto del espacio público, con continuidad en las zonas verdes, en el mobiliario y señalización urbanos y en el arte público – cuyos proyectos están también bien documentados en la bibliografía referida ⁶⁸⁹.

Atendiendo a las características específicas presentadas, parece razonable el recurso al concepto avanzado por *Joan Busquets* de "proyecto especial" para designar con propiedad el proceso de transformación de la ribera industrial, aunque confiriendo una dimensión más amplia al adjetivo "especial".

En efecto, el concepto de «*proyectos especiales o proyectos urbanos*» lo propone *Joan Busquets* a partir de la observación de que, en varias ciudades, «*las acciones importantes se canalizan desde "proyectos especiales", como forma de articulación urbanística, capaz de integrar los contenidos de infraestructura de cada pieza urbana con una visión más general*», cuya profusión internacional «*habrá que entenderla desde el relativo*

⁶⁸⁹ AAVV (1998); *Arte Urbana*; Expo 98; Lisboa

impás de la acción de los planes municipales y los escasos resultados a que habían llegado los programas urbanos estatales»⁶⁹⁰.

Este concepto es particularmente relevante, para *Busquets*, porque «en la actualidad se dan algunas circunstancias específicas que enmarcan espacialmente estos proyectos:

1. *Por un lado muchas ciudades europeas, como hemos visto, inician un proceso de reurbanización (...).*
2. *Esta nueva recentralización será posible por la existencia de una multitud de "oportunidades" aparentes o escondidas en tantas ciudades que empiezan a movilizarse»,* en áreas de transformación donde se incluyen las operaciones de transformación de zonas portuarias.

En comparación al proceso de planificación en que los planes constituyen instrumentos de gestión urbanística municipal, el proyecto especial acentúa el hecho de, como pudimos observar, posibilitar la integración de estrategias de ciudad y concretar operaciones más amplias que el estricto territorio en presencia en esta operación a partir de una intervención localizada de escala intermedia.

En el caso presentado, la ciudad no fue simplemente planeada, habiendo sido antes casi proyectada a partir del plan de urbanización, integrando el proyecto de espacio público y de los edificios significativos, configurando así una forma de "proyecto urbano"⁶⁹¹.

Extrapolando un poco el concepto avanzado por *Busquets* en el marco del presente trabajo, la intervención de renovación urbana de la zona de intervención de la *Expo'98* se benefició, también, de un régimen "especial", que fue adquirido (1) por el

proceso "extraordinario" de planificación y gestión urbanística, (2) por la inversión pública excepcional y no repetible de forma generalizada – inversión financiera e intelectual –, y por el propio carácter de intervención ejemplar.

Es pues en este doble sentido, de "proyecto urbano" y de "régimen extraordinario" que utilizo la denominación de "proyecto especial" en la caracterización de este proceso particular de la transformación de la ribera industrial de Lisboa.

Aunque parcialmente contenido en el concepto, interesa destacar la dimensión metropolitana que estuvo presente en este caso, hecho que está bien demostrado en el proceso de selección de la localización, aquí presentado, y en el programa de intervenciones posteriormente adoptado – visible, entre otros aspectos, (1) en la coordinación con la tercera travesía del Tejo, (2) en la reformulación de la red de accesibilidades y transportes de Lisboa, (3) en el programa funcional y de equipamientos de la zona de intervención, (4) en la planificación de la transformación del entorno, y (5) en la creación de una nueva centralidad no existente.

Comparto esta perspectiva con *Vitor Matias Ferreira* que, incluso antes de ser inaugurada la exposición, afirmaba que «*la Expo'98 integra un conjunto de infraestructuras y de equipamientos, directa o indirectamente necesarios a aquel evento, (...) que, por su dimensión y funcionalidad, constituirán, después de terminada la exposición mundial, un conjunto de elementos de escala acentuadamente metropolitana (...), admitiéndose, igualmente, la fijación, después de la Expo'98, de establecimientos empresariales de proyección modernizante, cuya localización se reflejará en la futura instalación de la Feria de Industrias de Lisboa (...).*

En efecto, el posicionamiento inicial del proyecto Expo – que se presentó, desde el primer momento como productor de una

⁶⁹⁰ BUSQUETS, Joan (1995, septiembre): *Planificación: Pasado reciente y futuro próximo*; in: revista *Sociedade e Território*, nº22; Lisboa, pp.15/16

⁶⁹¹ Para observar el origen del "proyecto urbano" en la práctica de Barcelona vide: BUSQUETS, Joan (2004): *Barcelona, la construcción de una ciudad compacta*; Ediciones del Serbal; Barcelona

*“nueva centralidad” urbana – solo tenía sentido en aquella escala metropolitana (...)*⁶⁹².

Nota final para el carácter de ejemplo que el proyecto de renovación urbana del área de intervención de la *Expo'98* asumió, que, habiendo merecido un reconocimiento generalizado en la sociedad – entre otros, aumentando el nivel de expectativa de los ciudadanos para con la calidad de la nueva arquitectura y del nuevo espacio urbano –, mereció, además, algunas críticas localizadas; a título de ejemplo, cito el arquitecto *Nuno Portas*, para quien *«el buen censo indicaría que juntar muchas anclas en el mismo espacio y tiempo hace la gestión perdularia, desperdigando medios que hacen falta para alcanzar estándares normales en áreas de vecindad (...). En este sentido, la urbanización de la Parque Expo'98 – y parque es ya por sí un apellido sintomático de las intensiones urbanísticas – no puede ser considerada ejemplar (en el sentido literal del término) porque no es transponible para las áreas carentes de la periferia metropolitana en las condiciones normales de afectación de los recursos, públicos o exigibles a los operadores privados»*⁶⁹³.

4.5.2 Las intenciones del “proyecto especial” de la *America's Cup 2007*: de la náutica como economía al nudo de nueva centralidad metropolitana

El segundo caso ilustrativo de la transformación de la ribera post-industrial como (D1) *«proyecto especial»* de dimensión metropolitana es la propuesta, sin continuidad, de la candidatura portuguesa a la organización de la *America's Cup 2007*.

Aunque no triunfara – y por ello mereciendo un menor desarrollo –, el proyecto en causa tiene relevancia para este estudio ya que

(1) comprobó que, aunque siendo excepcional, el proceso de renovación de la ribera industrial que tuvo lugar en el área de intervención de la *Expo'98* puede repetirse en otras partes de la Ribera – naturalmente en formas ajustadas a cada realidad –, y (2) podría también haber significado un “proyecto especial” cuyo ámbito superara el área de intervención y adquiriera una dimensión metropolitana.

Empeñado en la candidatura portuguesa a la organización de la 32ª edición del evento de deportes náuticos, el Gobierno creó, de forma similar a lo sucedido con la candidatura portuguesa a la organización de la exposición internacional de 1998, una unidad de misión con características operacionales – la *Comisión Organizadora de la Candidatura a la America's Cup*, presidida por el empresario *Patrick Monteiro de Barros* –, que tuvo el encargo de desarrollar los trabajos necesarios a la presentación de la candidatura.

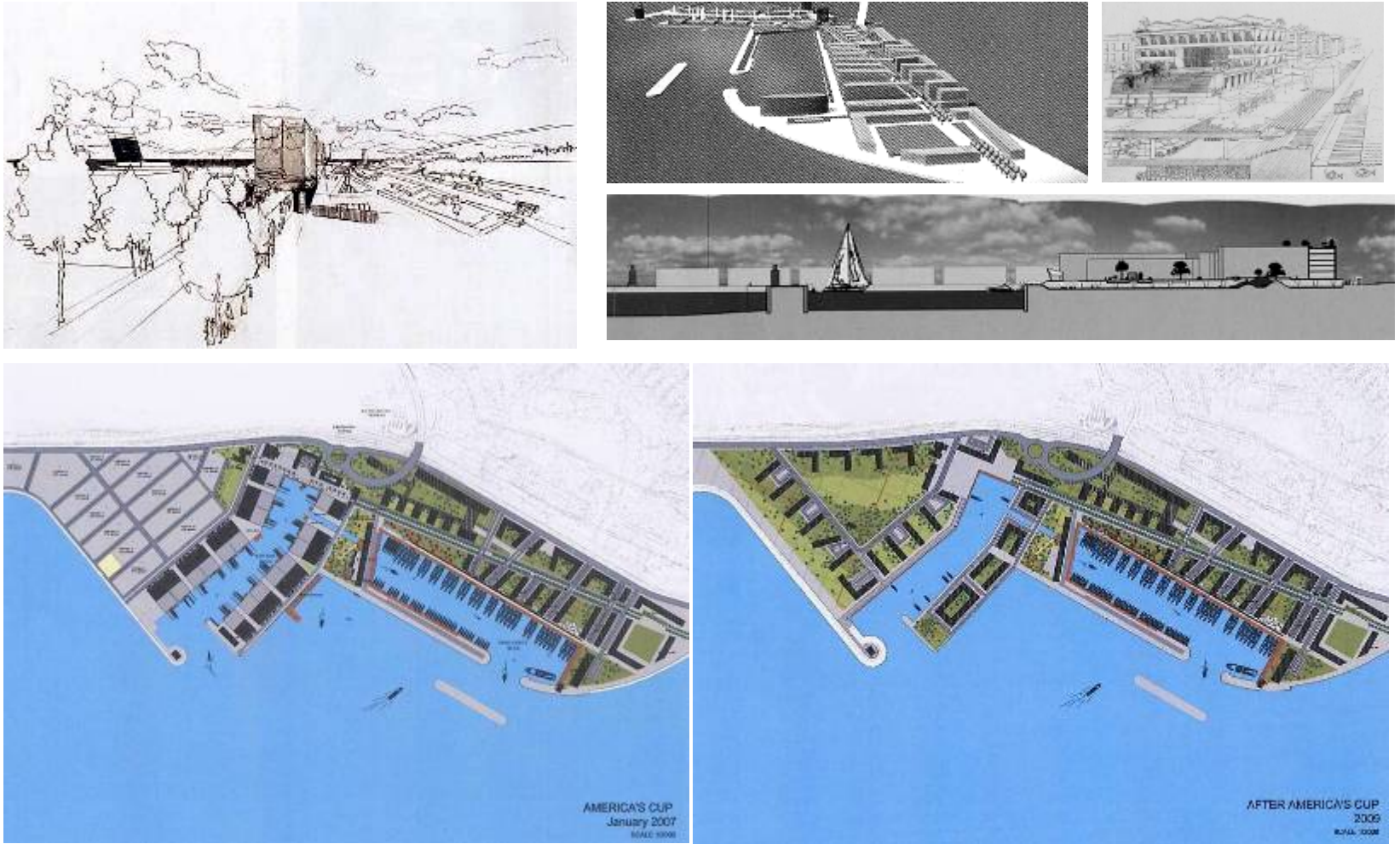
Como había sucedido con la *Expo'98*, entre los criterios de selección constaba la calidad del recinto de la regata – donde se incluían aspectos tan diversos como el plano de agua y todas las infraestructuras y equipamientos terrestres de apoyo (accesibilidades, hospitales, etc.) –, incluyendo el recinto terrestre de las embarcaciones, de las tripulaciones, y de los visitantes – dársena de la regata, dársenas de recreo, instalaciones para los participantes en tierra, zona residencial, etc.

Las grandes líneas del proyecto pasaban, como constaba en proyecto de respuesta de la candidatura aprobado, *«por la articulación de tres polos – zona de pesca en Belém, dos marinas en Oeiras y la marina de Cascais»*, siendo la zona de la *Docapesca* *«objeto de una profunda reformulación cuyos contornos dependen, en primer lugar, de la atribución o no de la organización del evento (...)*

En el caso de que la candidatura gane, para garantizar un evento en las mejores condiciones, la actual DocaPesca

⁶⁹² FERREIRA, Vitor Matias (1997): *Lisboa, a Metrópole e o Rio*; Editorial Bizâncio; Lisboa, pp.168/169

⁶⁹³ Cita de Nuno Portas in: Risco (2001, noviembre): *Renovação Urbanística no Barreiro. Para um modelo urbano de desenvolvimento avançado*; Câmara Municipal do Barreiro; Barreiro, pp.47



imágenes 572 a 577

Propuesta de urbanización de la *DocaPesca* en el marco de la realización de la *America's Cup 2007*, del arquitecto *André Caiado*, 2003; (572), (573) y (574) simulaciones tridimensionales de la propuesta, en dibujo manual y perspectiva 3D; (575) perfil transversal de la dársena; (576) y (577) planos generales de la propuesta en enero de 2007, en el momento de la regata, y en 2009, tras concluir la intervención

funcionará como marina de soporte de mega yates y una nueva, que será construida al lado de aquella, albergará las 17 bases de los equipos participantes. En paralelo, se dará inicio a la construcción del área residencial, de comercio y de oficinas. Se construirán, también, las infraestructuras de apoyo al evento – village y zona de animación, owners club, foredeck, media center, race control, ACM office, sponsors stands, etc... – y un

hotel orientado al up market que recibirá visitantes VIP durante y después del evento.

Después de 2007 se contempla la desaparición de las estructuras provisionales y la urbanización del terreno adyacente, según los más altos patrones de calidad»⁶⁹⁴.

⁶⁹⁴ *Projecto de resposta ao Manual de Candidatura à Organização da 32ª America's Cup*, aprobado por la Resolución del Consejo de Ministros n.º

El plan de urbanización de la *Docapesca* (2003), del arquitecto *André Caiado*, contemplaba nueve unidades autónomas de ejecución, diferenciadas en el tiempo, y debería empezar su implementación inmediatamente después de conocida la decisión acerca de la candidatura.

También aquí, la integración del proceso de renovación urbana con la realización del evento obligaba a la organización de todo el proceso y su posterior concreción en tiempos muy acotados: (1) en 2004, menos de un año después de la decisión ya deberían estar concluidas las demoliciones y los equipos deberían tener ya condiciones de entrenamiento en el local; (2) en 2005 las infraestructuras de la competición deberían estar funcionando, y; (3) en 2007, menos de cuatro años después de la decisión, tendría lugar el evento.

El procedimiento a seguir tendría pues, necesariamente, que pasar por un "proyecto especial" similar al diseñado en la *Expo'98*, planteándose (1) la creación de una compañía con competencias "extraordinarias" de planificación y gestión urbanística del recinto, y (2) la realización de inversiones especiales debido a la visibilidad del evento y al hecho de fomentar un sector estratégico del turismo portugués.

De igual forma, constituirían características "especiales" de la intervención, (3) la asociación a un evento internacional para proceder, en un tiempo record, a la renovación urbana de una instalación industrial de la ribera, superando la inercia normal en temas como la jurisdicción portuaria o el cambio de localización de actividades, y (4) la adopción de un procedimiento en dos fases, adaptando zonas exclusivas del evento a la creación de nueva ciudad tras la finalización de la regata.

Relativamente a la dimensión metropolitana de la intervención, varios aspectos concurrirían para acentuar su relevancia en esa escala: (1) su organización como un proyecto organizado entre

los municipios de Lisboa, *Oerias* y *Cascais*; (2) el papel clave que asumiría en la creación de una nueva dinámica de este sector del turismo, asociado a la náutica de recreo, en particular en el estuario de Tejo; (3) la coordinación que se planteaba, dentro del Gobierno, en el caso de realización, entre la creación de esta nueva centralidad y la decisión sobre el trazado de la tercera travesía sobre el Tejo, constituyendo un argumento a favor de la opción por el túnel entre *Algés*, en la prolongación de la *Circular Regional Interna de Lisboa* (CRIL) y el sistema viario regional en la orilla sur, a partir de *Trafaria*, y (4) la necesaria inducción de recalificación urbana en el entorno consolidado de Algés.

La decisión final sobre la ciudad donde se iría realizar la *America's Cup 2007* acabó por no ser favorable a Lisboa y todo el proyecto acabó por no tener continuidad – demostrando cuanto, hasta en casos como estos, en que se afirmaba la intención de continuar incluso en el caso de un escenario desfavorable y de no realización de la regata, la efectiva realización de las operaciones de renovación urbana pueden estar dependientes de la realización de los eventos.

El local que, en 1992, llegó a constituir la propuesta alternativa para la localización de la *Expo'98*, siguió así en expectativa, situación que mantiene en la actualidad.

4.6 LA TRANSFORMACIÓN DE LOS GRANDES COMPLEJOS INDUSTRIALES DEL ARCO RIBEREÑO SUR: DE LA DIMENSIÓN METROPOLITANA AL “PROYECTO DE METRÓPOLIS”

«Como resultado del Plan Regional de Ordenación del Territorio del Área Metropolitana de Lisboa, y debido a la legislación, las áreas ocupadas por los antiguos complejos industriales de la Siderurgia, Quimigal y Lisnave son los únicos, con alguna dimensión, disponibles para intervención en el estuario del Tejo, estando calificados como “áreas con potencialidad de reconversión/renovación”. Toda esta zona presenta elevado interés ecológico y ambiental, estando delimitada por varias reservas naturales que garantizan la calidad ambiental de la zona sin que, al estar situadas en las fronteras del arco ribereño sur (al norte, sur y poniente) se impida su desarrollo.

Si estos tres espacios fueron articulados con Alfeite y el Vale del Zebro (pudiendo la base naval ser transferida para Sines, ...) obtenemos todo un arco casi continuo que acompaña el estuario del Tejo – espacio central de la nueva estructura metropolitana – con características y extensión que hacen de ella una zona con elevado potencial de desarrollo regional y nacional, (...).

Dada la evolución previsible de la estructura metropolitana, el arco ribereño será también el vértice de la zona de crecimiento poblacional del país en las próximas décadas, forzando así a un desarrollo acelerado que es esencial planear para evitar los errores cometidos en el pasado (...).

El desarrollo de esta área implicará, desde luego, colmar los factores de penalización de la orilla sur del Tejo, que son esencialmente las accesibilidades, la educación y formación, y las debilidades en cuanto a valencias científicas y tecnológicas que todavía persisten»

LOPES; Hernâni (2002, julio); *Margueira – actualização e perspectivas futuras. Projecto “Parque Baía Foz do Tejo”*, SAER, Lisboa, pp.144

Con los casos de las intervenciones (y propuestas) de transformación de las zonas de la *Expo'98* y de la *America's Cup 2007*, analizadas en el capítulo 4.5, efectuamos un salto en la escala de las operaciones, en particular con el primero caso, correspondiente a la renovación urbana parcial de una zona

industrial que, con respecto a su proceso de formación, mereció la clasificación, en el capítulo 2, de “gran complejo industrial”.

El proceso de transformación de la ribera industrial identificado a partir de estos dos casos acentuó la indudable dimensión metropolitana, siendo ambos también definidos como “proyectos especiales”.

De forma paralela a lo ocurrido en el capítulo 2, la ribera del municipio de Lisboa no permite un análisis suficientemente representativo de lo que puede suceder en el momento en que se plantea la transformación de estas grandes áreas que son, como resultado de su proceso de formación, los “grandes complejos industriales”.

El recurso al arco ribereño sur y, en particular, a las zonas entonces estudiadas de la *Lisnave (Margueira)*, de la base de la Armada del *Alfeite*, de la *Siderurgia Nacional*, y de la *Quimiparque (CUF – Quimigal)* es necesario en este estudio, tanto más cuanto, como veremos, al plantear la transformación coordinada de todos estos territorios se genera una nueva escala de intervención hasta ahora no identificada en este proceso – que llamaremos “proyecto de metrópolis”.

Empezamos así, enseguida, por analizar las dinámicas de transformación conocidas en cada uno de los tres casos (el *Alfeite*, por su uso militar, no desarrolló todavía esa intención), evaluando aisladamente las características, potencialidades y dificultades presentes, sin dejar de tener presente que, hasta la ahora, en ninguno se ha pasado de la realización de estudios generales.

El caso de la *Margueira* es el más complejo de los tres aquí presentados – y quizás de toda la ribera metropolitana –, siendo también el que conoció mayor número de propuestas de transformación – justificando por ello una investigación bastante más extensa.

Como veremos, en la *Margueira*, a una inserción territorial por sí sola ya bastante difícil, se le añade el contexto de en una situación de “pasivo financiero” pendiente sobre los terrenos, de muy difícil resolución, que ha influido en todas las propuestas presentadas y que sin que se resuelva, no permite que ocurra ningún proceso de transformación – por no referir el historial de tensiones entre el Estado y el Ayuntamiento de Almada.

En el caso de la *Siderurgia Nacional*, la reestructuración del sector de la producción del acero ha conducido a la liberación de grandes áreas de terreno, para las que se sigue trabajando, entre la compañía y el *Ayuntamiento del Seixal*, una propuesta de parcelación industrial – polo empresarial –, asociada a residencia y terciario.

Además, el significativo pasivo ambiental de los terrenos río arriba condiciona cualquier intervención futura.

En el caso de los terrenos de la *Quimiparque*, el progresivo proceso de abandono de la actividad industrial de la antigua *CUF* ha llevado a la liberación de grandes extensiones de terreno que, en un proceso de gestión a corto plazo, ha desarrollado una dinámica de rentabilización, con la instalación de compañías de pequeña y media dimensión y de grandes superficies comerciales.

Con una localización de privilegio en el estuario, el recinto ha conocido ya estudios promovidos por el Ayuntamiento y por la *Quimiparque*, que siguen trabajando en conjunto, pero mantiene su expectativa aguardando el momento preciso o la precipitación de algún factor de cambio, como podría ser la efectiva realización del nuevo puente del Tejo en el corredor *Chelas/Barreiro*.

La concreción de cualquiera de las propuestas para los terrenos de la *Margueira*, de la *Siderurgia Nacional* o de la *Quimiparque* corresponderá, pues, a la implementación de un proceso de transformación de antiguos “grandes complejos industriales”.

Su definición como “proyecto especial” no es por ahora evaluable y dependerá eventualmente de la forma de desarrollo de cada caso; además, como veremos en el caso de la intervención en los terrenos de la *Margueira*, esta fue, en el pasado, una hipótesis que estuvo sobre la mesa.

De modo similar a la *Expo’98* y a la *America’s Cup 2007*, el carácter de proyecto metropolitano de cada uno de estos casos es evidente y ello por varios aspectos, (1) en la *Margueira* se plantean los temas de la accesibilidad a Lisboa⁶⁹⁵ y se propone una nueva centralidad metropolitana, (2) en la *Siderurgia Nacional* se propone un importante nodo logístico e industrial para la orilla sur y el área metropolitana, y (3) en la *Quimiparque* se cuestionada la travesía del Tejo *Chelas-Barreiro* y también se pondera la creación de una nueva centralidad metropolitana.

Pero el estudio de las dinámicas de transformación de los “grandes complejos industriales” de la orilla sur no puede dejar de evaluar el cuadro de una operación de renovación urbana integrada para los terrenos de la *Margueira*, *Siderurgia Nacional* y *Quimiparque* (a la que añade la hipótesis de integración, en un segundo momento, de los terrenos militares del *Alfeite*) que, no habiendo sido divulgada públicamente, fue efectivamente planteada en el Gobierno entre 2002 y 2003⁶⁹⁶.

Este ha sido un proceso en el que pude tomar parte activa⁶⁹⁷, confrontado con el problema, todavía por resolver, de los terrenos de la *Margueira*, se planteó la hipótesis, hasta entonces nunca formulada, de coordinar una intervención de renovación urbana en los tres terrenos.

⁶⁹⁵ Vide las propuestas de extensión del metropolitano de Lisboa en túnel por debajo del Tajo o la importancia de garantizar una travesía alternativa al *Puente 25 de Abril*, que en este caso se apunta como la conexión *Algés-Trafaria*

⁶⁹⁶ Periodo correspondiente al ejercicio de funciones del Dr. *Isaltino Morais* como Ministro de las Ciudades, Ordenamiento del Territorio y Ambiente, en el XV Gobierno Constitucional

⁶⁹⁷ *Entonces ejerciendo funciones de asesor del Secretario de Estado del Ordenamiento del Territorio*

A pesar de no haber sido más que un estudio embrionario, y sin que haya tenido continuidad desde entonces – aunque creo existen todavía condiciones para ser retomado –, la aproximación coordinada a la transformación de varios “grandes complejos industriales” plantea una nueva escala de trabajo que merece ser considerada en este capítulo.

Como tema metropolitano no deja de ser un proceso de transformación de la ribera industrial, que en esta posible escala de trabajo no se plantea simplemente como una intervención localizada relacionada con algunos temas de ordenación del territorio y de las infraestructuras de la metrópolis.

De forma más lata, una intervención de esta naturaleza tendrá siempre un papel más activo en la transformación de la propia metrópolis, como veremos, entre otros aspectos, (1) obligando a la definición de un programa de las grandes infraestructuras de accesibilidad, justificando incluso la realización efectiva de algunas, (2) permitiendo crear de forma coordinada varias nuevas centralidades metropolitanas, proponiendo “especializaciones” para cada una en el contexto de todo el arco ribereño sur, (3) permitiendo la transferencia de edificabilidad entre grandes terrenos, superando así obstáculos como los que, en los últimos quince años, desvirtuaron y no posibilitaron las propuestas para la *Margueira*, y (4) permitiendo gestionar de forma integrada los procesos de inducción de desarrollo en los varios entornos.

Estableciendo un paralelo con la distinción entre los “proyectos urbanos” más operativos, asociados a la transformación inmediata de partes localizadas de la ciudad (por comparación a los planes municipales de carácter reglamentario u orientador, con mayor vocación para la gestión territorial a largo plazo), una intervención de transformación de esta naturaleza del arco ribereño sur puede ser denominada como “proyecto metropolitano”, constituyendo una acción operativa de implementación de los conceptos territoriales y de las definiciones

contenidas en el *Plan Regional de Ordenación del Territorio del Área Metropolitana de Lisboa* en vigor, con los que sería convergente.

4.6.1 La transformación del gran complejo industrial de la *Margueira*: las aventuras de un caso complejo

Siguiendo un criterio de presentación de desembocadura hacia arriba, el primer caso de transformación de un gran complejo industrial ocupado por las instalaciones de los antiguos astilleros navales de la *Lisnave*, hoy propiedad de *Fundo Margueira Capital*, corresponde, también, al que presenta un historial más complejo y que conoció un mayor número de propuestas.

El declinar de la actividad de la *Lisnave* se produjo en la década de los setenta⁶⁹⁸ y, después de un periodo de recuperación⁶⁹⁹, a partir de 1990, la tercera crisis en el sector petrolífero y en el sector naval a él asociado⁷⁰⁰, obligó al sector naval portugués a concebir nuevos planes de contingencia; de este modo, en 1993, se nombró «un grupo interministerial con el objetivo de negociar con la *Lisnave* sus planes de redimensionamiento, implicando los astilleros de *Margueira* y *Mitrena*. Para ello se aprovecharon los incentivos otorgados por la CEE a los estados, para reducción de su capacidad»⁷⁰¹.

Fue en esta secuencia cuando surgió el *plan de reestructuración y reconversión estratégica del sector de la construcción y*

⁶⁹⁸ Estando asociado a la conjugación de factores derivados de la primera crisis del petróleo (final de 1973) y de la revolución del 25 de abril de 1974; para una compañía privada que operaba en el mercado libre internacional, los movimientos para la nacionalización de la compañía, la fuga de José Manuel de Melo del país (1975) 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

⁶⁹⁹ De que resultó, al final de la década de los ochenta, la recuperación de la cuota dominante en el mercado internacional de la reparación naval. in: FARIA, Miguel (coord.) (2001): *Lisnave. Contribuios para a história da indústria naval em Portugal*; Edições INAPA; Lisboa, pp. 327

⁷⁰⁰ Resultantes de la invasión del Kuwait por el Irak

⁷⁰¹ FARIA, Miguel (coord.) (2001): *Lisnave. Contribuios para a história da indústria naval em Portugal*; Edições INAPA; Lisboa, pp. 341

*reparación naval portuguesa*⁷⁰², previendo el cierre del astillero de la *Margueira*, la reducción del número de trabajadores (y su calificación), la amortización del pasivo financiero de la *Lisnave* y la concentración de la actividad en el astillero de *Mitreña* (en la península de *Setúbal*), beneficiado por trabajos de modernización – continuando ahí a operar la reestructurada compañía.

Programado el cierre del astillero de la *Margueira*, la deliberación de 1993 determinó la reversión para el Estado de los terrenos mediante una indemnización, prevista en 1962, en la concesión de la licencia⁷⁰³, que se tradujo en la asunción por el Estado de las deudas de la *Lisnave* con las instituciones acreedoras que, a su vez, quedaron obligadas a adquirir, conjuntamente con el Estado, el patrimonio del astillero de *Margueira* a través de un fondo de inversión, en la proporción de sus créditos – constituyéndose así el *Fundo Margueira Capital*, estipulando que la indemnización autorizada no podría superar el valor de 224,46

millones de Euros y que sobre este dependerían los intereses anuales.⁷⁰⁴

Según se estipuló⁷⁰⁵, «*los terrenos se destinan a la ejecución de un plan de utilización y urbanización, a redactar por la sociedad gestora del Fondo de Inversión conjuntamente con el Estado, y en colaboración con la Comisión de Coordinación de la Región de Lisboa y Vale del Tejo, el Ayuntamiento de Almada y la Administración del Puerto de Lisboa*», creando así una expectativa de que con la rentabilización urbanística de los terrenos industriales, el Estado pudiera pagar la abultada indemnización patente en el fondo inmobiliario.

Aunque compleja, esta explicación es de una gran importancia para el caso *Margueira*, ya que enmarca los términos según los cuales los terrenos del antiguo astillero están financieramente comprometidos – realidad que justificó la forma de conducción y el programa propuesto en las varias propuestas de transformación urbanística realizadas para el local.

⁷⁰² Deliberación del Consejo de Ministros de 26 de agosto de 1993

⁷⁰³ A finales de 1962 el Gobierno había concedido a la *Lisnave* la «*licencia para construcción y explotación de un astillero naval de construcción y reparación de embarcaciones*» en la zona de la *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 [Decreto-Ley n.º 44.708, de 20 de Noviembre de 1962] – vide el imagen 2.4.25 en el capítulo 2.4. El decreto estableció entonces que los terrenos del astillero serían desafectados del dominio público y vendidos a la *Lisnave*, que pasaría a ser su propietaria, situación que ocurrió en 1963. La privatización de la propiedad de los terrenos se justificó «*por el elevado precio en que queda su preparación y porque, concediendo 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 competitividad con sus congéneres, indispensables a su viabilidad*». [Decreto-Ley n.º 44.708, de 20 de Noviembre de 1962]. El articulado del decreto estableció también, en dos normas que son relevantes en el actual proceso de renovación de los terrenos (artículos 6º y), que «*los locales vendidos a la Lisnave (...) revertirán al Estado si la sociedad dejar de ejercer su actividad de reparación y de construcción de embarcaciones en aquellos locales*» y que «*si esa reversión tuviere lugar después de transcurridos diez años de explotación del astillero, el Estado, mientras el Ministerio de las Comunicaciones, indemnizará a 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*» [Decreto-Ley n.º 44.708, de 20 de Noviembre de 1962]

⁷⁰⁴ Esta operación ha sido contemplada en el artículo 11º del Presupuesto Suplementario al Presupuesto de Estado de 1993 (Ley n.º 71/93, de 26 de noviembre), aprobado en la Asamblea de la República, y se concretó con la firma, a 31 de diciembre del mismo año, de dos contratos entre el Estado, la *Lisnave* y las quince instituciones acreedoras. Según este decreto legal la indemnización autorizada no podría ultrapasar el valor de 224,46 millones de Euros, quedando el Gobierno autorizado a alienar el patrimonio de la compañía revertido para el Estado por el montante pagado. Según el mismo decreto, el Gobierno fue también autorizado a apoyar el plan social de racionalización de efectivos previsto para la *Lisnave*, *Solisnor* y *Setenave* (las compañías del grupo) hasta el montante de 59,86 millones de Euros, en el ámbito de la referida reestructuración del sector y en cumplimiento de la Directiva Comunitaria n.º 90/684/CEE, de 21 de diciembre de 1990. En los términos del contrato firmado el 31 de Diciembre, el Estado asumió la cobertura de eventuales diferencias negativas dadas en las participaciones, garantizando así el valor de su reembolso, aumentadas por una compensación correspondiente a la tasa de interés base anual, por un periodo de 9 años (hasta el 10 de diciembre de 2002, pero ahora prolongado), garantizando así, también, la remuneración del Fondo. La constitución del «Fondo de Inversión Inmobiliario Limitado Margueira Capital», administrado por la «Margueira – Sociedad Gestora de Fondos de Inversión Inmobiliario, S.A.» y detentado en el 51% por el Estado, ha sido autorizada por el decreto n.º 264/95, de 11 de agosto de 1995. Con el decreto n.º 343/95, de 14 de octubre, el Estado suscribió la totalidad de las unidades de participación de tipo A del Fondo, con el montante de 224,46 millones de Euros, con la afectación de los terrenos del astillero de Margueira, emitiendo las mismas a nombre de las instituciones acreedoras signatarias de los contratos de 31 de Diciembre de 1993, como forma de saldar las deudas de la *Lisnave*; en el mismo decreto, el Estado suscribió la totalidad de las unidades de participación del tipo B del Fondo, con el montante de 9,98 millones de Euros

⁷⁰⁵ En el nº 4 del decreto n.º 343/95, de 14 de octubre

En un memorando interno del Gabinete del Secretario de Estado de las Finanzas, del 23 de Junio de 1995, citado en un informe al Gobierno⁷⁰⁶ del *Fundo Margueira*, algunas de las referencias asumen de forma clara el posicionamiento del Estado ante el proceso *Margueira*⁷⁰⁷.

En este momento, para la sociedad gestora del *Fundo* era «*incuestionable que el proyecto sea: auto-sustentado, para liberar al erario público de las responsabilidades asumidas; un polo de desarrollo y renovación de la zona ribereña de Almada*».

En el mismo informe, la sociedad gestora cuestionaba entonces si «*el Gobierno, concededor de las inversiones y de los constreñimientos de la situación, pondere políticamente: si quiere y puede tener un perjuicio significativo (...), o: por el contrario, autoriza o determina que la Margueira Gestora lance estudios (...) para apreciar la viabilidad de un emprendimiento con una densidad de ocupación que permita recuperar el riesgo*», tomando, a tal efecto, los *London Docklands* como referencia internacional.

En la hipótesis de que el Gobierno aceptara la segunda propuesta, la sociedad proponía entonces «*dotar la Margueira de una legislación semejante a la de la Expo*»; la propuesta de decreto legislativo, previendo la creación del «*GREM – Gabinete para la Reordenación del Astillero de Margueira*» estuvo preparado ya en 1997, previendo la participación del Ministerio

de las Finanzas y del Ministerio del Equipamiento, Planificación y Administración del Territorio, pero nunca se concretó⁷⁰⁸.

Así, en este contexto, se procesó, a partir de 1997, la reestructuración de la *Lisnave*⁷⁰⁹, teniendo como medio de realización el compromiso de los terrenos de la *Margueira* para el *Fundo de Inversión Inmobiliario* – con reembolso y rendimiento garantizado por el Estado a las compañías acreedoras, con el montante de 224,46 millones de Euros, añadiéndoles los intereses anuales.

Fue también en este contexto que, las varias propuestas de transformación urbanística del terreno, de naturaleza económico-financiera, inmobiliaria y urbanística, fueron encomendadas por la sociedad gestora del *Fundo* a diferentes equipos.

El primer encargo tuvo lugar en abril de 1996, con el *Estudio previo de viabilidad económica de la ocupación inmobiliaria del astillero naval de Margueira*, del equipo multidisciplinar coordinado por el Prof. *Cachudo Nunes* (economía) y con la colaboración del arquitecto *Francisco Silva Dias*.

A partir de la definición de una ficha técnica de presupuestos de naturaleza macro-económica, financiera, de parámetros urbanísticos legales y de aspectos del negocio inmobiliario, se simularon tres escenarios de ocupación de los terrenos, confrontando los volúmenes constructivos con los resultados financieros, reportados a 31 de Diciembre de 2002 – teniendo en consideración el montante del capital del *Fundo Margueira*.

Los escenarios estudiados se complementaron con los esquemas de ocupación urbana, evaluados según cinco criterios⁷¹⁰.

⁷⁰⁶ *Memorando interno del Gabinete del Secretario de Estado de las Finanzas*, 23 de Junio de 1995; citado in: *Informe del Fundo Margueira al Gobierno*; Fundo de Inversión Margueira Capital, documento policopiado; Lisboa, sin fecha (1995/6)

⁷⁰⁷ «*Se sigue a la búsqueda de soluciones aceptables para todos los actores, en particular para el poder autárquico y los responsables por el ambiente, que permitan recuperar la inversión. En grandes números, las 50 hectáreas de terreno, después de quedar limpios y realizada la infraestructura, y capitalizada la remuneración garantizada, representan una inversión base de casi 750 millones de Euros. Si este encargo no pudiera representar más de € 500,00/ m2, deberán ser vendidos al menos 1,5 millones de m2 de construcción de razonable calidad, a € 1.000,00 / m2, para pagar los otros € 500,00 de construcción. 1,5 millones de m2 ocupan la mitad del terreno con un volumen de 6 plantas y aloja 25.000 habitantes, en un conjunto urbano integrado en el cual mitad del área construida sea residencial.*»
[*Memorando interno del Gabinete del Secretario de Estado de las Finanzas*, 23 de Junio de 1995; citado in: *Informe del Fundo Margueira al Gobierno*; Fundo de Inversión Margueira Capital, documento policopiado; Lisboa, sin fecha (1995/6)]

⁷⁰⁸ Fundo de Inversión Margueira Capital; fax de 27 Octubre 1997

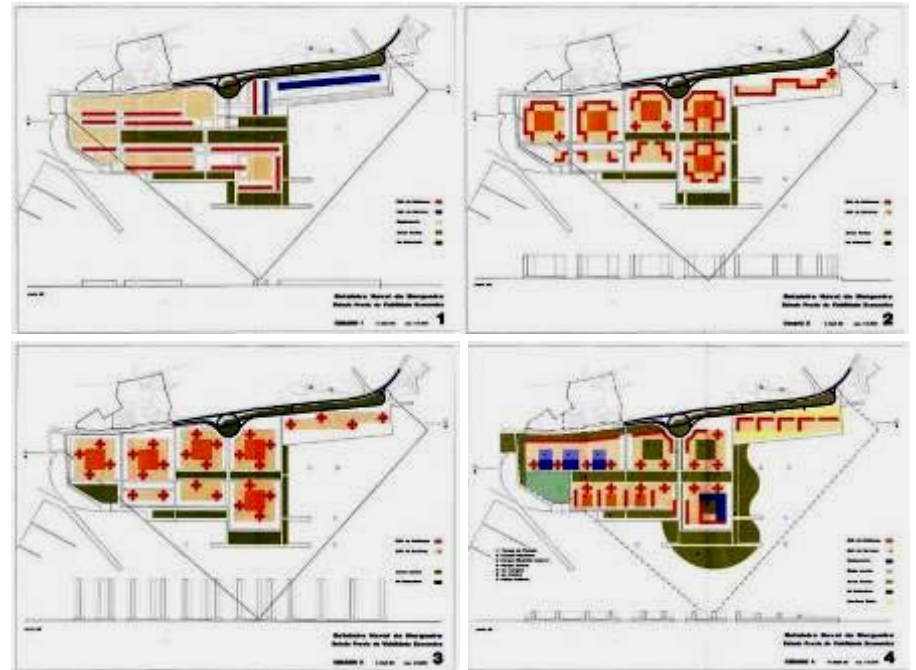
⁷⁰⁹ Prolongándose por un periodo de diez años, este proceso de reestructuración se tradujo en el cierre de la antigua *Lisnave Astilleros Navales de Lisboa* (seguida de la creación de *Lisnave Astilleros Navales S.A.* y de la *Gestnave – Prestación de Servicios Industriales, S.A.*), permitiendo a la nueva compañía continuar su actividad libre del enorme pasivo y de una plantilla fija de gran dimensión

⁷¹⁰ Criterio 1: cumplimiento de los índices urbanísticos estipulados en el *Plano Director Municipal (PDM) de Almada* para otras unidades operativas

El la evaluación de los escenarios no se tuvieron en consideración, de forma intencional, algunos aspectos clave como los determinantes geológicos, las accesibilidades y las servidumbres militares, así como otros, de forma no intencional, como la recuperación ambiental de los terrenos o la inversión en otras infraestructuras necesarias fuera del área de intervención.

En el escenario A (imagen 578), la ocupación de los terrenos buscaba el respeto por el criterio 1 – índices definidos en el *Plan Director Municipal de Almada* (en aquella fecha aprobado por el municipio pero aguardando ratificación gubernamental) –, respetando todos los criterios de evaluación; de su aplicación resultó un área de construcción total de 315.000 m²⁷¹¹, y un saldo financiero⁷¹² negativo de 411,85 millones de Euros.

En el escenario B (imagen 579), se ensayó una solución de ocupación de los terrenos en que se buscaba el resultado cero en términos financieros, respetando solamente el criterio 3, resultando un área de construcción total de 2.109.603 m²⁷¹³.



imágenes 578 a 581

Estudio previo de viabilidad económica de la ocupación inmobiliaria del astillero naval de Margueira, 1996, de autoría del equipo multidisciplinar coordinado por el Prof. Cachudo Nunes y con la colaboración del arquitecto Francisco Silva Dias. (1) escenario A; (2) escenario B; (3) escenario C, y; (4) escenario D

-
- de planeamiento y gestión (índice bruto de construcción = 0,7; residencia = 85%; servicios = 10%; comercio = 5%);
Criterio 2: cumplimiento de los parámetros resultantes de la aplicación del Decreto nº 1182/92, de 22 de diciembre, que estipulaba, en la época, el cálculo de las áreas de cesión para equipamientos, espacios verdes y aparcamiento en operaciones de parcelación no objeto de plan urbanístico;
Criterio 3: cumplimiento de la legislación y normas urbanísticas generales, en particular el artículo nº 59 del *Reglamento General de la Edificación Urbana*, que estipula que la altura máxima de las edificaciones urbanas es la anchura de la calle (ley de los 45°);
Criterio 4: impacto visual, en particular la caracterización del frente río, altura y densidad de la construcción;
Criterio 5: impacto ambiental, en particular el equipamiento, circulación interna y aparcamiento, confort urbano y usufructo de las vistas.

⁷¹¹ De los cuales 267.500 m² residenciales y de hostelería, 31.500 m² de servicios y 15.750 m² de comercio, correspondiendo a un *Índice Bruto de Construcción* de 0,70

⁷¹² Calculado con valores en diciembre de 2002, contabilizando intereses e inflación de ocho años, dando por sentada la venta de los terrenos después de parcelados y con el derecho de construcción garantizado

⁷¹³ De los cuales 1.793.163 m² residenciales y de hostelería, 210.960 m² de servicios y 105.480 m² de comercio, correspondiendo a un *Índice Bruto de Construcción* de 4,69

En el escenario C (imagen 580), se probó una solución de ocupación de la que resultase una rentabilidad mínima de 7,5 %, respetando solamente el criterio 3, generando un área de construcción total de 2.308.655 m²⁷¹⁴.

Del desarrollo de los trabajos, el equipo decidió presentar una cuarta alternativa, escenario D (imagen 581), intentando «*conciliar una ocupación edificada máxima con las potencialidades de la zona, sin perjuicio de la conservación y valorización de aspectos paisajísticos y ambientales*»; de su

⁷¹⁴ De los cuales 1.962.357 m² residenciales y de hostelería, 230.866 m² de servicios y 115.433 m² de comercio, correspondiendo a un *Índice Bruto de Construcción* de 5,13

aplicación resultó un área de construcción total de 704.581 m²⁷¹⁵, cuyas implicaciones no fueron evaluadas en términos financieros.

Con este estudio, ya en 1996, claramente se demostró la ecuación urbanística y financiera resultante del recurso a los terrenos como forma de garantizar la recuperación de la *Lisnave*:

1. El escenario de recurso a los parámetros urbanísticos previstos en otras unidades operativas de planificación y gestión del PDM de Almada resultaba en encargos insoportables para el Estado frente a las instituciones financieras con participaciones en el Fondo;
2. El escenario de coste cero implicaba cargas constructivas insoportables para los terrenos (2,1 millones de m² e índice de construcción de 4,69), sin respetar los parámetros legales para equipamientos, espacios verdes y aparcamiento, opción que podría ser cuestionada con legitimidad (todo el entorno es tejido urbano consolidado), y todavía sin evaluar, como se demostrará más adelante, el principal inconveniente de los terrenos: su accesibilidad.

El estudio de viabilidad económica de 1996 marca, también, la presentación por el equipo de un escenario alternativo (D), aunque empírico, que buscaba una aproximación cualitativa a la ocupación de los terrenos, proponiendo un área de construcción de aproximadamente 767 millones de m².

Es importante referir que esta aproximación cualitativa estaba ya marcada por la necesidad de pagar hasta el máximo posible los encargos financieros del fondo; no era la solución adecuada para el terreno y su entorno, pero sí «*la solución del máximo razonable*», no realizable si el Estado no asumía encargos muy significativos con el Fondo.

Simultáneamente al estudio previo de viabilidad económica, un equipo de consultores inmobiliarios de la *Richard Ellis* realizó un

⁷¹⁵ De los cuales 346.917 m² residenciales y de hostelería, 61.221 m² de servicios y 296.443 m² de comercio

estudio de mercado ensayando los escenarios de cumplimiento de los índices consagrados en el PDM de Almada para la zona de expansión «*Almada Naciente*» y de coste cero de la operación, en ambos, considerando los compromisos con el reembolso del Fondo – pero no los compromisos con su remuneración.

Los datos urbanísticos y financieros de los dos escenarios ⁷¹⁶ apuntaron, entonces, a (1) un área de construcción total de 475.000 m²⁷¹⁷ en el escenario de cumplir con el PDM de Almada, a que correspondería un saldo financiero negativo de 354,42 millones de Euros, y (2) un área de construcción total de 1.524.029 m²⁷¹⁸ en el escenario de coste cero.

Tres meses después⁷¹⁹, la *Richard Ellis* desarrolló el escenario de coste cero con dos soluciones – ahora ya considerando también los compromisos de remuneración del *Fondo* –, según dos perspectivas de valorización de los terrenos, apuntando para (1) un área de construcción total de 1.667.124 m²⁷²⁰ en el escenario de «*solución realista*»⁷²¹, y (2) un área de construcción total de 1.314.190 m²⁷²² en el escenario de «*solución optimista*»⁷²³.

El estudio inmobiliario de la *Richard Ellis* reforzó así, en 1996, la noción de que un escenario de coste cero que englobase los encargos con el reembolso y la remuneración del *Fondo* debería apuntar a una carga constructiva de entre aproximadamente 1,5 y 2,0 millones de m²; el paso siguiente ha sido, pues, el de probar esta carga constructiva a nivel urbanístico.

⁷¹⁶ Fondo de Inversión Margueira Capital, fax de 4 de enero de 1996

⁷¹⁷ De los cuales 296.780 m² residenciales y de hostelería y 20.235 m² de terciario, correspondiendo a un *Índice Bruto de Construcción* de 0,70

⁷¹⁸ De los cuales 1.329.029 m² residenciales y de hostelería y 195.000 m² de terciario, correspondiendo a un *Índice Bruto de Construcción* de 3,21

⁷¹⁹ Fondo de Inversión Margueira Capital, fax recibido en 8 de marzo de 1996

⁷²⁰ De los cuales 1.597.124 m² residenciales y de hostelería y 70.000 m² de terciario, correspondiendo a un *Índice Bruto de Construcción* de 3,51

⁷²¹ Tomando como referencia, en el horizonte de 2002, una valorización de los terrenos de 3,5%

⁷²² De los cuales 1.244.190 m² residenciales y de hostelería y 70.000 m² de terciario, correspondiendo a un *Índice Bruto de Construcción* de 2,77

⁷²³ Tomando como referencia, en el horizonte de 2002, una valorización de los terrenos de 7,0%

Fue así como, en julio de 1997, el equipo multidisciplinar coordinado por los arquitectos *Carlos Portugal Ramos* y *Carlos Dias Coelho* – en un trabajo en el que también participé –, presentó el *Estudio de viabilidad de ocupación del astillero naval de Margueira*, dando respuesta al desafío de simular una propuesta urbanística para los terrenos que contemplase 1.500.000 m² de construcción sobre el suelo, de los cuales 1.000.000 m² afectos a residencia y 500.000 m² a servicios, comercio y equipamientos⁷²⁴.

Además del escenario propuesto por el *Fondo Margueira Capital* (solución A, previendo 1.405.000 m² de área total de construcción⁷²⁵ – imágenes 583 y 584), el equipo optó por desarrollar en simultáneo un escenario alternativo, la solución B (previendo 880.655 m² de área total de construcción⁷²⁶ – imágenes 582, 585 y 586), que significase «una solución cuantitativamente más recomendable», admitiendo que la carga constructiva propuesta en la solución A revelaba un «fuerte impacto en el territorio».

Las dos soluciones siguieron las mismas opciones urbanísticas⁷²⁷, presentando cargas constructivas diferentes y, en consecuencia, ajustes volumétricos en la edificación.

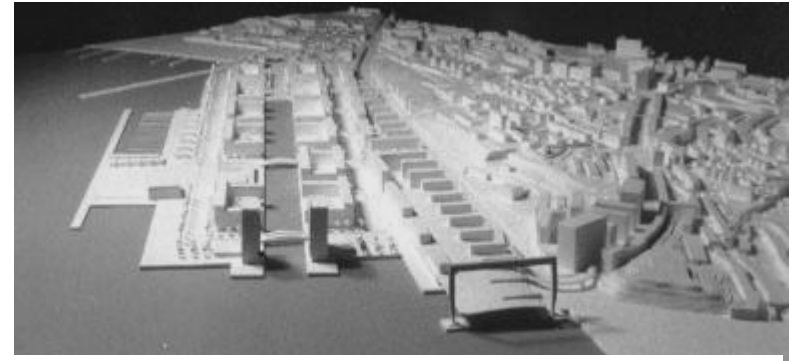


imagen 582

Estudio de viabilidad de ocupación del astillero naval de Margueira, 1997, que el autor pudo realizar con los arquitectos Carlos Portugal Ramos y Carlos Dias Coelho: maqueta de la solución B alternativa

El estudio propuso la integración de la operación con la renovación de 3 zonas del entorno, entre las cuales los terrenos de *Cacilhas*, colindantes al norte, aunque no contabilizó los 40.000 m² de terreno allí liberado, con la transferencia del nudo de transportes dentro del área de intervención; tampoco proponían nuevo uso para ese espacio.

En ambos escenarios, se salvaguardó la cuestión de las accesibilidades y de los transportes, apenas superficialmente abordadas, así como su impacto en los sistemas principales y su integración en el entorno, cuestiones identificadas como clave en el desarrollo de estudios posteriores.

⁷²⁴ En el desarrollo del estudio el equipo adoptó los siguientes criterios:

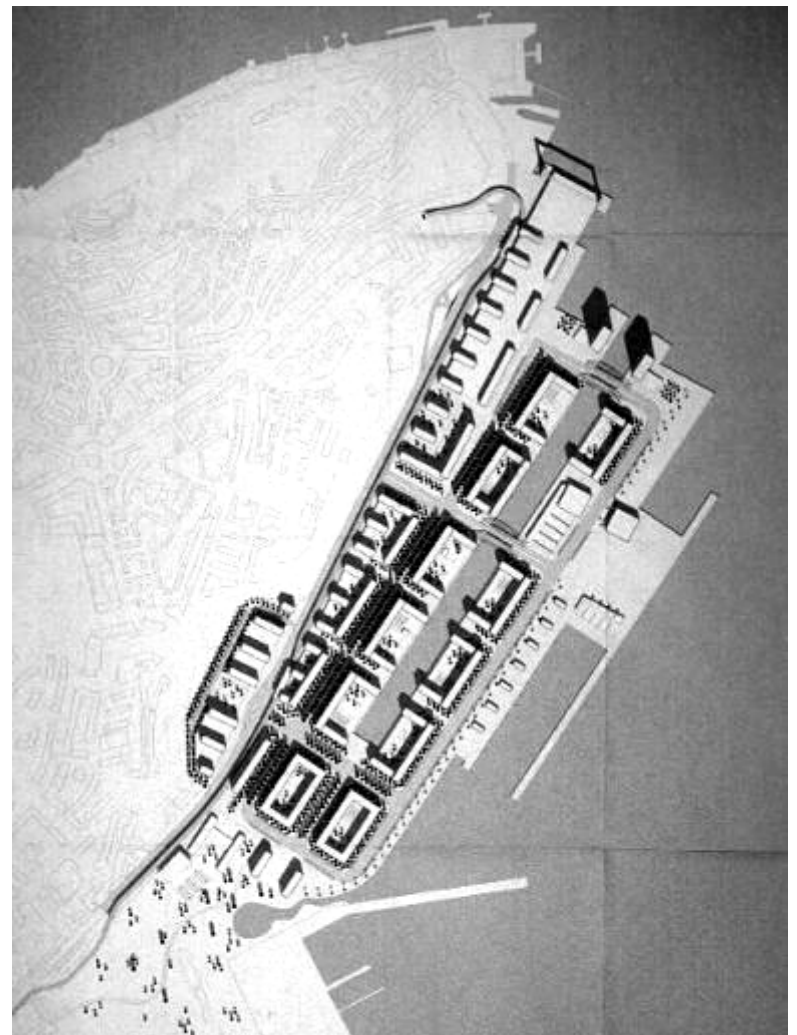
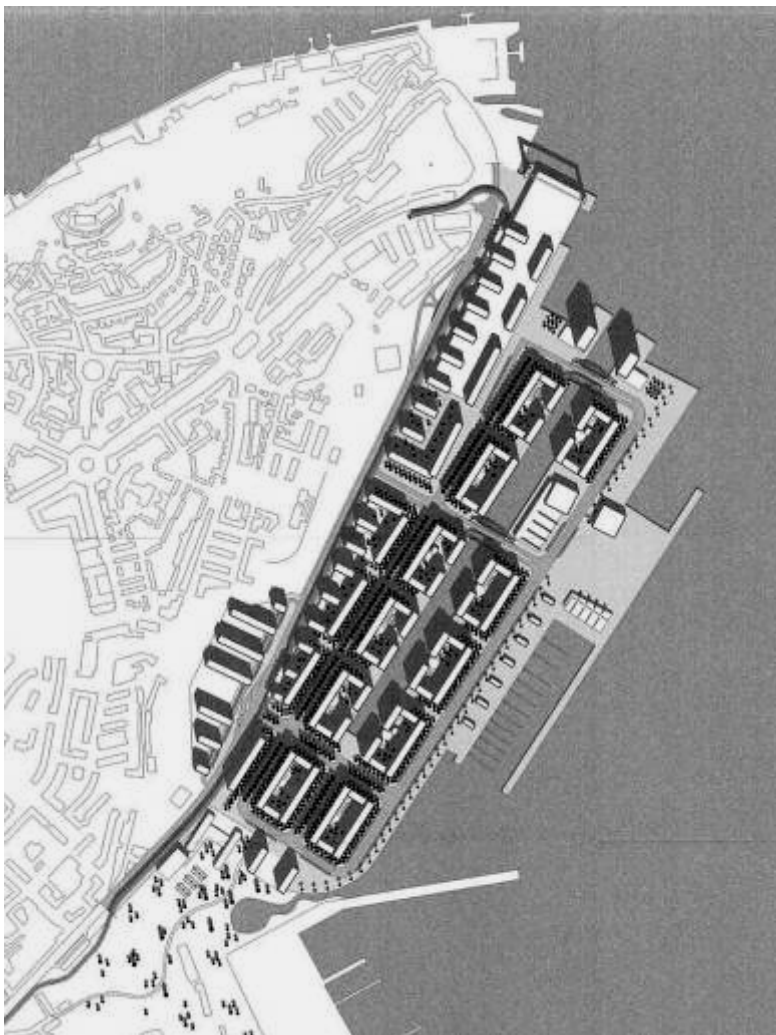
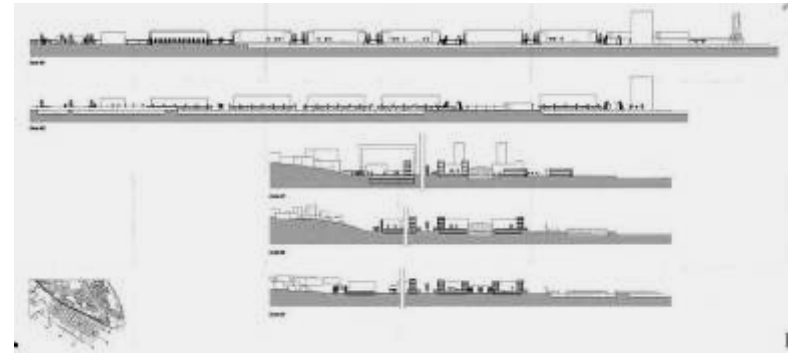
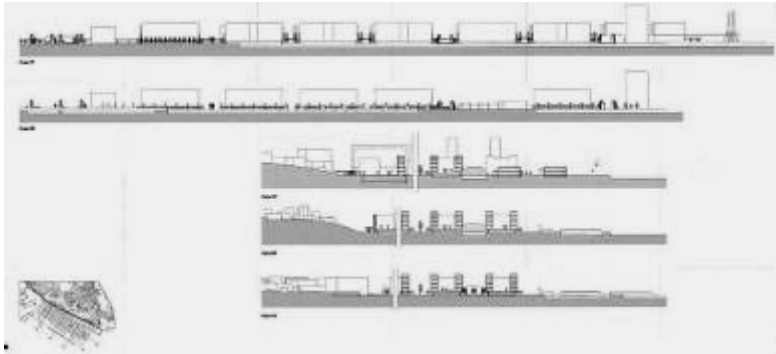
- Criterio 1: cumplimiento de la legislación y normas urbanísticas generales, en particular el artículo nº 59 del *Reglamento General de la Edificación Urbana* (ley de los 45°);
- Criterio 2: cumplimiento de los parámetros resultantes de la aplicación del Decreto nº 1182/92, de 22 de diciembre, que estipulaba, en la época, el cálculo de las áreas de cesión para equipamientos, espacios verdes y aparcamiento en operaciones de parcelación no objeto de plan urbanístico;
- Criterio 3: propuesta de una rejilla de equipamientos equilibrada, respetando las recomendaciones de la *Dirección-General del Ordenamiento del Territorio*;
- Criterio 4: desarrollo de soluciones de diseño urbano calificado, valorizando los espacios peatonales y recorriendo, de forma sistemática, a la arborización de calle y a una fuerte relación con el río – valorización del elemento agua en la solución;
- Criterio 5: creación de espacios verdes en varias zonas y de espacios públicos con significado – plaza central, margen del río y parque urbano.

⁷²⁵ De los cuales 930.000 m² residenciales y de hostelería y 375.000 m² de terciario

⁷²⁶ De los cuales 525.000 m² residenciales y de hostelería y 287.000 m² de terciario

⁷²⁷ Las opciones urbanísticas de las soluciones tenían como fundamento los siguientes principios:

1. Creación de un canal fluvial con un kilómetro de extensión por 55 metros de anchura, aprovechando los diques secos existentes;
2. Transferencia del nudo de transportes de *Cacilhas* hacia el interior del área de intervención (fluvial / metropolitano de superficie / autobús), cambiando su concepción (pasando de Terminal de autobús y del metropolitano a un punto intermedio), asociado a un gran centro comercial y a parking de gran capacidad;
3. Realización de un nuevo terraplén dentro del espacio fluvial afecto al *Fundo Margueira Capital*, con 75.000 m², para construcción de dos unidades hoteleras;
4. Creación de una gran avenida litoral de recreo y de nuevas marinas;
5. Creación de un gran espacio público con significado, abierto hacia el río;
6. Desarrollo de dos tipologías de manzana:
 - 6.1 Manzana residencial, con 130 m x 70 m, con 7 / 9 plantas (solución B) o 11 / 13 plantas (solución A) sobre 2 plantas térreas, con equipamiento en el interior, abierta al canal interior en la solución B, localizada en el interior de los terrenos;
 - 6.2 Bloques de terciario con 9 plantas (solución B) o 13 plantas (solución A), localizados sobre el eje viario principal decruzamiento de los terrenos



imágenes 583 a 586

Estudio de viabilidad de ocupación del astillero naval de Margueira, 1997, que el autor pudo realizar con los arquitectos *Carlos Portugal Ramos* y *Carlos Dias Coelho*: (583) y (584) izquierda, perfiles y plano síntesis de la solución A; (585) y (586), derecha, perfiles y plano síntesis de la solución alternativa B

Con este estudio, en 1997, se reforzó la idea de que los 2,1 millones de m² de construcción estimados en 1996 para el escenario coste cero estaban muy distantes de la capacidad física de los terrenos, ya que el equipo consideró una ocupación de 1,4 millones de m² como posible pero excesiva para el local, contrapropone una ocupación de 880 mil m² – manteniendo incluso así algunas dudas para estudios posteriores (accesibilidad e impacto en el entorno).

El estudio de viabilidad urbanística de 1997 marca, de nuevo, la presentación por el equipo de un escenario alternativo (solución B), que buscaba una aproximación cualitativa a la ocupación de los terrenos, proponiendo un área de construcción de aproximadamente 880 mil m² – como contrapunto al escenario D del estudio de 1996, que proponía 767 mil m².

Hay que señalar que, de nuevo, esta aproximación cualitativa estaba marcada por la necesidad de cubrir al máximo posible los compromisos financieros del fondo.

De nuevo, no era la solución correcta para el terreno y su entorno, pero sí «la solución del máximo razonable», por el contrapunto a la solución de coste cero.

En el año 1999 se hizo público un nuevo estudio de naturaleza urbanística, de los arquitectos *Manuel Graça Dias* y *José Egas Vieira*, respondiendo al objetivo de la administración de la *Margueira* de probar el escenario de coste cero avanzado por el estudio económico trazado por el Prof. *Cachudo Nunes* y al mismo tiempo de plantear en debate público, el futuro de los terrenos y el tema del reembolso del fondo de inversión inmobiliario.

Este estudio, que continuó su desarrollo hasta 2001⁷²⁸, buscó así, antes que encontrar una solución urbanística ponderada, responder al escenario B del estudio económico de 1996 que,

desde las simulaciones hechas entonces por el arquitecto *Francisco Silva Dias*, apuntaba a la construcción en altura como la única tipología capaz de corresponder a los volúmenes de construcción planteados.

La propuesta, presentada en las imágenes 587 a 589, empezó por definir las calles como «*pódiums*» de 5 metros de altura, que albergarían el aparcamiento, entendiendo el equipo que «*no tenía sentido abrir subterráneos en terrenos de terraplén y el automóvil privado tiene que ser encarado, aunque provisoriamente, como una realidad*».

A excepción del nuevo nudo de transportes, que mantiene la localización planteada en el estudio de 1997 en la dársena 13, se propuso la creación de «*trayectos que se esperan vivos y complejos a la cota de las grandes terrazas que constituyen las coberturas de estas bases de aparcamiento. Serán fabulosas terrazas, entre jardines y cajas de cristal, vacíos de edificaciones, al encuentro de puentes que cruzarán las varias vías, salidas de cines confundidas con inmersiones en el suelo que nos conducen al nivel de las calles más abajo (...). Porque la vida a la cota de las terrazas, el "grueso" de la vida, tendrá el valor que la escritura (simple) de manzanas viarias (...) duramente definidas por las aristas que bordean las esquinas, no podrá (jamás) garantizar*»⁷²⁹.

El equipo propuso mantener el agua en las dársenas y la creación de un pequeño «*central park*», constituyendo ambos los elementos principales del espacio público al nivel de las calles.

«*Es sobre los podiums, llenos de atracciones, sobre posiciones y deseo, que se levantan las torres que miran Lisboa, que miran la pereza de los revestimientos de argamasa de las fachadas acostados al sol, largos volúmenes de conventos marcando las colinas distantes (...) volúmenes en cristal y acero, altos y puntiagudos, enormes, rasgando el cielo, buscando compensar*

⁷²⁸ Fecha de lanzamiento del estudio de desarrollo parcial de la zona norte del proyecto Elipse, «*Margueira, el espacio inaugurado*»

⁷²⁹ DIAS, Manuel Graça; VIEIRA, José Egas (1999); *A Elipse - uma proposta de modelo urbano de reconversão do estaleiro da Margueira em Almada*; in: AAVV; *Ulisul 99. Abrir Lisboa ao Sul*; Margueira e Grupo Editorial Vida Económica; Lisboa, pp.161/162

Lisboa de no tener ya espacio cerca, Almada de poco mirar el río. (...) torres tomadas por el cerco de una elipse que las sitúa»⁷³⁰.

En el desarrollo de la parte norte, en 2001, el equipo propuso la construcción de un casino en *Cacilhas* (retrocedido en una plaza que correspondería al «*Terreiro do Paço*» de la orilla sur), el nudo de transportes de la dársena 13, un hotel y diversos equipamientos como un auditorio al aire libre (en los antiguos astilleros de *Parry & Sun*), piscinas, una «*noria- mirador*» gigante, evocando el «*London Eye*» y un «*festival-centre*» – imágenes 590 y 591.

Los datos urbanísticos y financieros hoy disponibles relativos a este estudio, según la Administración del Fondo, son bastante incompletos, apuntando, todavía, para un área total de construcción de 2.100.000 m², correspondientes a un *Índice Bruto de Construcción* de 4,69, de los cuales 1.028.475 m²⁷³¹ localizados en la parte norte, desarrollada con un poco más de detalle.

El Proyecto Elipse ha sido, principalmente, un ejercicio de diseño, al que le siguieron diversas acciones de divulgación pública⁷³², satisfaciendo el objetivo de colocar el tema en la agenda de y de despertar la opinión pública⁷³³.

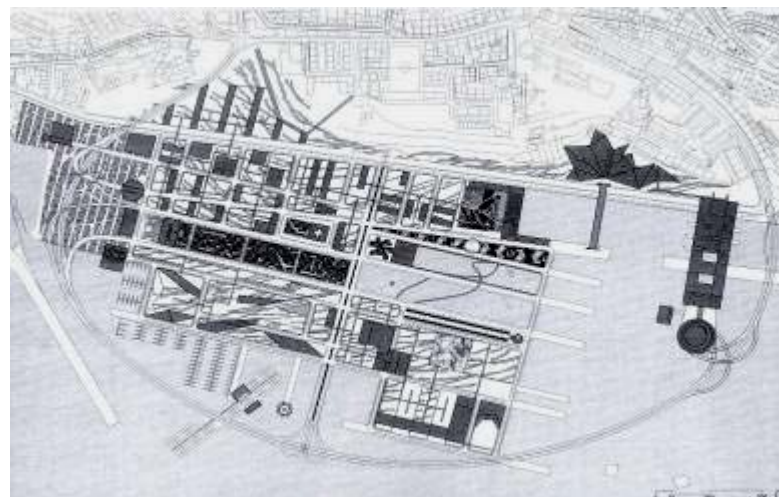
⁷³⁰ DIAS, Manuel Graça; VIEIRA, José Egas (1999); *A Elipse – uma proposta de modelo urbano de reconversão do estaleiro da Margueira em Almada*; in: AAVV; *Ullissul 99. Abrir Lisboa ao Sul*; Margueira e Grupo Editorial Vida Económica; Lisboa, pp.163

⁷³¹ De los cuales 821.379 m² de residencia y hostelería y 207.096 m² de terciario

⁷³² Constituyen ejemplo las dos conferencias «*Ullissul – abrir Lisboa al sur*», realizadas en 1999 y en 2001, por motivo del lanzamiento público de las dos versiones de este proyecto

⁷³³ Constituyó ejemplo del debate en los órganos de comunicación la edición de 1 de marzo de 1999 del semanario *Expresso*, confrontando la opinión de cinco urbanistas nacionales que se citan:

- *Tomás Taveira*, arquitecto: «*Lo que esta en causa no me ofende y sigue ejemplos extranjeros que han tenido éxito, como el “South Sea Port” de “Manhattan”*»;
- *Nunes da Silva*, ingeniero: «*No es más que un buen ejercicio de diseño y una operación de especulación inmobiliaria que viola la recuperación de esta zona*»;
- *Francisco Silva Dias*, arquitecto: «*Es un monstruo para el paisaje y para Almada. Le llamar “Manhattan” es ridículo. Solo si fuera un “Manhattan” de opereta*»;



imágenes 587 a 591

Estudio de reconversión urbana para el astillero de la Margueira – proyecto «a elipse», 1999/2001, de los arquitectos Manuel Graça Dias y José Egas Vieira: (587) plan general de la propuesta de 1999; (588) inserción metropolitana de la propuesta de 1999, avanzando ya con la intención de coordinación con las intervenciones en los terrenos de la Siderurgia Nacional y de la Quimiparque; (589) simulación tridimensional, 1999, Caixa d'Imagens; (590) plano de detalle de la zona norte, 2001, y (591) simulación tridimensional, 2001, Caixa d'Imagens

- *Gonçalo Ribeiro Teles*, arquitecto paisajista: «*Esta imagen ofende al Terreiro do Paço. Si yo estuviese en su lugar colocaría los silos de Trafaria que están al lado. Quedarían muy bien ahí*»;
- *Luis Vassalo Rosa*, arquitecto: «*Esta ficción utópica puede descaracterizar el estuario del Tajo. Hay una ruptura asumida, que tiene que ser muy ponderada*»

En la secuencia de esta polémica, ya en el año de 2001, se prestó una especial atención a la divulgación, en artículos en periódicos y revistas de la especialidad⁷³⁴, de los estudios de la *Torre Biónica*, desarrollados por el arquitecto *Javier Pioz*, que retomaban y desarrollaban el tema de la construcción en altura; además del contributo a este tema, este proyecto no tuvo ninguna relación con el *Fondo Margueira*.

En marzo de 1999, el equipo de consultores inmobiliarios de la *Colliers P&I*, coordinado por el Dr. *António Marçal Nunes*, concluyó un «*estudio de mercado complementado como apoyo a decisiones estratégicas fundamentales*», relativo al «*potencial inmobiliario de los terrenos considerados libres en el astillero naval de Margueira*».

El estudio inmobiliario de 1999 marcó, de nuevo, la recomendación de un escenario proponiendo un área de construcción inferior a la señalada en el escenario coste cero – 1.000.000 m²⁷³⁵, en contrapunto a los 767 mil m² del escenario D de 1996 a los 880 mil m² de la solución 2 de 1997.

Entre 1998 y 2002, el Prof. *Ernâni Lopes* elaboró dos informes estratégicos relativos al modo de valorización del espacio *Margueira*, según una visión a nivel de competitividad del área metropolitana, que reflejan la evolución que, en este periodo, tuvo el tema urbanístico.

En el informe de 1998, titulado «*Proyecto Margueira – Evaluación estratégica y líneas de orientación para el futuro*» los terrenos del astillero naval se consideraban periféricos al desarrollo urbano de Lisboa, con una vocación industrial, a los que se había sido atribuido un valor financiero resultante de la implementación de un programa de reestructuración industrial.

⁷³⁴ Puedo referir, a título de ejemplo, la entrevista al arquitecto *Javier Pioz*, en la revista *Arquitectura e Vida*, de Marzo de 2001, pp. 18/24.

⁷³⁵ De los cuales 927.500 m² residenciales y hostelería y 72.500 m² de terciario, correspondiendo a un *Índice Bruto de Construcción* de 1,26

La propuesta planteada entonces fue la de repensar la configuración del Área Metropolitana de Lisboa, según el concepto de una «*ciudad con río en el medio*», en aquel momento ya desarrollada por el PROT-AML, colocando los terrenos de *Margueira* en una posición central, conformando como un espejo del *Terreiro do Paço*⁷³⁶.

En el informe de 1998 se perfiló el escenario de un millón de m² de construcción como la dimensión que le podría dar características de proyecto estructurante, ensayando su conjugación con la intervención con los complejos industriales de *Siderurgia* y *Quimiparque* y con el *Alfeite* y el *Vale del Zebro*, en un proyecto a más de 20 años vista, con una dimensión financiera de 1.540,00 a 2.265,00 millones de Euros.

En la actualización del informe, en el año de 2002, se asumió un contexto ya diferente del de 1998 ya que las propuestas del primer trabajo habían sido desarrolladas en varios documentos oficiales del área metropolitana, en especial por *Plan Regional de Ordenación del Territorio del Área Metropolitana de Lisboa*, que reconoció la centralidad conquistada por los terrenos de *Margueira* y la necesidad de que la estructura urbana de la metrópolis integrara la orilla sur⁷³⁷.

En ese sentido, el estudio apuntaba a una base urbana que, para ser relevante a nivel mundial, debería tener 6 millones de

⁷³⁶ Esta perspectiva, fundamentada en el movimiento espontáneo de la población y en el efecto del segundo puente sobre el río Tajo, así como en el movimiento de desplazamiento de las actividades industriales y de los servicios en dirección a la península de *Setúbal*, permitió «plantear la cuestión del fondo financiero asociado a la *Margueira* en condiciones de mayor realismo» y «clarificar su relación con el Ayuntamiento de *Almada*, justamente porque la oportunidad de su utilización en un programa mucho más ambicioso colocaba los terrenos en una jurisdicción que no podría ser la de un ayuntamiento»

⁷³⁷ El otro cambio significativo fue la evolución de la economía portuguesa, en particular el resultado de la integración en el sistema de moneda única europea «donde ya no se puede utilizar la desvalorización de la moneda como modalidad para ganar competitividad», que supuso «que pensar la integración de Portugal en Europa tenía dos dimensiones fundamentales: las redes de transporte y el tamaño de las áreas urbanas»

habitantes, que es la dimensión de las cien mayores ciudades mundiales⁷³⁸.

En este escenario estratégico⁷³⁹, el informe de 2002 abordó las cuestiones financieras del *Fundo Margueira*⁷⁴⁰.

En el desarrollo de las hipótesis, el informe avanzó con la posibilidad alternativa de constitución de una «*development agency* dotada del patrimonio inmobiliario del *Fundo Margueira* y de los de *Siderurgia/Seixal* y de *Quimiparque/Barreiro*, con una configuración jurídica apropiada y con autonomía de actuación urbanística próxima a la de la *Expo 98*, que evaluase y desarrollase las potencialidades de revitalización de esta zona del

⁷³⁸ Para alcanzar este objetivo, Portugal debería trabajar en una gran red urbana desde *Porto* hasta *Setúbal* (la fachada atlántica) y con extensión hasta el *Algarbe* y *Badajoz*, en el que Lisboa tendría que saber «conformar su configuración tradicional para que se ajuste a las nuevas necesidades estratégicas»

⁷³⁹ Según el informe de 2002, «en este nuevo escenario los terrenos de *Margueira* se integran en un bloque de oportunidad ampliado, que incluye los terrenos de *Margueira*, *Alfeite*, *Seixal*, *Vale del Zebro* y *Quimiparque*. La importancia de ese bloque – así como el valor de sus partes – está en su dimensión suficiente y adecuada para constituir una base urbana de cualidad que determine el patrón de modernización urbana del área de expansión de Lisboa. Siendo un único espacio propiedad del Estado y teniendo una potencialidad única como generador de patrones de cualidad, este bloque de oportunidad constituye una clave estratégica para el futuro de Portugal cuando se consideran las exigencias de su integración en el espacio europeo. El desarrollo de una gran plataforma urbanizada en Portugal fundamenta la hipótesis de localizar en la fachada atlántica una plataforma logística de transportes de escala europea y alcance intercontinental, con vocación orientada desde el atlántico norte y hasta el atlántico sur, pero también, en términos complementarios, con un área de utilidad hasta el mediterráneo».

A continuación, se entendió que, «la evolución de la economía portuguesa, en particular después de la adhesión al Euro, obliga también a integrar el bloque de oportunidad existente en la orilla sur del Tajo, en la segunda mitad de Lisboa, en aquella que podrá ser una especialización estratégica de Portugal dentro de la Unión Europea».

También según el informe de 2002, estas evoluciones en la aproximación al tema «aumentarán el valor de los terrenos de *Margueira* y extenderán este efecto de valorización también a los espacios vecinos que constituyen el bloque de oportunidad. Sin embargo, ese valor trasciende lo que sería el cálculo corriente de evaluación del potencial inmobiliario, puesto que lo que realmente está contenido como potencialidad es una clave estratégica para la función de Portugal en el contexto europeo»

⁷⁴⁰ Sin dejar de referir que esta es una «aproximación que privilegia una óptica a corto plazo y que necesitaría limitar los daños financieros para el Estado» y que «colisiona, en principio, ... con la aproximación a medio / largo plazo de (re)configuración estructurante del Área Metropolitana de Lisboa propiciada por la posesión de los terrenos de *Margueira* (eventualmente asociados a los de *Siderurgia/Seixal* y a los de *Quimiparque/Barreiro*)», el informe avanzó con 3 alternativas de limitación de los daños financieros: 1) la adquisición por el Estado (*Parpública*) de las participaciones de las instituciones financieras del *Fundo Margueira*; 2) la venta del patrimonio del *Fundo Margueira* al Ayuntamiento de *Almada*; y 3) la venta directa del patrimonio del *Fundo Margueira* en el mercado inmobiliario europeo

Arco Ribeirinho Sur en el contexto de (re)configuración estructurante de ordenación urbana del Área Metropolitana de Lisboa y de su inserción en el desarrollo de la fachada atlántica».

En sus conclusiones, el informe asumió que «el espacio *Margueira/Alfeite/Seixal/Vale del Zebro/Quimiparque* se está configurando como una clave estratégica para el futuro de Portugal y constituye un polo potencialmente aglutinador de la expansión de la actividad creadora de riqueza hacia el sur y de potenciación de nuevas dinámicas poblacionales», recomendando, expresamente, al *Fundo Margueira* el desarrollo del proyecto «*Parque Bahía Foz del Tejo*», que, como veremos, en julio de 2002 estuvo en su fase inicial en el Gabinete del Ministro de las Ciudades, Ordenación del Territorio y Ambiente.

La actualización del informe del Prof. *Hernâni Lopes* en 2002 concretó una adhesión expresa a una solución urbanística de integración entre los procesos de renovación urbana de los espacios de *Margueira*, *Siderurgia* y *Quimiparque*, al mismo tiempo como la mejor salida para la difícil ecuación financiera/urbanística de *Margueira* y como una oportunidad única para el desarrollo del Área Metropolitana de Lisboa en la óptica de su competitividad internacional y de la competitividad del País.

El modelo territorial que el Prof. *Hernâni Lopes* había ensayado en 1999, como única posibilidad de obtener una escala necesaria para proyectar la competitividad internacional del País, encontraba, con esta posibilidad, un medio de implementación en su zona central y más crítica, por ser el territorio más denso y compacto sin muchos terrenos disponibles.

Su adhesión a una solución aún muy embrionaria ha sido plena y ha sido este el sentido de su propuesta al *Fundo Margueira*.

Con la publicación, el 8 de abril de 2002, del *Plan Regional de Ordenación del Territorio del Área Metropolitana de Lisboa* (PROT-AML), el *Fundo Margueira* decidió, además de actualizar el

informe del Prof. *Hernâni Lopes*, solicitar al equipo CPU, urbanistas y arquitectos, un nuevo estudio previo de urbanización, adaptado al escenario estratégico metropolitano.

En su informe de trabajo, el coordinador del trabajo, arquitecto *Adriano Calé Lucas*, identificó tres variables fundamentales para la definición de un escenario de ocupación urbanística, denominadamente las accesibilidades⁷⁴¹, el índice de ocupación⁷⁴² y la dimensión del área de intervención (ocupando o no los diques y el plano de agua).

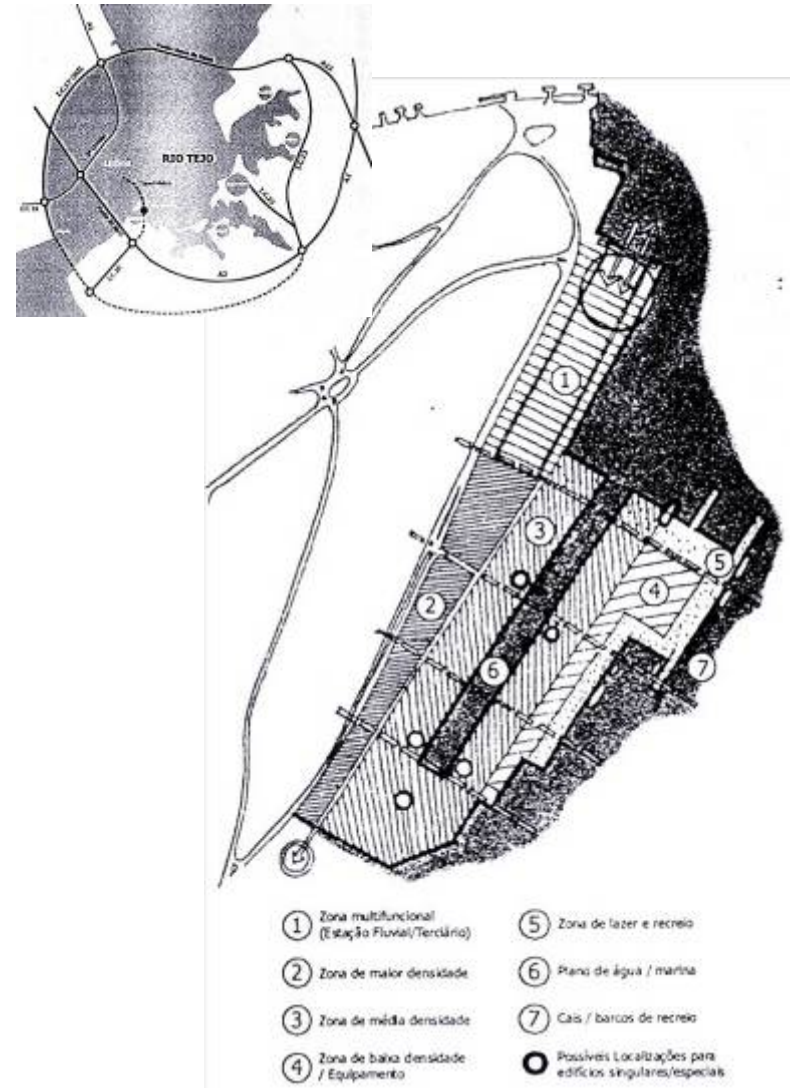
En este informe, el equipo realizó un primer ensayo de distribución funcional, localizando una zona multifuncional en la antigua dársena 13 y concentrando las mayores densidades a lo largo de la carretera E.N.10, progresivamente bajando la densidad en dirección al río (imagen 593), siendo las áreas vecinas destinadas a zonas de recreo, comercio de apoyo y equipamientos; se propuso también una conexión peatonal a la cota alta de Almada, intentando así superar la barrera física provocada por la diferencia de cota entre la zona de intervención y la ciudad.

El equipo propuso entonces, en su ensayo preliminar, «una ocupación urbanística progresiva con la ejecución por fases dependiente de la evolución de las mejoras a introducir en el sistema de accesibilidades».

⁷⁴¹ Las accesibilidades se consideraron una limitación significativa, proponiéndose tres medidas esenciales para mejorar la situación existente (imagen 4.6.15):

1. Transferencia del nudo de transportes de *Cacilhas* al interior del área de intervención (fluvial / metropolitano superficie /autobús), cambiando su concepción (pasa de Terminal de autobús y del metropolitano a punto intermedio), retomando la propuesta del estudio urbanístico de 1997;
2. Creación de una conexión viaria alternativa entre los terrenos de *Margueira* los accesos al *Puente 25 de Abril*, con la construcción de un túnel en la zona urbana de la *Cova da Piedade*;
3. Cierre de una nueva conexión viaria entre las dos márgenes, con la construcción de un túnel en la zona de *Algés*, creando así un gran cinturón metropolitano

⁷⁴² En lo que respecta al índice de utilización, el equipo entendió que debería ser respetado el máximo de 1,0 m² de construcción por cada m² de terreno (*Índice Bruto de Construcción* = 1,00), previendo además la posibilidad de realización de nuevos terraplenes en dos zonas, generando con ello cuatro escenarios alternativos: escenario 1 con un Índice de 0,7 y escenario 2 con un índice de 1,00, ambos con una alternativa - a) sin la realización de terraplenes, y b) con la realización de los dos terraplenes referidos



imágenes 592 y 593

Estudio urbanístico para los terrenos de la Margueira, 2002, CPU: (592) plano de integración metropolitana de los terrenos, y; (593) esquema preliminar de ocupación

Se propuso también «una ocupación urbanística a partir del estudio preliminar efectuado, donde se traducen las intenciones de aprovechamiento de las dársenas 10 y 11 para una marina de recreo, inmediatamente rodeada por áreas públicas y comercio de apoyo. La ocupación del entorno se programa con predominancia de uso residencial, con comercio en la planta

térrea y una estructura general de implantación en un patrón reticulado organizado en bandas, y altura máxima de 4 plantas. A poniente, la regla de ocupación pasa para la manzana, con usos mixtos y cerca máxima de 6 plantas para servicios y 8 plantas para residencia. Más al norte, aprovechando la antigua dársena 13, se propone la implantación de la estación fluvial (transferida de Cacilhas), complementada por un área comercial (...).

Entre el desarrollo de las dos fases de este estudio, el Ayuntamiento de Almada lanzó su propio estudio, incluyendo los terrenos de *Margueira*, quedándose el equipo de la CPU como consultor del *Fundo Margueira*, sin desarrollar los escenarios que había trazado.

La recomendación del Prof. *Hernâni Lopes*, en 2002, coincidió, paradójicamente, con el momento en que, cambiando de Administración⁷⁴³, el *Fundo Margueira* empezó a normalizar sus relaciones institucionales con el Ayuntamiento de Almada, que había promovido un concurso internacional para el desarrollo urbanístico de los terrenos de *Margueira* y de su entorno.

En efecto, desde 1995 las relaciones institucionales con el Ayuntamiento se habían vuelto tensas, con el rechazo del Consejo de Ministros a ratificar el *Plan Director Municipal de Almada*, aprobado en la Asamblea Municipal de Almada el 18 de junio de 1993⁷⁴⁴, invocando la violación de normativas relativas a zonas de protección ecológica.

La primera aprobación gubernamental, de finales de 2005, vendría a ser rechazada en marzo de 2006⁷⁴⁵ y el *Plan Director Municipal de Almada*, después de corregido, se ratificó apenas

⁷⁴³ En 2002 inició funciones como Presidente del Consejo de Administración el Dr. *Mário Donas*, que ya integraba la Administración anterior, como resultado de la salida del Dr. *Ricardo Nunes*.

⁷⁴⁴ Resolución del Consejo de Ministros nº 100/95, de 9 de octubre

⁷⁴⁵ Resolución del Consejo de Ministros nº 25/96, de 26 de marzo

PLANO DIRECTOR MUNICIPAL DE ALMADA

O MUNICÍPIO DE ALMADA NÃO SE CONFORMA COM A RESOLUÇÃO DO CONSELHO DE MINISTROS N.º 5/97

E RECLAMA INDEMNIZAÇÃO DE, PELO MENOS, UM MILHÃO DE CONTOS, POR PREJUÍZOS CAUSADOS AO MUNICÍPIO E AOS MUNICÍPIOS

Conhecidos, finalmente, os termos da decisão do Conselho de Ministros, que ratificou, com algumas exclusões e com mais de 3 anos de atraso, o Plano Director Municipal de Almada, o Município que representa não pode deixar de denunciar publicamente e dizer aos titulares dos órgãos do poder político o seguinte:

1.º - É incompreensível a lentidão e a hipocrisia manifestadas nesta Resolução, em particular no que respeita ao Plano Integrado de Almada, tendo em conta o que o Município desta se tem merecido por intervenção. De facto, para além da legalidade, é incompreensível que, tendo a Assembleia da República através da Lei n.º 5/96, de 23 de Fevereiro, alterado o ordenamento do território em designação por Planos Integrados de Habitação desenvolvendo, assim, ao Poder Local, as suas competências próprias em matéria de ordenamento do território, vante agora o Governo, em sede de ratificação do Plano Director Municipal de Almada, por em causa aquela decisão da Assembleia da República. Por outro lado, é feita a argumentação utilizada, na medida em que no Plano Director Municipal está devidamente actualizado a localização dos terrenos: 1573 fogos de habitação económica, num total de 7300 fogos de habitação a baixos custos. Além disso, o PDM já prevê, para esta zona, a criação diversificada funcional, bem como de equipamentos de apoio necessário à qualidade de vida da população ali residente e a criar. O que o Governo pretende, através da Secretaria de Estado da Habitação é, por um lado, viabilizar a construção de edifícios em espaços destinados ao PDM e equipamento - tendo já vendido o respectivo terreno - e, por outro, levar por diante as suas intenções (expressas em proposta enviada na Câmara e por esta recusada, por não respeitar o PDM), de ocupar de forma desadequada, com construção, algumas áreas do seu território, designadamente terrenos afectos à Reserva Agrícola Nacional e à Reserva Ecológica Nacional.

2.º - Os fundamentos invocados para a exclusão de Almada e de um artigo relativo ao Alentejo são impermissíveis e carecem de qualquer base legal. É inadmissível que o actual Governo, em vez de revogar a Portaria n.º 243/95, de 22 de Setembro, tenha das competências próprias do Poder Local em matéria de ordenamento, na medida em que precedeu a elaboração de um plano de urbanização pelo Fundo de Investimento Imobiliário Margueira-Capital - invoca, essa mesma Portaria, para excluir do PDM a área de Lameira.

O PDM de Almada, neste momento, não prevê nem admita alterações ao uso dos terrenos ocupados pela LISNAVE. Pelo que a reestruturação dessa empresa - seja ela qual for, seja imposta ou não por Bursaria, implique ou não mudanças estruturais, afecte ou não interesses desta ou daquele grupo económico - não pode passar por cima do PDM. É uma questão de princípio, é uma questão intransponível. Os artigos jurídicos desobediência em 1993 e agora reiterados pelo Governo estão pela base e acobertam sempre por ter de pôr cada questão no seu devido lugar: o PDM é o PDM e a LISNAVE é a LISNAVE! Quem está a adiar a resolução dos problemas é o Governo!

Quem jamais teve a dignidade de informar e pedir com transparência e isenção é o Governo!

Reafirmamos, igualmente, que o desenvolvimento do conceito de Almada, em termos de habitação, turismo ou turismo, está devidamente assegurado, não sendo necessário recorrer à ocupação de terrenos roturados ao rio, pelo que e além do mais, não pactuamos com a elaboração de qualquer plano de urbanização para a área de Lameira. Senhor Primeiro-Ministro e Senhor Ministro das Finanças, não é possível servir a dois senhores: o dos milhões e o dos pessoas! O Município de Almada está do lado das pessoas, mesmo que isso doa aos honras dos milhões!

3.º - O conflito que opõe o Município a estas decisões do Governo não é um daqueles conflitos iniciais, e que muito bem abdicar, na sua memória de João Novo, o Senhor Presidente da República. De facto, as questões que envolvem princípios e a dignidade das pessoas e das populações não se podem esconder. Por isso, demos já conhecimento desta situação ao Senhor Procurador-Geral da República, ao Senhor Procurador de Justiça, à Associação Nacional de Municípios Portugueses, à Assembleia da República, e ao Senhor Presidente da República.

4.º - O Município espera que o Senhor Procurador-Geral da República, a semelhança do que se tem passado com a Magistratura do Ministério Público em outros países da Europa, saiba e queira levar até onde for necessário o esclarecimento integral dos factos.

5.º - Face aos actos legais de que se reveste a Resolução do Conselho de Ministros - e aos danos (danos materiais e morais) causados ao Município e aos municípios do Concelho de Almada e em função da decisão da Câmara Municipal, de 8 de Novembro de 1996, estão em curso dois processos judiciais contra o Estado Português:

a) Processo de natureza contenciosa para o Supremo Tribunal Administrativo de anulação da Resolução do Conselho de Ministros, de 5 de Dezembro de 1996, relativamente à parte desobediência daquele acto;

b) Acção de responsabilidade civil contra o Estado a interpor junto do Tribunal Administrativo reclamando uma indemnização não inferior a um milhão de contos pelos danos materiais e morais causados ao Município e aos municípios do Concelho de Almada.

6.º - Uma vez que estão em marcha as acções judiciais contra estes actos legais, será bom que o Governo aproveite - até final de Março - para corrigir o que ainda está na sua mão corrigir, e eventualmente, pedir contra os seus membros mais gravemente implicados nestes verdadeiros abusos de poder.

7.º - Se o Governo nada faz, não está em condições de exigir o respeito pela autoridade do Estado, o respeito do Estado de Direito e o respeito de todos os cidadãos humildes e cumpridores da Lei.

Almada, 18 de Janeiro de 1997

A Presidente da Câmara
Maria Emilia Neto de Sousa

Entretanto, a JUNTA METROPOLITANA DA ÁREA METROPOLITANA DE LISBOA, reunida no dia 18/1/97, em Almada, decidiu adoptar, por unanimidade, a seguinte deliberação sobre o PDM de Almada:

Face à gravidade do problema e tendo em conta que esta situação, para além de incidir no Concelho de Almada, não pode ser indiferente ao Poder Local, solicitando-se com o Município de Almada nos actos que têm em vista a reposição da legalidade e o respeito pelo Estado de Direito.

CÂMARA MUNICIPAL DE ALMADA

imagen 594

Recorte del periódico *Diário de Notícias*, edición del 18 enero 1997

un año después⁷⁴⁶, quedando excluidos, en ese acto, los terrenos de la *Margueira* – en los que el Ayuntamiento no admitía transformación y seguía previendo el uso industrial.

Entre otros aspectos, esta exclusión de ratificación originó un conflicto judicial entre el Ayuntamiento y el Estado, situación que, estaba acompañada de la divulgación pública por el *Fondo Margueira* de las diferentes propuestas para los terrenos, elaboradas sin participación del Ayuntamiento, y que llevó a extremar las posiciones institucionales y a un conflicto público que duró hasta 2002, del que es ilustrativo el comunicado oficial del Ayuntamiento de Almada, publicado en el periódico *Diário de Notícias* del 18 de enero de 1997 y presentado en la imagen 594.

A finales de 2001, el Ayuntamiento de Almada lanzó un «*concurso limitado por previa calificación*» para la elaboración de un «*estudio de caracterización ambiental, geológico y geotécnico, y del plan de urbanización del frente ribereño naciente de la ciudad de Almada*», dando cumplimiento a la deliberación municipal de mayo de 2001⁷⁴⁷; con esta iniciativa, el Ayuntamiento de Almada pasaba de contestatario de la acción del *Fondo Margueira* a promotor de una solución alternativa integrada en el entorno, admitiendo por fin como inevitable la renovación urbana de los terrenos industriales.

⁷⁴⁶ Resolución del Consejo de Ministros nº 5/97, de 14 de enero.

En efecto, según el Preámbulo de este decreto, «*la clasificación del espacio industrial prevista en la planta de ordenación y en segundo parágrafo del Artículo 13º del Reglamento del Plan para los terrenos conocidos como Margueira perjudica, y pone en causa, el programa de utilización definido por el Estado para el local, en los términos del Decreto nº 343/95, publicada en el Diario de la República 2ª serie, de 14 de Octubre de 1995. Hay referir que el programa reglado por este decreto se encuentra actualmente en desarrollo, habiendo sido, el área en cuestión, transferida al Fundo de Inversión Inmobiliario Limitado Margueira Capital, como forma de realización de la suscripción de unidades de participación, y estando ya inscrita en la 1ª Conservatoria del Registro de la Propiedad a favor del adquirente*»

⁷⁴⁷ Según el programa del concurso, habría que coordinar la propuesta de plan de urbanización para una área de 115 hectáreas (incluyendo las 50 hectáreas de los terrenos de la *Margueira*) con los varios instrumentos de gestión territorial en vigor, en particular con el *Plan de Pormenor de Cacilhas*, entonces en elaboración por el arquitecto *Vasco Massapina*; habría también que elaborar escenarios alternativos en términos de macro-estructura, así como el modelo de participación pública y un modelo de gestión. La propuesta de plan de urbanización debería, además, de ser antecedida por un análisis de límites de capacidad en términos de infraestructuras, equipamientos, accesibilidades y transportes

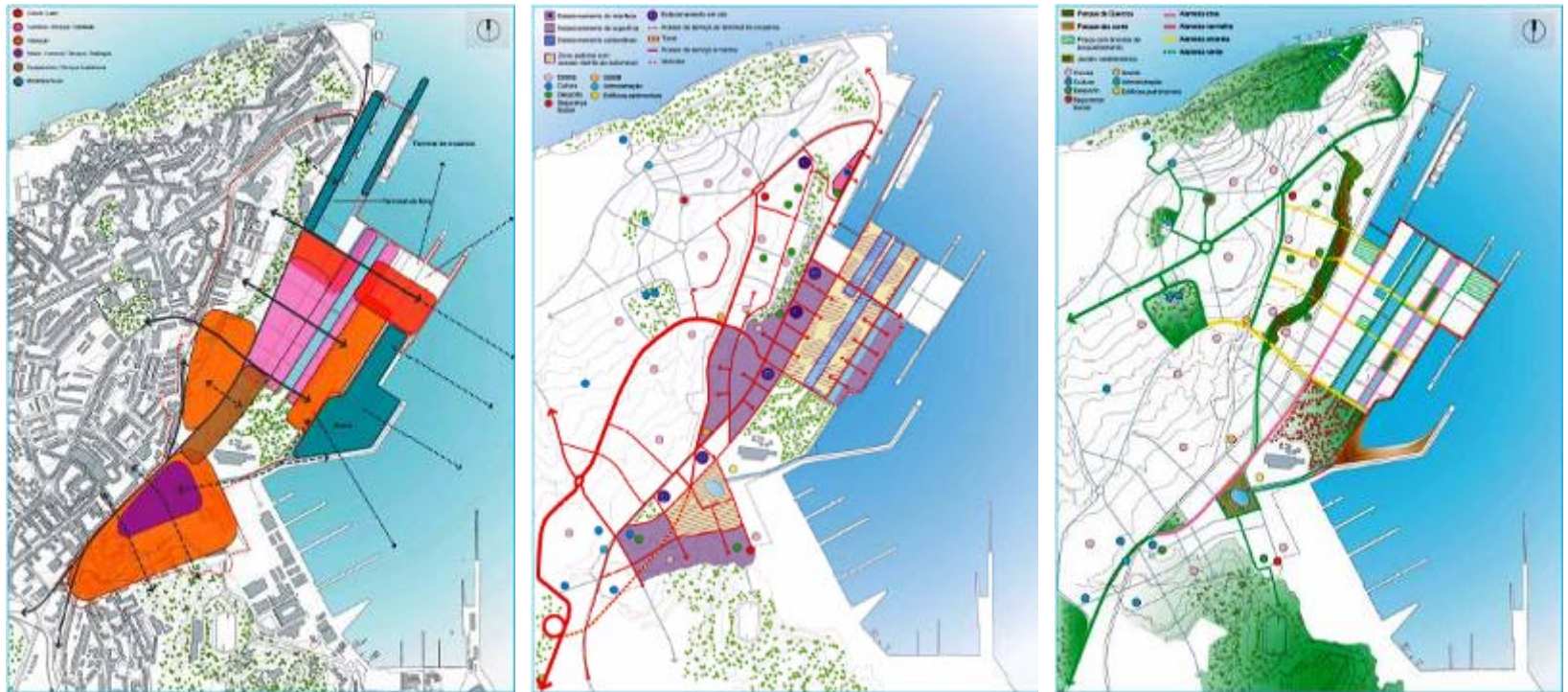
En la primera fase concurren 20 equipos, habiendo sido seleccionados cinco para una segunda fase, de la que resultó la atribución de la responsabilidad para la conducción de los estudios, en octubre de 2002, al consorcio constituido por la *WS Atkinson Portugal* y por los arquitectos *Santa Rita* y *Richard Rogers*.

En junio de 2003 se presentó el primer informe desarrollando una visión estratégica, centrada en el eslogan «*Almada naciente, ciudad de agua*» y asumiendo los temas «*un lugar para trabajar*», «*un lugar de relación con el agua*», «*un lugar para habitar*», «*un lugar de cultura*» y «*un lugar de conocimiento*».

Un año después, en junio de 2004, se divulgó un informe con la presentación y evaluación de cuatro escenarios alternativos de ocupación⁷⁴⁸, manifestados gráficamente, asumiendo ya algunas opciones programáticas para la zona, en particular, retomando la propuesta anterior de desplazamiento del nudo de transportes de *Cacilhas* a la antigua dársena 13, asumiendo la creación de un nuevo polo universitario y manteniendo los planos de agua de las dársenas mayores como elemento de calificación del espacio urbano⁷⁴⁹.

⁷⁴⁸ (1) el *escenario A0* correspondiendo a un área de construcción total para las 115 hectáreas del área de intervención del plan, incluyendo las 50 ha de los terrenos de *Margueira*, de 790.000 m², de los cuales 350.000 m² residenciales, 100.000 de servicios, 150.000 m² de comercio y 190.000 m² de equipamiento, a que correspondió un saldo financiero positivo de 84,44 millones de Euros – saldo relativo a las 115 hectáreas del área de intervención, incluyendo las 50 ha de los terrenos de *Margueira*, pero sin considerar los compromisos con el fondo inmobiliario; (2) el *escenario A1* correspondiendo a un área de construcción total de 795.000 m², de los cuales 450.000 m² residenciales, 50.000 de servicios, 100.000 m² de comercio y 195.000 m² de equipamiento, a que correspondió un saldo financiero positivo de 67,71 millones de Euros; (3) el *escenario B* correspondiendo a un área de construcción total de 1.000.000 m², de los cuales 500.000 m² residenciales, 120.000 de servicios, 180.000 m² de comercio y 200.000 m² de equipamiento, a que correspondió un saldo financiero positivo de 133,90 millones de Euros; y; (4) el *escenario C* correspondiendo a un área de construcción total de 1.450.000 m², de los cuales 850.000 m² residenciales, 150.000 de servicios, 200.000 m² de comercio y 250.000 m² de equipamiento, a que correspondió un saldo financiero positivo de 241,03 millones de Euros. En el *escenario C*, el más pesado, se presentaron dos opciones: la *opción A* que asumió una menor volumetría y avanzó en terraplén sobre el río. y la *opción B* que desarrolló la tipología de torre en altura.

⁷⁴⁹ En ese informe se formularon, también, (1) una distribución funcional base, (2) un ensayo de las redes viarias, de aparcamiento, de transporte público, peatonal y de carriles bici, así como (3) una caracterización del paisaje, de la red de espacios públicos, de los usos y de la lógica volumétrica a desarrollar – imágenes 595 a 597



imágenes 595 a 597

Estudio urbanístico para los terrenos de la Margueira y entorno, Atkinson Portugal y arquitectos Santa Rita y Richard Rogers, 2004: (595) plan de la distribución funcional base; (596) plan de la red viaria y aparcamiento, y: (597) plan de la estructura verde

En los escenarios no se consideraron los compromisos con el *Fondo Margueira* (reembolso y remuneración), que fueron realizados como si no estuvieran vinculados a los terrenos; se asumió que el *Fondo* no debería influenciar el estudio, al ser un

problema de otra índole a resolver por separado – fuera del cuadro de la rentabilización de los terrenos⁷⁵⁰.

En la actualidad, el estudio prosigue en la fase de plan de urbanización, desarrollando una situación intermedia entre el escenario A y el escenario B.

Aunque ningún proyecto se haya acercado a la efectiva concreción – y tampoco el actualmente en curso, en un contexto nacional de fuerte contención económica, resuelve el problema del *Fondo* – la sucesión de estudios de naturaleza diversa para los

El informe de escenarios previó una propuesta de definición de fases de implementación del proyecto, en un plazo de 22 años, empezando por la zona de la EN10 y de la antigua dársena 13, donde se localiza el nudo de transportes, siguiendo por la zona norte del antiguo astillero y terminando en la zona sur. En la concepción de los cuatro escenarios es importante referir el peso significativo atribuido a las diferentes categorías de vivienda, con porcentajes variando entre los 40% y los 44% para la vivienda de alta calidad y para la vivienda estándar/ cooperativa y entre los 12% y los 20% para la vivienda social. La evaluación de los escenarios, realizada a partir de una matriz de criterios técnicos diversos, de naturaleza ambiental, accesibilidad y transportes, densidades y económico-financiera, e incorporando los resultados del sistema de participación ya definido en la metodología (acompañamiento por el Ayuntamiento y por el panel de actores clave, cuestionario y forum público), eligió el escenario B como el más adecuado - seguidos por los escenarios C opción B, C opción A, A0 y A1

⁷⁵⁰ Según la perspectiva del *Fundo Margueira*, la aplicación de un índice de 0,8 o 1,0, en los términos previstos en las soluciones A y B, a las 50 hectáreas de los terrenos de su propiedad, apuntan para cerca de 400.000 a 500.000 m² de construcción, significando esto, en cuentas muy rápidas, un eventual retorno financiero máximo, próximo a la mitad del valor de reembolso del Fondo [Entrevista al Presidente del Consejo de Administración del *Fundo Margueira Capital*, Dr. Mário Donas, realizada en 13 de octubre de 2004]

terrenos, realizados desde 1996, permite identificar diversas cuestiones alrededor del proceso *Margueira*, algunas que rebasan el nivel técnico, pero que es importante identificar y clarificar bien: me refiero a los temas de la relación del reembolso y de la remuneración del *Fondo* con la rentabilización de los terrenos, al tema de la vocación de los terrenos y al tema de las constricciones del entorno.

De inmediato, puede ser planteada la cuestión de si el reembolso del *Fondo Margueira*, en la cantidad de 224,46 millones de Euros, debe o no pender sobre los terrenos, esto es, si los terrenos, así como presentan un pasivo ambiental, en cuanto a contaminación, que obligatoriamente tiene que ser considerado en su transformación futura, presentan también como condicionante un pasivo financiero, resultante de su antigua ocupación.

El reembolso ha sido considerado en algunas soluciones y no en otras, y en ambos sentidos existen argumentos válidos⁷⁵¹.



imágenes 598 a 600

Estudio urbanístico para los terrenos de la Margueira y entorno, Atkinson Portugal y arquitectos Santa Rita y Richard Rogers, 2004: (598) simulación tridimensional con el concepto volumétrico; (599) dibujo de simulación de la solución, y; (600) plan de síntesis

Las argumentaciones oscilan pues entre la separación total entre la ocupación urbanística de los terrenos y el reembolso del *Fondo*, correspondiente a un pasivo financiero que sobre ellos pendió por decisión política, y su relación directa, pues solo la expectativa

⁷⁵¹ a) Por un lado está el planteamiento teórico de la cuestión: el argumento de que el pasivo financiero de una compañía, cualquiera que sea, no puede tener traducción directa en su futura ocupación urbanística, sin considerar sus características territoriales y urbanísticas propias (en la investigación de campo realizada, se ha encontrado referencia alguna a ningún estudio urbanístico que se fundamente en esta opción, además que rápidas cuenteas inmobiliarias, la verdad es que la configuración jurídica realizada permitió que el pasivo no figurase en las cuentas del Estado como deuda pública).

En otras palabras un pasivo financiero de *X* no puede implicar, de inmediato, una ocupación urbanística de *Z* m2 de un terreno, en función de la situación del mercado inmobiliario, sin antes respetar su análisis urbanístico; si, como alternativa, el pasivo fuese de *10X*, o si el mercado inmobiliario tuviese una baja considerable, tendríamos entonces una ocupación urbanística de *10Z*, sin siquiera haber considerado las características del terreno y su entorno.

b) Por otra parte está el argumento jurídico-financiero específico de este caso: como ya se refirió, en los términos del Decreto n.º343/95, de 14 de Octubre,

en el que el Estado suscribió la totalidad de las unidades de participación del tipo A del Fondo con un montante de 224,46 millones de Euros, y de la Deliberación del Consejo de Ministros de 26 de Agosto de 1993, que aprobó el plan de reestructuración y reconversión estratégica del sector de la construcción y reparación naval portuguesa, «los terrenos se destinan a la ejecución de un plan de utilización y urbanización, a elaborar por la sociedad gestora del Fondo de Inversión (...)». Según esta argumentación, la reestructuración del sector, y con eso el mantenimiento de los puestos de trabajo, sólo ha sido posible debido a la creación de la expectativa, por parte de Estado, de una rentabilización de los terrenos con el montante del fondo de inversión inmobiliario creado, mientras que, si no ocurriera, el Estado garantizaría su reembolso

de su urbanización permitió concretar el plan de reestructuración del sector.

Pero el hecho de que el Estado garantice el reembolso del Fondo cambia un poco esta interpretación, pues esta garantía consagrada por Ley es suficiente, y quizás ha sido el argumento más sólido, para la constitución del *Fondo* ante las instituciones acreedoras, en la mayor parte instituciones bancarias – y no la simple expectativa de rentabilización de los terrenos.

Estamos, así, frente a un problema que atañe esencialmente a la administración del Estado: la separación total de la urbanización de los terrenos del reembolso del *Fondo* significa que el valor en causa pasará a constituir una carga pública; la rentabilización de los terrenos, aunque sólo sea en un montante parcial de los 224,46 millones de Euros, significará evitar la consolidación de esta deuda o aminorar su dimensión relativa⁷⁵².

También en el tema del reembolso del *Fondo*, importa finalmente focalizar bien la cuestión política alrededor de los terrenos, que tiene dos perspectivas: la del sector de las finanzas y la de ordenación del territorio⁷⁵³.

⁷⁵² Importa, pues, sacar las conclusiones necesarias respecto al tema del reembolso del Fondo mediante la rentabilización de los terrenos, asentando la lectura de la realidad en los siguientes puntos:

- a) El reembolso del *Fondo*, en el montante de 224,46 millones de Euros, está garantizada por el Estado, así como su remuneración (solo entre 1995 y 2001 correspondiente a 109,20 millones de Euros en intereses) – sólo así las entidades acreedoras han aceptado esta solución financiera;
- b) En el proceso de reestructuración financiera, económica y social del sector naval portugués el Estado creó la expectativa de rentabilización de los terrenos como alternativa a la asunción del reembolso del *Fondo* y asumió, para sí mismo, este camino a seguir – aunque, en realidad, no parece creíble que alguna vez haya sido una hipótesis real;
- c) La rentabilización de los terrenos, mediante su urbanización, constituyó la forma para que el Estado evitara o aminorara la consolidación de deuda pública⁷⁵², que, en un último análisis, constituye la deuda de todos los ciudadanos y tendrá que pagarse con impuestos de los ciudadanos contribuyentes – significando que, además de la cuestión de ámbito político, esta realidad constituye, también, uno dato técnico del problema

⁷⁵³ Por un lado, la perspectiva del sector de las finanzas, que tutela el *Fundo*, para el que este es un pasivo no contabilizado como deuda pública, de reembolso garantizado por el Estado, que tiene asociado un activo que los años han demostrado que tiene una reducida liquidez inmediata, que son los terrenos, pero sobre el cuál continua existiendo una expectativa de valorización a medio plazo. El tiempo ha demostrado también que no es el sector financiero el que tiene capacidad para realizar ese activo.

Un tercer tema que emerge de la sucesión de estudios para los terrenos, como resultado de la aproximación técnica a los programas realizada por algunos equipos, es el del balance entre

Por lo que respecta al reembolso del *Fondo*, la cuestión política para el sector de las finanzas es pues que en este proceso, no va a ceder libremente el activo que tiene – los terrenos –, quedándose con el pasivo – el *Fundo* – en una situación en la que, sin la posibilidad de valorización de los terrenos, la liquidación total del *Fondo* por parte del Estado pasaría a ser la única alternativa posible – con todas las implicaciones que tendría.

Esta será siempre la perspectiva de una gestión en el sector de las finanzas y de cualquier iniciativa de transferencia de los terrenos como parte de un proceso de renovación urbana tendrá, al inicio, de enfrentar la perspectiva de liquidación parcial.

Por otro lado, hay que evaluar la perspectiva del sector que podrá desarrollar un eventual proceso de renovación urbana en los terrenos, sea a través del ambiente, las ciudades o las obras públicas, es una cuestión de partida que tendrá que obtener la propiedad de los terrenos ahora en el sector de las finanzas.

El proceso de negociación dentro del Estado será pues el momento clave, siendo esperable que de un lado estarán los terrenos y del otro los compromisos de reembolso y, llegamos así al segundo tema asociado a los terrenos, también los compromisos con la remuneración del *Fundo*.

Aunque de forma distinta, esta cuestión estaba también presente en los diferentes estudios, analizando la incorporación de la remuneración anual del *Fundo* en el proyecto financiero de la urbanización de los terrenos lo que constituye una secuencia natural del tema anterior.

En este caso, hay que separar la remuneración anual que el Estado viene liquidando, desde 1995 hasta hoy, en ausencia del desarrollo para la zona, de la remuneración anual que el Estado tendrá que liquidar en el periodo temporal de implementación de un eventual futuro proyecto urbanístico.

La primera no levanta cualquier problema: en ausencia hasta hoy de la eficacia administrativa (eficacia administrativa en la rentabilización del activo terrenos), el Estado fue responsable de liquidar la remuneración del *Fondo*.

La segunda tiene que separarse del reembolso del *Fondo*: si, como vimos, puede ser cuestionable la relación del reembolso del *Fondo* con la rentabilización de los terrenos, ya que su urbanización consta en el diploma legal que autoriza la constitución de las unidades de participación, y en lo que respecta a su remuneración esta expectativa no ha sido creada: el acuerdo obliga el Estado a remunerar el Fondo pero no asocia esa remuneración a los terrenos.

La remuneración anual del *Fondo* es así un compromiso del Estado que está cumpliendo desde 1995 y que así continuará hasta su reembolso final, ocurra o no el reembolso, parcialmente o en la totalidad, con la urbanización de los terrenos.

En el caso de la remuneración del *Fondo*, el problema será pues de carácter político y ocurrirá en el momento de negociación entre sectores del Estado para la transferencia de los terrenos al sector responsable de su renovación.

Proceso de negociación en el que, por un lado estará la propiedad de los terrenos y por el otro estarán el reembolso y la remuneración del *Fondo*, lo que significa que el sector financiero cada año aumenta su aportación a remunerar el Fondo sin tener una solución para su reembolso.

Con este escenario nada más se podrá hacer que especular sobre el punto intermedio, el eventual punto de encuentro de una negociación de naturaleza política, que tendrá como referencia el volumen de construcción admitido por el plan de urbanización promovido por el Ayuntamiento; punto de encuentro que, eventualmente, estará próximo de una asociación de los terrenos a una parte sustancial del reembolso del *Fondo* y su separación de la remuneración del *Fondo*, aumentado con un acuerdo de principio relativo al periodo de años durante los que las finanzas se encargarán de saldar esa remuneración

las soluciones de coste cero y lo que podríamos llamar las «soluciones del máximo razonable»⁷⁵⁴.

El balance entre las varias «soluciones del máximo razonable» alerta sobre esta tercera cuestión que debe ser planteada: debido al hecho de haber siempre trabajado en referencia al *Fondo*, nadie ha planteado aún la cuestión de la vocación de los terrenos como es normal en otras situaciones.

Y esa cuestión es:

¿Olvidando la presión del *Fondo*, cuál debe ser la vocación de estos terrenos, como resultado de su caracterización?

¿Qué dice el sitio?

¿Qué pide del sitio?

Sin desvalorizar la relación del reembolso del *Fondo* con la urbanización de los terrenos, creo que este es un ejercicio que debe hacerse, preferiblemente incluyendo, también, los terrenos de *Cacilhas* y que merece una evaluación de resultados.

Directamente conectado con este ejercicio, este territorio presenta una característica particular que asume una importancia relevante para el proceso *Margueira* – el tema de la capacidad de las infraestructuras de accesibilidad; tanto o más que el programa o el diseño para los terrenos, importa comprobar como se puede llegar y salir de allí.

Para el análisis de este tema se puede tomar como base el *Plan de Desplazamientos de Almada – Accesibilidades 21*, un estudio desarrollado por el Ayuntamiento de Almada, en 2002, con motivo de la implementación del nuevo tranvía (el *Metropolitano Sur del Tejo – MST*).

Este estudio, cuyas líneas principales se presentan en nota a pie de página, partió de un diagnóstico basado en mediciones del

sistema para proponer la reforma de las accesibilidades de *Almada* – actualmente en curso, simultáneamente con la construcción del MST – demostrando, en sus varios indicadores, la situación compleja y saturada de las accesibilidades a los terrenos de la *Margueira*⁷⁵⁵.

⁷⁵⁵ El *Plan de Dislocaciones de Almada* identificó un escenario muy complejo para un sistema que en su mayor parte, en 2002, se clasifica como saturado, destacando, por sus implicaciones con la zona de *Margueira*, las siguientes conclusiones del diagnóstico – imágenes 4.6.24 y 4.6.25:

1. Una dependencia de las accesibilidades de la ciudad de *Almada* del *IC20* y de la *Rotunda del Centro/Sur*, que alcanzan volúmenes de tráfico del orden de 95.000 uve/día, de los que 42.000 con origen/destino en el eje central de *Almada* (constituido por, de norte para sur, la *Avenida 25 de Abril*, la *Avenida D. Afonso Henriques*, la *Avenida D. Nuno Álvares Pereira*, la *Avenida Bento Gonçalves* y la *Calle Conceição Sameiro Antunes*) y 38.000 con origen/destino en el eje medio de *Almada* (constituido por, de norte para sur, la *Calle D. Sancho I* y *Avenida Reina D. Leonor*), en la *E.N.10* y en su variante (constituida por la *Avenida Henrique Barbeita*);
2. El elevado volumen de tráfico en los ejes principales de distribución de *Almada* (calles en su mayor parte localizadas en tejidos consolidados, sin posibilidad de aumentar su capacidad de forma significativa), que presentaba una estructura de anillo, constituida por el eje central de *Almada*, por la *E.N.10* y por el sistema del nodo de *Brejo*, de la *Rotunda del Centro Sur* y del *IC20*, estos la charneca que garantizaba la articulación entre este anillo y la red regional – *Autopista A2* en dirección al sur y al *Puente 25 de Abril*, y variante a la *EN10*.
Según el programa preliminar del «concurso limitado por previa calificación» promovido por el Ayuntamiento para la elaboración del estudio del frente ribereño naciente de la ciudad de *Almada*, ganado por el equipo *Atkinson/Richard Rogers*, cualquiera de estos dos grandes ejes estructurantes presentaba ya «grandes problemas de circulación, principalmente en los momentos punta. Tanto el Eje Central, que atraviesa el centro de *Almada*, como la *EN10* en la zona del centro de la *Cova da Piedade*, alcanzan volúmenes de tráfico extremadamente intensos, del orden de 20.000 vehículos/día. De estos vehículos hay que destacar un porcentaje importante del transporte colectivo que asegura la conexión del resto del municipio y municipios limítrofes a *Cacilhas*, tornando la circulación aún más difícil. Las vías transversales de conexión entre estos dos ejes principales tienen perfiles transversales exigüos, atraviesan zonas residenciales y tienen que vencer diferencias de cota acentuadas» [Programa preliminar del concurso limitado por previa calificación para la elaboración del estudio de la frente ribereña naciente de la ciudad de *Almada* (2001); Câmara Municipal de Almada; Almada, Volumen II, pp.36/37].
3. La mezcla de tráfico regional, con origen en *Seixal*, mientras la *E.N.10* y su variante, con el tráfico de circulación interna y de salida de la ciudad, generando una saturación en los principales cruces de acceso a *Almada*, diagnóstico que tiene particular expresión, como se puede comprobar en la respectiva cartografía, en la zona de la *Rotunda del Centro/Sur* (según el diagnóstico del Plan de Dislocaciones, 3 en cada 5 vehículos que cruzaban la *Rotunda del Centro/Sur* correspondían a tráfico regional y tenían como origen/destino la zona de *Corroios/Seixal*), del nodo de *Brejo* y en el trozo de la *E.N.10* de la *Cova da Piedade*, ambos puntos no evitables para el futuro acceso a la zona de los terrenos de *Margueira* y sobre los que descargará el fuerte incremento previsible con su renovación urbana;
4. La menor saturación del eje mediano de *Almada*, que según el estudio presentaba aún alguna capacidad de absorción de tráfico.

Los datos de evolución del tráfico son también relevantes en el encuadramiento de la situación de las accesibilidades: en uno de los puntos más saturados con implicación para el acceso a los terrenos de *Margueira*, la *E.N.10* en su trozo de

⁷⁵⁴ Importa tener presente que en los últimos estudios que buscaron el saldo cero, con la incorporación total del reembolso del *Fondo* y estimando su remuneración, remontan a 1996 / 1997 y la ocupación propuesta rondó el valor de 1,5 a 2,1 millones de m² de construcción

Como se puede observar en la imagen 605, el acceso a los terrenos de *Margueira* está condicionado por el plano de agua, por una barrera natural a poniente y por los terrenos militares de la base de la Armada del *Alfeite*, tres características del entorno territorial que no permiten el cruce viario.

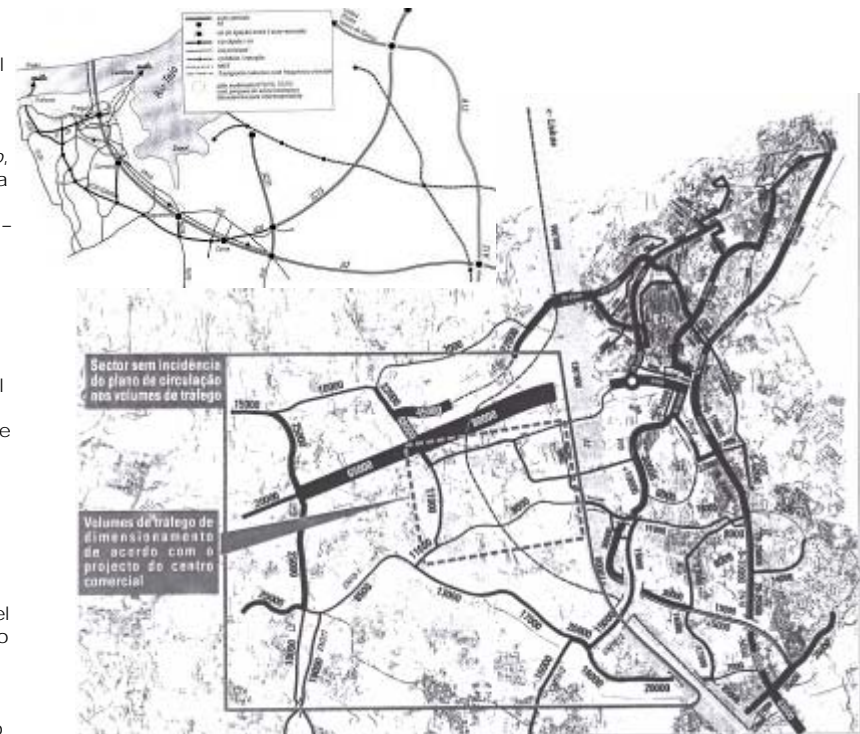
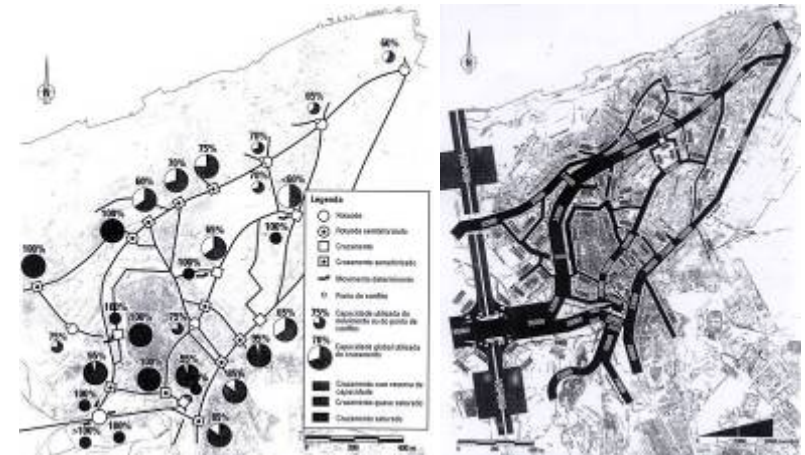
Así, sólo va a ser posible llegar o salir de los terrenos de *Margueira* por el eje medio de *Almada*, eje que va a absorber todo el tráfico interior de la ciudad⁷⁵⁶, o la *E.N.10*, cruzando la

Cova da Piedade, el tráfico aumentó en 5 años, entre 1996 y 2001, en el orden de los 50%, alcanzando un volumen del orden de los 30.000 uve/día. Otro indicador relevante es lo que acentúa una dinámica de aumento del parque automóvil en el municipio de *Almada*: entre 1991 y 2001 el parque automóvil creció el 35%, mientras que la población de *Almada* creció apenas el 6%, hecho que deberá ser comprendido en el ámbito de la evolución de los indicadores de naturaleza socio-económica en la orilla sur. Este diagnóstico, al que habría que sobreponer la implementación del tranvía a lo largo de todo el eje central de *Almada* y de la *E.N.10*, al sur del nodo de *Brejo*, con vías segregadas y prioridad en los cruces (reduciendo así su capacidad), ha sido el punto de partida para la propuesta de una nueva estructura de accesibilidad, actualmente en construcción, basada en las siguientes opciones – imágenes 4.6.26 y 4.6.27:

1. La separación del tráfico regional de atravesamiento del tráfico de distribución local en la zona de la *Rotunda del Centro/Sur* y del nodo de *Brejo*, con el sistema regional constituido por la variante a la *E.N.10*, por una nueva rotonda en el *Brejo* y por una conexión directa al *IC20*, con el atravesamiento inferior de la *Rotunda del Centro/Sur*;
2. La pérdida de importancia del eje central de *Almada*, en lo que respecta al automóvil, pasando de eje central de la ciudad, hoy con un volumen de tráfico de 42.000 uve/día en la conexión con la *Rotunda del Centro/Sur*, a eje de distribución apenas a la zona norte/poniente de la ciudad;
3. El incremento de la importancia del eje medio de *Almada*, que conectará directamente el sistema regional, a partir de la nueva rotonda en el *Brejo*, con el tejido central, norte y naciente de la ciudad (según el *Plan de Dislocaciones*, este eje «va a acoger el tráfico transferido de A (eje central) y pierde su reserva de capacidad»);
4. La atribución a la *E.N.10* de funciones de ámbito exclusivamente de distribución local, con su separación total del sistema regional en el nodo del *Brejo*, excepto para transportes públicos, y la creación de una vía de retorno más al sur, conectando con la variante;
5. El desarrollo del tranvía en el eje central de *Almada* y en la *E.N.10*, con conexión separada en el nuevo nodo de *Brejo*, en un nivel superior, así concretando vías dedicadas integradas solamente en el sistema local; en lo que respecta al automóvil, el tranvía reducirá la capacidad de estas calles, ya que se desarrollará en corredores segregados, con un sistema de prioridad en los cruces;
6. En la hipótesis de desarrollo del proceso de renovación urbana de los terrenos de *Margueira*, su conexión directa, en túnel, con el sistema regional en el nodo de *Brejo*;
7. En el ámbito regional, en el horizonte 2005-2007, la construcción del *IC32*, prevista en el *Plan Viario Nacional 2000*, proponiendo, en un segundo nivel, la construcción de los tres nudos de acceso a la *Autopista A2*, para el trozo entre las actuales salidas de *Almada* y de *Barreiro/ Montijo*.

Es pues en este escenario, en desarrollo, que el volumen de construcción a desarrollar en la renovación urbana de los terrenos de *Margueira* debe ser ponderado.

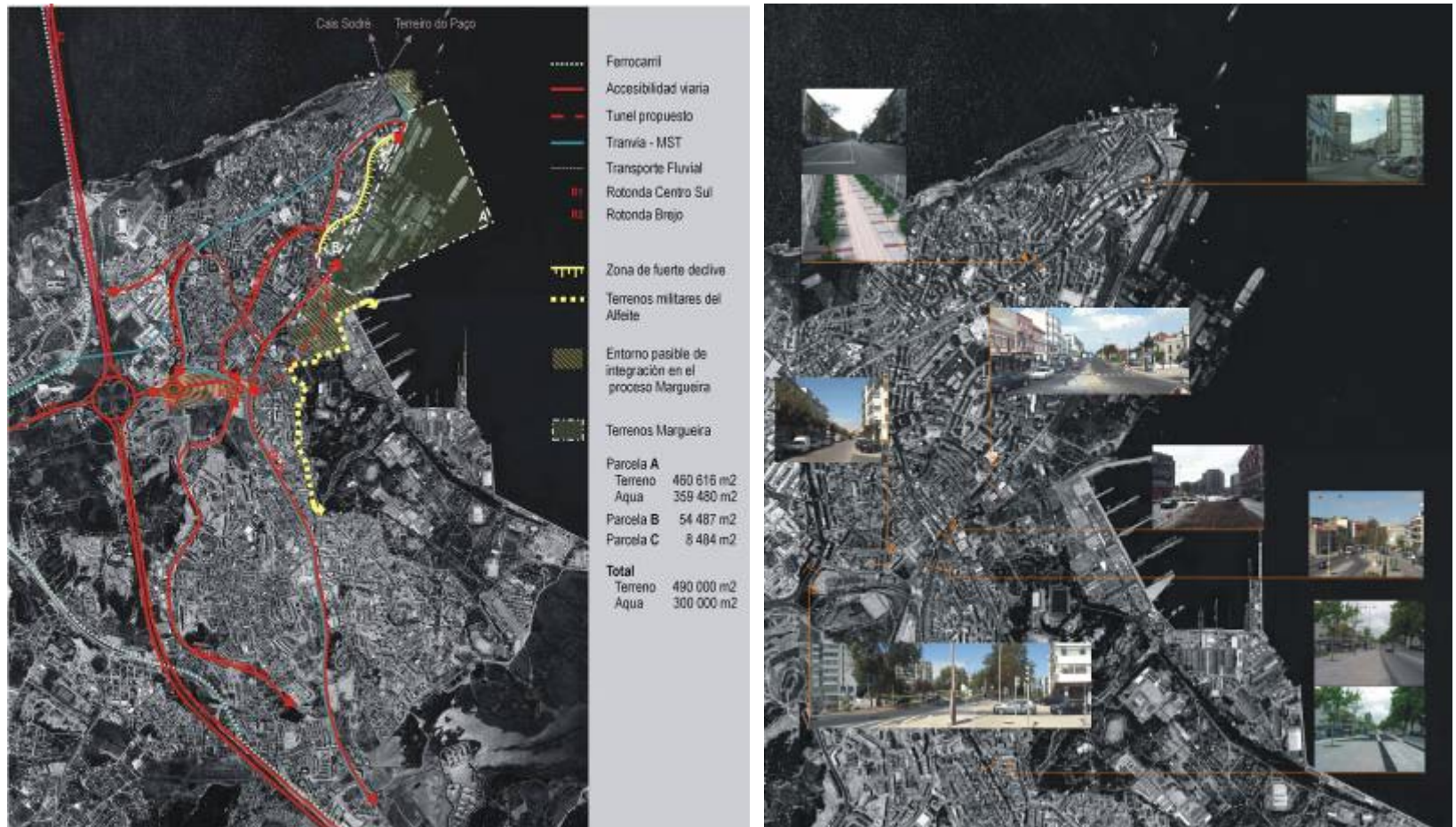
⁷⁵⁶ Eje que el *Plan de Dislocaciones* asume que podrá llegar a niveles próximos de la saturación por el tráfico que viene a absorber en su nueva función de sustitución



imágenes 601 a 604

Plan de Desplazamientos de Almada, 2002: (601) y (602) cartas de diagnóstico, con la saturación de los nudos viarios y el volumen de tráfico; (603) y (604) propuesta de reformulación, con la estructura regional y local

del eje central de *Almada*, entretanto dedicado al tranvía y especializado, en lo que respecta al automóvil, en el acceso a la zona poniente/norte del centro de la ciudad.



imágenes 605 y 606

(605) Estudio de la inserción local y de las características del entorno de los terrenos de la *Margueira*; (606) ilustración de los perfiles urbanos de los principales ejes de acceso a los terrenos

zona consolidada de *Cova da Piedade*, eje sin conexión a la red regional.

Cualquiera de estos ejes se localiza en tejidos urbanos consolidados y presenta un perfil exiguo, el primero para el volumen que soportará y el segundo para el que ya presenta hoy, situación que se va a agravar cuando los dos incluyan un tramo del tranvía – realidad ilustrada, en la imagen 606, por los perfiles viarios 1 a 4, 6 y 8.

Resulta pues claro que, tanto para el actual sistema de acceso a los terrenos como para el resultante de la implementación del

Plan de Desplazamientos de Almada, con el eje medio de *Almada* y la *E.N.10*, no se vislumbra de que forma pueda llegar a tener la capacidad de soportar la accesibilidad aumentada resultante de un nuevo programa de 800.000 o 1,0 millón de m² de construcción en los terrenos de *Margueira*⁷⁵⁷.

⁷⁵⁷ Esta ha sido la opinión de varios equipos que han desarrollado propuestas para el *Fundo Margueira* desde 1996, ha sido la opinión del equipo que desarrolla el actual estudio conducido por el Ayuntamiento, y a sido también la opinión del *Plan de Dislocaciones de Almada*, que buscó como respuesta la propuesta de un túnel conectando directamente los terrenos de *Margueira* y la zona de *Mutela* con la red regional, en el nodo de *Brejo*, como observamos un punto clave en la región en lo que respecta al acceso a la orilla norte

En este escenario, los terrenos constituirán una especie de isla, con conexiones locales a su entorno consolidado y con una conexión directa cerrada a este punto clave de las accesibilidades de *Almada* naciente y del *Seixal*.

Hay que constatar así, que como resultado de la incapacidad del viario existente, el proyecto *Margueira* sólo se podrá estructurar con una nueva accesibilidad de final de línea⁷⁵⁸, lo que de por sí ya no es favorable, conectada directamente con uno de los puntos neurálgicos de las accesibilidades de la orilla sur, el nudo de *Brejo*, saturado en su perfil actual y que, mientras el plan de movilidad lo prevea, no está demostrado que tenga que disminuir el volumen de tráfico⁷⁵⁹.

Estos datos adquieren mayor relevancia debido al hecho de que los terrenos de *Margueira* quedarán condicionados por una accesibilidad única, de final de línea.

Significa esto que, al contrario de un sistema en red, si en esta propuesta de accesibilidad de final de línea se puede producir un efecto de congestión del tráfico regional, este fenómeno dejará la nueva área urbana de *Margueira* aislada y sin alternativa – congestión del tráfico regional que podrá tener origen, no solamente en el nudo de *Brejo*, sino que podrá también ser inducida a partir de la *Rotunda del Centro/Sur* o del *IC20* y el acceso al puente⁷⁶⁰.

⁷⁵⁸ Llamo accesibilidad de final de línea a esta propuesta ya que no es parte integrante de un sistema, que presupone conexiones múltiples en red, pero si una accesibilidad, creada de nuevo, para conectar el sistema con una zona Terminal

⁷⁵⁹ Al contrario, suponiendo que se va a mantener el volumen de tráfico regional con origen en *Seixal*, concentrado en la variante a la *E.N.10* (no hay razón para que disminuya, lo que solo podrá ocurrir con la construcción del *IC32* y que solo llegará a volúmenes significativos con su conexión a Lisboa, con una travesía del río *Trafaria/Algés*) y el volumen de tráfico con origen en *Almada* naciente, el volumen de tráfico si podrá aumentar con la absorción, prevista, del eje medio de *Almada* por parte del tráfico que hoy utiliza el eje central de *Almada*. A esto hay que añadir las dinámicas de crecimiento del uso del automóvil

⁷⁶⁰ Es importante referir que con el *Plan de Desplazamientos* no crecerá de forma significativa la ya saturada capacidad de descarga del tráfico regional de la *Rotunda del Centro/Sur* en el *IC20*, cuantificada en 202 en 95.000 uve/día, en particular en los puntos clave del acceso a la *Autopista A2* y a la *Ponte 25 de Abril*, resultante del hecho de que, después de este nudo de acceso a la *Autopista A2* y al *Puente 25 de Abril*, el próximo nudo de la autopista sea el del

Sin hacer juicios de valor sobre la futura capacidad del nuevo nudo de *Brejo / Rotunda del Centro/Sur* y de su conexión con la *Autopista A2* y con la orilla norte, es cierto que todo el proyecto *Margueira* va a depender de este nudo de una forma no recomendable para una nueva intervención con volúmenes constructivos de la dimensión de los previstos, situación que, de forma segura, sólo podrá ser atenuada con la construcción del *IC32* y de los tres nuevos nudos de la *Autopista A2* y que sólo podrá ser garantizada con la conexión del *IC32* a Lisboa, con el nuevo puente *Trafaria/Algés* – este es un dato urbanístico imprescindible para el proyecto *Margueira*.

La solución más conveniente de accesibilidad para los terrenos de *Margueira* sería así la existencia de una segunda vía de entrada y salida de ámbito regional, quebrando el efecto de la solución hoy prevista de accesibilidad de final de línea, por ejemplo, una conexión directa de *Margueira* con la orilla norte⁷⁶¹ o con una de las otras futuras accesibilidades regionales de la orilla sur⁷⁶².

La accesibilidad a los terrenos de *Margueira* continúa hoy siendo un tema muy complejo y de difícil solución, lo que justificará, al menos, ensayar una alternativa a un programa intenso de

IC13, a la distancia de 18 kilómetros al sur. Este es uno de los temas objeto de propuesta en el Plan de *Desplazamientos de Almada*, que propone tres nuevos nudos de acceso a la *Autopista A2* en este tramo, transformándolo de nacional en regional.

⁷⁶¹ Hipótesis planteada recientemente para el metropolitano, a merecer estudios posteriores, pero nunca planteada para el tráfico viario, sino de forma esporádica, ya que esta es, como se demostró, una zona cerrada por los tejidos consolidados del entorno, no presentando capacidad para integrar una red de accesibilidad regional; sería así una alternativa que, en la orilla sur, tendría una vocación más local, razón por la que no constituye alternativa a las hipótesis de travesía de ámbito regional *Trafaria / Algés*, conectando por túnel el *IC32* al sur con la *CRIL (Circula Regional Interna de Lisboa)* al norte, o *Barreiro / Chelas*, solución mixta de viario y ferrocarril que ha sido la alternativa preferida cuando la construcción de la segunda travesía del Tajo *Montijo / Parque de las Naciones*.

Según la Administración del *Fundo Margueira*, más recientemente ya en 2004, en reunión con el Ministro de las Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones, ha sido planteada la posibilidad de conexión por túnel de la *Margueira*, como continuación del túnel con origen en el *Brejo*, con el Vale de *Alcântara*, en la orilla norte, con conexión directa al eje norte/sur y a las circulares interiores de la ciudad, hipótesis que aún necesita de estudios posteriores.

⁷⁶² Por ejemplo, la continuación del túnel, en sentido opuesto, en dirección al *Seixal*, con conexión con el nuevo puente *Barreiro/Chelas*.

residencia y de terciario – orientación opuesta al peso del *Fondo* en la renovación urbana de los terrenos.

Cerrando el tema del proceso de *Margueira*, puede realizarse un último ejercicio:

Como resultado del proceso ahora identificado, ¿qué ocurrirá si nadie cambia y su desarrollo continúa como está hoy?

¿Hacia donde camina el proceso *Margueira* en la actualidad?

Sobre este tema, hay apenas que registrar que el desarrollo del proceso *Margueira*, tal como se presenta hoy, conducirá a corto plazo a una situación de decisión compleja en las áreas urbanística / territorial y financiera⁷⁶³.

Significa esto, en otras palabras, que el proceso *Margueira* no es hoy un proceso acabado, sino apenas un proceso dormido frente a la pasividad del Estado, pero con fecha estimada para volver al orden del día.

⁷⁶³ La situación actual esta identificada: el Ayuntamiento desarrolla su plan para el área de 115 ha, incluyendo los 50 ha de *Margueira*, y el *Fondo Margueira Capital* paró de desarrollar sus propios estudios, participado en el plan del Ayuntamiento como una entidad externa a consultar, como otras muchas instituciones. El plan desarrollará entre 800.000 y 1 millón de m² de construcción, de los que 400.000 a 500.000 en los terrenos de *Margueira*, faltando hasta la actualidad la demostración de cómo se va a resolver el tema de las accesibilidades, antes analizado.

Si sigue así, dentro de uno o dos años el Ayuntamiento tendrá redactado su plan de urbanización que, en su proceso de tramitación, tendrá que ser sometido a ratificación del Gobierno, con una Resolución del Consejo de Ministros, órgano gubernamental donde todos los ministros están presentes.

Es en este momento cuando todo se decidirá, pudiéndose prever las siguientes hipótesis:

Hipótesis 1: El Gobierno, en particular el responsable de la cartera de Finanzas, enfrentado con un volumen de edificación rentable de $X \text{ m}^2$ ⁷⁶³ para los 50 hectáreas de la *Margueira*, muy inferior a lo que necesita para el reembolso del *Fondo*, vuelve a repetir el escenario de 1997 y ratifica el plan con exclusión de los terrenos o no ratifica el plan, basándose en argumentos legislativos válidos;

Hipótesis 2: El Gobierno, en particular el titular de la cartera de Finanzas, enfrentado con un volumen de edificación rentable de $X \text{ m}^2$ para las 50 hectáreas de la *Margueira*, muy inferior a lo que necesita para el reembolso del *Fondo*, ratifica el plan y reembolsa el *Fondo*, realizando parte del capital con la venta de los terrenos y asumiendo la, siempre significativa, otra parte el Estado ;

Hipótesis 3: El Gobierno, en una hipótesis intermedia entre las dos anteriores, avanza hacia la reformulación del plan, conjuntamente con el Ayuntamiento.

Estos son escenarios sobre los que no hay que especular

El entorno de los terrenos de *Margueira* está marcado por la fuerte barrera natural que es el escarpado a poniente, al otro lado de la *E.N.10*, ya construida en su parte superior, y por sus dos conexiones posibles: al norte, los terrenos de *Cacilhas* y la conexión al tejido consolidado de la ciudad de *Almada*; al sur, la base de la Armada del *Afeite*, inaccesible, la zona del *Caramujo*, un territorio expectante, y el tejido consolidado de la *Cova da Piedade*.

Además de la cuestión de las accesibilidades a los terrenos de *Margueira*, asumen así alguna relevancia las zonas del *Caramujo*, al sur, y de *Cacilhas*, al norte, las dos zonas posibles a integrar en el proceso de renovación urbana con alguna dimensión, olvidando el normal trabajo urbanístico de remates urbanos y complementos en la conexión con los tejidos consolidados⁷⁶⁴ – imagen 607.

En este caso el programa es distinto y merece un análisis.

En el caso del *Caramujo*, antigua zona industrial y de almacenes en el frente de río, el programa pasa por intervenir en un territorio donde aún existen edificios industriales, algunos quizás reaprovechables, otros con valor patrimonial por evaluar⁷⁶⁵, mezclados con espacios libres intersticiales – imágenes 165 a 168.

El *Caramujo* será, se puede afirmar con seguridad, un área complementaria a una intervención en los terrenos de *Margueira*, quizás a pensar de forma integrada.

El caso de *Cacilhas* integra el antiguo astillero naval de la *Parry & Sun*, al sur, ahora libre, la actual estación fluvial y su zona de nudo de transportes con autobuses y taxis, al norte, y la conexión con el tejido consolidado de *Almada*, a poniente, todavía por tratar.

La zona de *Cacilhas* ha sido objeto de un plan de pormenor, promovido por el Ayuntamiento y por los actuales propietarios del

⁷⁶⁴ Del que puede ser ejemplo la zona de la *Mutela*

⁷⁶⁵ Cito el ejemplo del silo de cereales, uno de los primeros edificios de hormigón en Portugal – imagen 2.4.10.

antiguo astillero naval de la *Parry & Sun*, con la participación del puerto de Lisboa, elaborado por el arquitecto *Vasco Massapina* – imagen 608 y 609⁷⁶⁶.

En el momento del lanzamiento, por parte del Ayuntamiento de *Almada*, del concurso internacional para las 115 hectáreas de *Margueira* y entorno, el programa en desarrollo soportó diversas indefiniciones en el plan de pormenor de *Cacilhas*, en particular para todo su corazón, ya que si, entre otros, se planteó la transferencia del nudo de transportes para los terrenos de *Margueira*.

Sucediendo que, desde 2001, el «*proyecto, que se destina a estructurar el nudo de transportes de Cacilhas, formalizó su estudio previo y ha sido interrumpido debido al gran conjunto de indefiniciones que se comprueban en el área de estudio y en su entorno*»⁷⁶⁷.

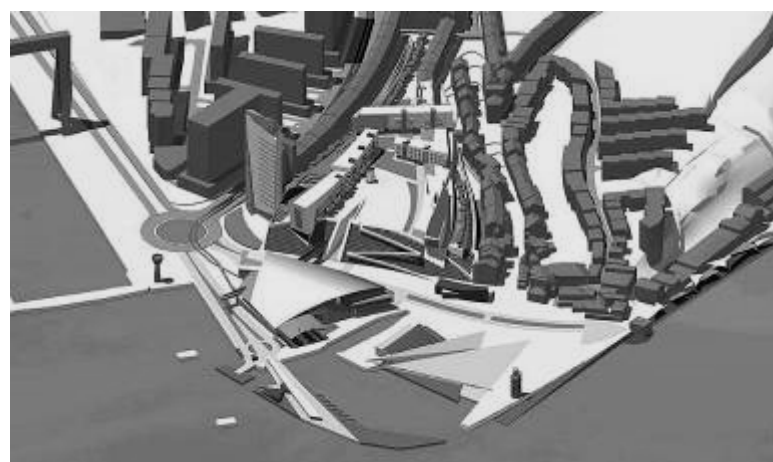
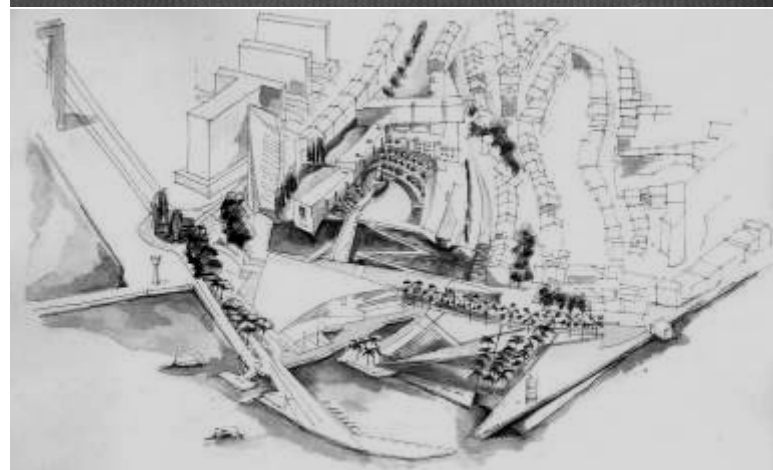
También el desarrollo de un nuevo proyecto para la nueva desembocadura fluvial, por parte de la compañía *TransTejo*, responsable de la explotación fluvial de pasajeros, se encuentra en suspenso, aguardando al desarrollo de los estudios para los terrenos de *Margueira*⁷⁶⁸.

La zona de *Cacilhas* y su relación con una intervención en los terrenos de *Margueira* gana así una importancia considerable, ya que se intuye una transferencia de usos para el interior de los terrenos de *Margueira*, liberando todo este espacio, sin otros compromisos y sin nuevo programa establecido.

⁷⁶⁶ El programa desarrollado propone: (1) en el lado poniente, la rehabilitación del núcleo histórico, el remate del viario principal de *Almada*, con un programa de 27.500 m² de residencia, y la creación de una pequeña unidad museológica en el área de unas antiguas salinas romanas y; (2) en todo el restante territorio libre, en el relleno conquistado al río, el diseño del nuevo nudo de transportes, integrando el fluvial, el nuevo metropolitano de superficie (tranvía), los autobuses, taxis y aparcamiento

⁷⁶⁷ *Concurso limitado por previa calificación para la elaboración del estudio de la frente ribereña naciente de la ciudad de Almada* (2001); Câmara Municipal de Almada; Almada, pp.67

⁷⁶⁸ Periódico *Diário Económico*, edición de 6 de julio de 2004.



imágenes 607 a 609

(607) vista de *Cacilhas* en 1969; (608) y (609) perspectivas generales de la propuesta del *Estudio Previo del Plan de Pormenor de Cacilhas*, del arquitecto *Vasco Massapina*, 2000

4.6.2 La transformación del gran complejo industrial de la *Siderurgia Nacional*: la reutilización de los antiguos terrenos industriales a discusión

El segundo caso de transformación de un gran complejo industrial en el arco ribereño sur se refiere a las instalaciones de la antigua *Siderurgia Nacional*, cuyo proceso de formación pudimos ver en el capítulo 2.4 – imágenes 188 a 190.

Viviendo, también, un periodo difícil en la segunda mitad de la década de los setenta (asociado a la nacionalización de la compañía en 1975), y después de intentar un primer proceso de reestructuración (1987), la *Siderurgia Nacional* fue objeto de una profunda reestructuración en 1993 – del que resultó, la creación de dos compañías, correspondientes a las dos fases de la actividad de siderurgia existentes en el *Seixal* (la *Siderurgia Nacional-Planos* y la *Siderurgia Nacional-Longos*, privatizadas en 1995), de una tercera compañía pública (la *Siderurgia Nacional-Serviços*) que tenía como misión la liquidación de la antigua actividad (incluyendo el despido colectivo de más de 900 trabajadores) y de una cuarta que recibió, en 1991, la propiedad de los terrenos (la *Urbindustria – Sociedade de Urbanização e Infra-Estruturação de Imóveis, SA.*)⁷⁶⁹.

Con la reestructuración empresarial y el cese del antiguo proceso productivo del acero⁷⁷⁰, la *Siderurgia Nacional-Serviços* «mandó elaborar un plan de reconversión de los terrenos del Alto Horno. Este fue un documento relevante, que merece aquí dos o tres notas:

El plan de reconversión presenta dos vertientes:

La primera vertiente es la reordenación de los espacios, buscando una multiplicidad de usos del suelo, cuyo proyecto, todavía en fase de estudio previo, está en apreciación en el

Ayuntamiento del Seixal, en el ámbito de la revisión del Plan Director Municipal. El proyecto contempla también la definición de las infraestructuras estructurantes del acceso – viarias, ferroviarias y marítimo-portuarias –, la indicación de los edificios/instalaciones a mantener y su nuevo encuadramiento, así como las instalaciones industriales a dismantelar.

En este contexto, se realizó otro estudio sobre el aprovechamiento de los edificios sede de la Siderurgia Nacional-Serviços y de la Siderurgia Nacional-Longos, con vista a su eventual adaptación a un polo académico integrado en un conjunto de equipamientos urbanos. Este estudio podrá servir de base de la propuesta a presentar a las entidades potencialmente interesadas en su instalación.

*La segunda vertiente se refiere a la recalificación ambiental (...)*⁷⁷¹.

El estudio al que *Francisco Antunes da Silva* se refiere es el *Plan Estratégico del Polo Empresarial del Seixal*, realizado en 2001 por los arquitectos *Miguel Saraiva*, *Miguel Rocha* y *Luis Miguel Barros*.

Inciendo sobre las 486 hectáreas de terreno y manteniendo «los principios urbanísticos fundamentales contenidos en el *Plan Director Municipal del Seixal*, con los ajustes necesarios a la reevaluación de los mecanismos de regulación de la ocupación del suelo», el estudio propone «la creación de un polo empresarial cuyo diseño tiene como base dos áreas distintas:

- *Áreas consolidadas cuyo perfil se define fundamentalmente por las actividades “inducidas” por la gran unidad de siderurgia productora de acero ya implantada en el área, por la especificidad de las infraestructuras existentes que permiten la instalación de industrias químicas y, por la existencia de infraestructuras ferroviarias que permiten la instalación de actividades logísticas (...).*

⁷⁶⁹ SILVA, Francisco Antunes (2002); *Fim de um ciclo. Um processo para a história*; Vida Económica; Lisboa

⁷⁷⁰ Del que resultó la sustitución, en 2001, del obsoleto Alto Horno por un Horno Eléctrico

⁷⁷¹ SILVA, Francisco Antunes (2002); *Fim de um ciclo. Um processo para a história*; Vida Económica; Lisboa, pp.9/10



imágenes 610 a 612

Plan Estratégico del Polo Empresarial del Seixal, de los arquitectos Miguel Saraiva, Miguel Rocha y Luis Miguel Barros, 2001: (610) foto aérea con los límites del plan e identificación de la propiedad; (611) plano de los ejes estructurantes de la propuesta, y; (612) plano de zonificación y sectores

- *Áreas de expansión donde son admisibles otros sectores industriales. Se propone una compartimentación de categorías de uso para lograr permitir el establecimiento de unidades pequeñas y medianas ligadas a la industria, a los servicios y al movimiento y distribución de mercancías, constituyendo un tejido modernizado de apoyo a las actividades económicas del municipio.*

Existía la preocupación en obtener un diseño urbano-industrial inductor de calificación añadida de los espacios, (...) y de un sistema viario capaz de introducir orden en los espacios cuyos ejes estructurantes se constituyen en un sistema de vistas y de corredores verdes»⁷⁷².

En la corona poniente se propuso una «zona de expansión urbana multifamiliar», con la intención de «constituir un lugar de articulación entre las zonas urbanas e industriales en base a dos principios: tener la capacidad de estructurarse como un continuo arborizado englobando bosques y macizos arbóreos (...); tener la capacidad de aceptación de manchas de residencia que, no sólo dan respuesta a las necesidades evidentes para un extracto medio/bajo de oferta de vivienda, sino también permiten, con su implantación, rematar un fragmento del aglomerado residencial constituido por bandas continuas (...)»⁷⁷³.

En su zonificación, la propuesta excluye las zonas industriales consolidadas de la *Siderurgia Nacional-Planos* (actual *Lusosider*, con 41 hectáreas) y la *Siderurgia Nacional-Longos* (51 hectáreas), interviniendo efectivamente en 405 hectáreas⁷⁷⁴, comprometiendo 23 hectáreas a «áreas de expansión urbana multifamiliar», 7 hectáreas a «áreas de pequeño

comercio/servicios/residencia», y 260 hectáreas a «áreas afectadas al uso industrial».

Cabe destacar que este o cualquier otro estudio de aprovechamiento urbanístico de los terrenos tendrá siempre que abordar, en primer lugar, el significativo pasivo ambiental existente, de que la zona más problemática es la *Lagoa da Palmeira* (para la que el estudio propone la «zona de expansión urbana multifamiliar» de la corona poniente del complejo), cuyo encargo de recuperación fue estimado, en febrero de 2002, en aproximadamente 50 millones de Euros⁷⁷⁵.

Siendo este el contexto actual relativo a los terrenos liberados por el antiguo uso industrial, es importante acotar bien el tema, que contiene dos componentes distintos – aunque relacionados:

El primer aspecto hace referencia específica a las infraestructuras necesarias para garantizar la competitividad de las dos modernas unidades industriales del sector del acero funcionando en el *Seixal*, en particular las accesibilidades viaria, ferroviaria y marítimo-portuaria.

A título de referencia, en el 2002 la fábrica de la *Siderurgia Nacional Empresa de Productos Longos, SA.*, aún sin llegar a su capacidad máxima de producción, presentaba, sólo para la salida de los productos, una media de 381 camiones pesados por día útil, correspondiendo a un intervalo medio de 2,0 a 2,5 minutos entre camión⁷⁷⁶ - valor al que debería sumarse la recepción de materias primas, en particular las chatarras del mercado nacional.

La exigencia de competitividad de la producción de acero obliga, todavía, a la transferencia en proximidad al ferrocarril y al transporte marítimo de una parte sustancial de esa producción

⁷⁷² SARAIVA, Miguel; ROCHA, Miguel (2001); *Plan Estratégico del Polo Empresarial del Seixal - Relatório*; Siderurgia Nacional – Empresa de Serviços SA; Lisboa, pp.6

⁷⁷³ SARAIVA, Miguel; ROCHA, Miguel (2001); *Plan Estratégico del Polo Empresarial del Seixal - Relatório*; Siderurgia Nacional – Empresa de Serviços SA; Lisboa, pp.6/7

⁷⁷⁴ De los que 10 hectáreas localizadas a poniente o al sur del eje viario que circunda el complejo – la E.N.10

⁷⁷⁵ Datos proporcionados por la compañía en diciembre de 2002

⁷⁷⁶ Datos proporcionados por la compañía en diciembre de 2002

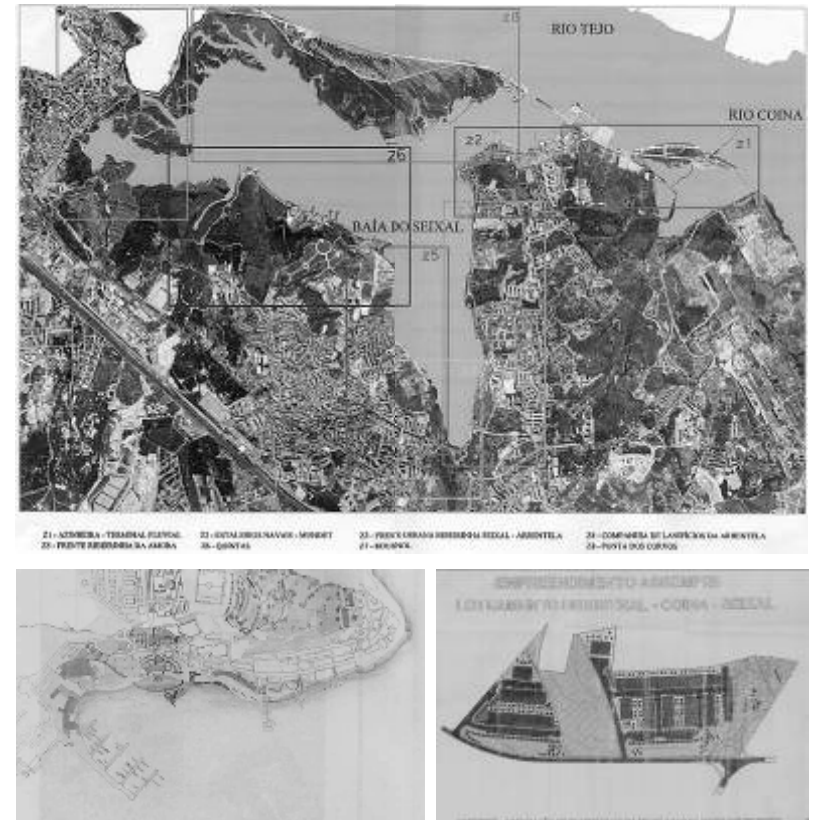
(50% destinada a la exportación), inversiones ya varias veces reclamada⁷⁷⁷.

El segundo aspecto refiere al tipo de desarrollo ocurrido en el entorno del complejo.

Así, además del antiguo aglomerado de *Paio Pires*, localizado a poniente del recinto en el otro lado del eje viario – que soporta dinámicas de expansión –, (1) la zona sur/poniente constata un desarrollo industrial, con la concreción de una parcelación industrial, y (2) la zona norte conoce planes del Ayuntamiento del Seixal para valorización de la ribera.

El desarrollo de un entorno industrial al sur toma como base la parcelación del *Pinhal das Freiras/Casal do Marco*, que incide sobre un área aproximada de 10 hectáreas; de los arquitectos *Maria Rosario Ribeiro y Miguel Pires Amado*, (2001), concreta las disposiciones del *Plan Director Municipal* al crear 40 nuevas parcelas industriales, donde se integrará también el *Parque de Charratas del Seixal*⁷⁷⁸.

En el lado norte, el *Ayuntamiento del Seixal* presentó, en el 2001, el *Plan de Valorización de la Bahía del Seixal*, un plan estratégico de intervención repartido en 8 áreas de frente-río⁷⁷⁹ – identificando y caracterizando las intervenciones a realizar en cada una de ellas –, proponiendo la recuperación de toda la ribera de la bahía, incluyendo la zona de *Azinheira* y el entorno del *Instituto Hidrográfico*, colindantes con los terrenos de la *Siderurgia*.



imágenes 613 a 615

Plan de Valorización de la Bahía del Seixal, 2001: (613) plano general con la identificación de las zonas de intervención; (614) perspectiva parcial de la propuesta de intervención para la Zona 2, y; (615) plano general de la parcelación industrial del *Pinhal das Freiras/Casal do Marco*, de los arquitectos *Maria Rosario Ribeiro y Miguel Pires Amado*, (2001), localizado al sur/poniente de los terrenos de la *Siderurgia*

El tema que se plantea en la actualidad para los terrenos es el de la continuidad del desarrollo de las disposiciones previstas en el estudio en los trabajos de la revisión del *Plan Director Municipal*, aunque, como veremos, todo este proceso se encuentre previamente condicionado por la realización de una gran intervención de recalificación ambiental.

En eso contexto, el uso a conferir a estos terrenos tendrá siempre que constituir un tema urbanístico de ámbito local.

⁷⁷⁷ (1) El ferrocarril de la *Siderurgia* no conecta con la red nacional, estando todavía separados por una distancia de 4 kilómetros – requiriendo la construcción de un ramal al sur, de conexión a *Coima*, y de la zona Terminal de multiplicación de líneas dentro del complejo; (2) El muelle portuario del *Seixal*, al norte, requiere, para reponer su capacidad operativa, la rehabilitación del canal de acceso, la consolidación del muelle y la adquisición del equipamiento de descarga adecuado al tipo de materiales y ritmos de carga pretendidos

⁷⁷⁸ Concentrando dentro de una zona industrial a los 18 chárratelos dispersos por el municipio, en su mayoría a lo largo de las carreteras nacionales y municipales – Datos proporcionados por el Ayuntamiento del Seixal, agosto de 2002

⁷⁷⁹ Z1 – *Azinheira – Terminal Fluvial*; Z2 – *Estaleiros Navias – Mundet*; Z3 – *frente urbana ribeirinha do Seixal*; Z4 – *Companhia de Lanifícios de Arrentela*; Z5 – *frente ribeirinha da Amora*; Z6 – *quintas*; Z7 – *Rouxinol*, y; Z8 – *Ponte dos Corvos*

4.6.3 La transformación del gran complejo industrial de la *Quimiparque*: vacilaciones de una centralidad en abierto

El tercer caso de transformación de un gran complejo industrial en el arco ribereño sur refiere a las instalaciones de la antigua CUF (actual *Quimiparque*), cuyo proceso de formación pudimos ver en el capítulo 2.4 – imágenes 169 a 174.

Tal como sucediera con la Siderurgia Nacional, también la *Compañía Unión Fabril (CUF)* fue nacionalizada en 1975 (pasando entonces a integrar la compañía pública *Quimigal – Química de Portugal, SA.*), conociendo enseguida complejas dinámicas de reestructuración⁷⁸⁰, situación que ha conducido a una progresiva disminución de las industrias en actividad en el recinto del *Barreiro*.

La reducida ocupación de la extensa área del recinto justificó que la *Quimiparque* (desde 1991 heredera del patrimonio de la antigua CUF – terrenos e instalaciones) haya iniciado una dinámica de reconversión de los terrenos, «proceso que culminó en 1994/1995 con la elaboración de un conjunto de documentos al que se acordó llamar *Plan de Ordenación de la Quimiparque – Barreiro*.

Este trabajo (al que este autor no ha tenido acceso), realizado por el equipo *Ideias do Futuro* en estrecha colaboración con la *Quimiparque*, no llegó nunca a alcanzar los objetivos pretendidos, dados las limitaciones impuestas por diversas circunstancias exteriores al proyecto. Este trabajo ha servido como base o de fragua para el desarrollo de este territorio, que a lo largo de la última década fue lentamente revitalizado y

alberga hoy cerca de 300 compañías y 5.000 puestos de trabajo»⁷⁸¹.

En este contexto, desde entonces hasta la actualidad, se «promovió la instalación, mediante régimen de alquiler, de otro tipo de actividades más compatibles con el medio urbano, permitiendo, en simultáneo, mantener vivo aquel territorio y generar ingresos.

Esta estrategia se refleja en la creación del ya referido parque empresarial, destinado a la fijación de pequeñas y medias compañías (...) y en la instalación de grandes superficies comerciales»⁷⁸².

Fue la situación de indefinición en la ocupación del recinto la que llevó el *Ayuntamiento de Barreiro* a promover, en 2001, el estudio de *Renovación Urbanística en Barreiro. Para un modelo urbano de desarrollo avanzado*, de un equipo coordinado por el arquitecto *Manuel Salgado*, «con vista a apuntar líneas estratégicas, pistas y escenarios de intervención para el futuro de los terrenos de la *Quimiparque – antigua CUF*» – acción desarrollada debido a la «imposibilidad del Ayuntamiento del *Barreiro* de quedar indiferente al proceso de transformación efectivamente en curso en aquel territorio, consecuencia de la desactivación de parte significativa de las estructuras fabriles de la antigua CUF.

Esta transformación ha tenido traducción en operaciones parcelarias de reconversión promovidas sin la necesaria visión de conjunto y concertación de todas las partes interesadas»⁷⁸³.

Este trabajo consiste, esencialmente, en un registro riguroso de la situación existente⁷⁸⁴ y de lanzamiento de un programa de

⁷⁸⁰ Caso del *Plan de Revitalización de la Quimigal*, 1984, seguido por varias iniciativas de reestructuración (empresariales y de infraestructuras) y por el saneamiento financiero y aprobación por el Gobierno del plan global de reestructuración, 1989; in: SILVA, J. M. Leal (1993): *Actividades da CUF e Quimigal (1865-1977)*; Quimigal, documento policopiado; Lisboa

⁷⁸¹ *Ideias do Futuro* (2002); *Masterplan de la Quimiparque – Barreiro. uma cidade com futuro*; Quimiparque; Barreiro

⁷⁸² Risco (2001, noviembre); *Renovação Urbanística no Barreiro. Para um modelo urbano de desenvolvimento avançado*; Câmara Municipal do Barreiro; Barreiro, pp.25

⁷⁸³ Risco (2001, noviembre); *Renovação Urbanística no Barreiro. Para um modelo urbano de desenvolvimento avançado*; Câmara Municipal do Barreiro; Barreiro, pp.3

intervención – que no llegó a ser formalizado – los trabajos asumieron como compromisos o intenciones (1) la construcción de la tercera travesía del Tejo (*Chelas/Barreiro*, respetando el corredor reservado a tal efecto), (2) la nueva conexión viaria directa al *Seixal*, (3) la construcción del *MSL – Metro del Sur del Tejo* y (4) la instalación de la *Escuela Superior de Tecnología de Barreiro*.

El concepto de la transformación propuesta para el complejo apuntaba «como matriz para la reconversión de las áreas en cuestión, el *MUDA – Modelo Urbano de Desarrollo Avanzado*»⁷⁸⁵.

La transformación propuesta por el estudio dejó aparte los terrenos industriales localizados a naciente, constituyendo la casi totalidad de la jurisdicción de la Administración del Puerto de Lisboa, correspondientes a la ocupación, en régimen de derecho de superficie, de tres grandes unidades industriales: la *Tanquipor*

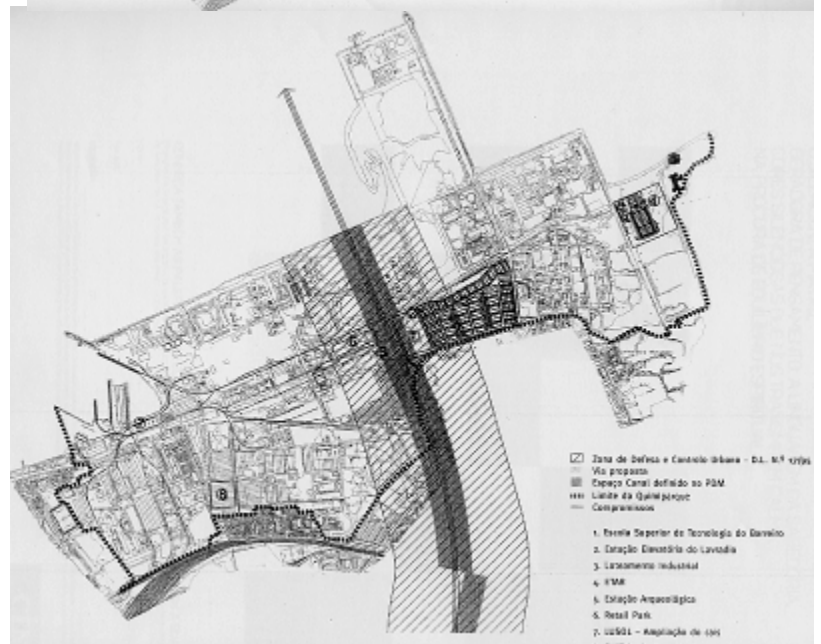
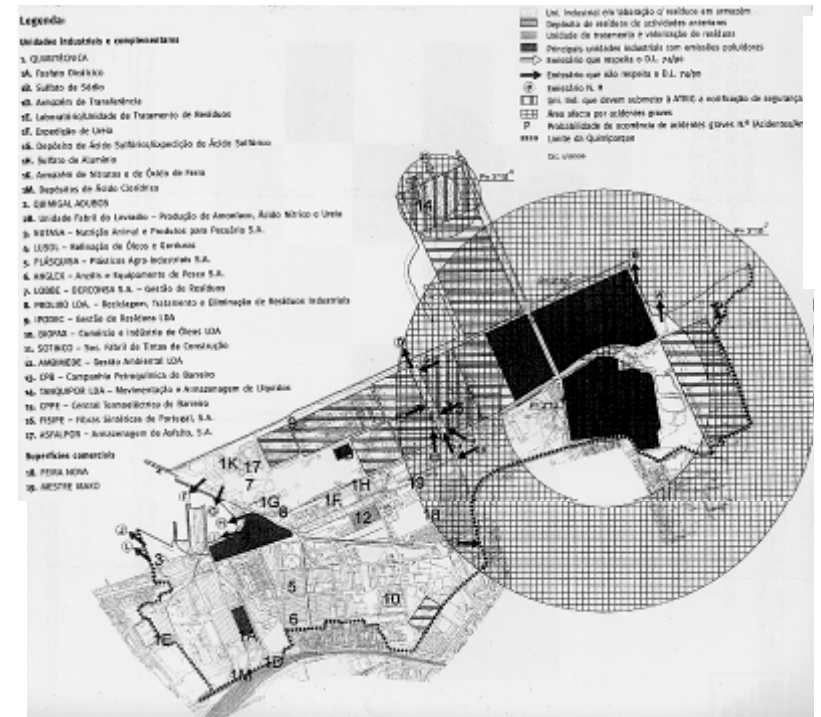
⁷⁸⁴ Permitiendo, por ejemplo, identificar la situación del régimen de propiedad y de ocupación del recinto, las incidencias ambientales y de seguridad, y los proyectos y condicionantes existentes

⁷⁸⁵ Según el estudio, «este modelo parte de la idea de un nuevo paradigma energético y se estructura en tres pilares solidarios», la renovación, la innovación y la tradición en el sector energético, pilares «que serán las puntas de una estructura en triángulo donde se modelarán los nuevos territorios urbanos de la cultura y del recreo.

Territorios estos que se definirán con vasos comunicantes, desde el recreo náutico a la escultura urbana, pasando por los espacios museológicos y tecnológicos interactivos, por el paisaje natural/artificial de control de la polución y/o de índole educativo o por nuevos tipos de actividad deportiva. La aplicación del modelo MUDA, en el Barreiro, pasará necesariamente por una transformación progresiva y por fases, gestionada con instrumentos urbanísticos sólidos más flexibles, resultantes de la concertación entre entidades con jurisdicción en la zona y en base a la asociación entre el sector público y el privado. Los objetivos principales de una intervención integrada serán los siguientes:

- Corrección de las actuales disfuncionalidades ambientales del territorio a intervenir (...);
- El Barreiro como Sistema Integrado de Energías Renovables (...);
- Polo de Excelencia Técnico-Científico (...);
- Preservación de la vocación industrial (...) ahora en una lógica de plena sostenibilidad (...) desarrollando el concepto de incubadora de empresas que, con tanto éxito, ha funcionado en la Quimiparque;
- Transportes y Logística sostenibles (...);
- Construcción sostenible (...);
- Un nuevo paisaje urbano – construcción de una red de intervenciones artísticas (...);
- Lisboa de las dos orillas – atraer entidades públicas o Ministerios para el lugar (...).

[RISCO] Renovação Urbanística no Barreiro. Para um modelo urbano de desenvolvimento avançado; Câmara Municipal do Barreiro; Barreiro, noviembre de 2001, pp.3/4]



imágenes 616 y 617

Renovación Urbanística en el Barreiro. Para un modelo urbano de desarrollo avanzado, de un equipo coordinado por el arquitecto Manuel Salgado, 2001: (616) plano de incidencias ambientales y de seguridad, y; (617) plano de los proyectos y condicionantes en el recinto

(movimiento y almacenaje de líquidos), la *CPPE* (central termoeléctrica) y la *Fisipe* (*Fibras Sintéticas de Portugal*).



imágenes 618 a 621

Masterplan de la Quimiparque - Barreiro, una ciudad con futuro, de un equipo coordinado por el arquitecto *Miguel Correia*, 2001: (618) plan general - síntesis; (619) simulación tridimensional del desarrollo de la zona 1; (620) plan de zonificación, y; (621) plan de espacios públicos/usuarios

No queriendo quedarse rezagada, al año siguiente, en el 2002, la *Quimiparque* promovió su propio estudio urbanístico, el *Masterplan de la Quimiparque – Barreiro, una ciudad con futuro*, del arquitecto *Miguel Correia*.

Trabajando en plena articulación con el *Ayuntamiento de Barreiro*⁷⁸⁶, el estudio tuvo como objetivo principal la construcción de un programa para los terrenos, proponiendo a tal efecto una zonificación con grandes manchas, indicando, para cada una, el camino a seguir – imagen 620⁷⁸⁷.

Se propusieron dos fases de implementación, correspondiendo la primera a las zonas 1 a 4⁷⁸⁸, localizadas a poniente del corredor del puente *Chelas/Barreiro*, y la segunda a los terrenos a poniente de este corredor⁷⁸⁹.

Inciendiando sobre un área de 299 hectáreas – de las que 235 hectáreas eran de la *Quimiparque* –, el plan contabilizó un total de 1.044.853 m² de construcción⁷⁹⁰, correspondientes a un *Índice Bruto de Construcción* indicativo de 0,35.

Ensayando escenarios de desarrollo futuro, los terrenos de la *Quimiparque* fronterizos al Tejo mantienen, todavía, la tipología

de ocupación habitual en los últimos años, con la instalación de pequeñas y medianas empresas que, en conjunto con las grandes superficies comerciales van aportando alguna vida a la zona –aguardando el momento preciso en que, por un factor de cambio (por ejemplo, la realización del nuevo puente), se den las condiciones necesarias para inducir una nueva dinámica de efectiva renovación urbana.

4.6.4 La transformación coordinada de los grandes complejos industriales del arco ribereño sur como un “proyecto de metrópolis” – notas sobre la Bahía del Tejo

Como pudimos ver, a pesar de la existencia de voluntades locales, el proceso de transformación de los tres grandes complejos industriales de la orilla sur está enfrentado con situaciones de bloqueo o de falta de dinámica – (1) la *Margueira* con un plan en elaboración sin que hasta hoy nadie haya abordado el problema del importante pasivo financiero existente sobre los terrenos (capital y su remuneración anual, estando consensuado que aquellos terrenos, por ellos mismos, no tienen capacidad para liquidar el valor del fondo inmobiliario – vide síntesis atrás realizada), (2) la *Siderurgia* ensayando una parcelación industrial condicionada al también significativo pasivo ambiental (cuya recuperación no tiene capacidad de financiar la nueva ocupación industrial) y (3) la *Quimiparque*, la “joya de la corona” del arco ribereño sur, aguardando a su momento que todavía no ha llegado.

Relevante es también el hecho de que, siendo los tres complejos grandes áreas a transformar, se vislumbren duplicaciones no coordinadas de programa (parques empresariales, grandes volúmenes de residencia), que pueden entrar en competencia en el futuro (la significativa dimensión de los más de 2 millones de m² de construcción nueva puede cambiar el equilibrio del mercado). Tampoco se manifiestan formas de coordinación con

⁷⁸⁶ El *Masterplan* hace referencia a la realización de 20 sesiones de trabajo con el Ayuntamiento y afirma expresamente que «sabemos y sentimos desde 1991, que hay un solo un camino para desarrollar este proyecto – trabajar en perfecta sintonía y de acuerdo con las definiciones estratégicas y programáticas del Ayuntamiento del Barreiro»

⁷⁸⁷ Los objetivos del estudio fueron (1) recalificar el territorio y su entorno, (2) conferir una nueva centralidad al *Barreiro*, (3) preparar el territorio para encuadrar las nuevas accesibilidades previstas, (4) definir su papel en el ámbito del Área Metropolitana de Lisboa, (5) maximizar los factores positivos del territorio y minimizar los negativos, coordinando las fases de la intervención, (6) analizar modelos de referencia para territorios con iguales características, (7) definir la estrategia a implementar, conduciendo el camino a seguir, y (8) presentar las soluciones de forma apelativa

⁷⁸⁸ Zona 1 (residencia, comercio, recreo y equipamientos) con 30 hectáreas e *Índice Bruto de Construcción* de 1,0; Zona 2 (actividades económicas) con 66 hectáreas e *Índice Bruto de Construcción* de 0,3; Zona 3 (actividades económicas, residencia y equipamientos) con 34 hectáreas e *Índice Bruto de Construcción* de 0,8; Zona 4 (residencia, comercio, marina de recreo y zonas de ocio) con 26 hectáreas e *Índice Bruto de Construcción* de 0,5

⁷⁸⁹ Correspondiendo a 143 hectáreas afectas a la «reserva estratégica industrial», con un *Índice Bruto de Construcción* de 0,1

⁷⁹⁰ Aproximadamente 550.000 m² de residencia, 100.000 m² de comercio, recreo y cultura, 250.000 m² de actividades económicas y 140.000 m² de reserva estratégica industrial, incluyendo las actuales instalaciones

las principales infraestructuras y equipamientos de la región. El escenario, por ejemplo, de realización coincidente de las tres intervenciones de transformación, cada una entendida desde una perspectiva local, tendría ciertamente consecuencias dramáticas sobre las ya escasas infraestructuras y equipamientos existentes (accesibilidades, transportes, etc.).

Sin constituir una idea innovadora⁷⁹¹, la lectura de este cuadro macro-territorial estuvo en el origen de un proyecto poco conocido pero que podría haber sido el efecto inductor que hallamos en falta, no solo para permitir resolver los problemas de la transformación de los tres complejos sino, fundamentalmente, para corregir una deuda histórica del desarrollo del Área Metropolitana de Lisboa con la orilla sur, gracias a la concreción de un proyecto metropolitano coordinado de infraestructura y renovación urbana.

Me refiero, en concreto, al proyecto «*Bahía del Tejo*», que empezó a ser preparado, a nivel gubernamental, entre el verano de 2002 y abril de 2003⁷⁹², aprovechando la presión existente de renegociación de los términos de remuneración del *Fondo Margueira Capital* – y beneficiándose, también, de la dinámica, entonces introducida, de concentrar la propiedad de los terrenos de los tres complejos industriales en compañías subsidiarias de la misma compañía pública, la *Parpública*.

Considerado un proceso embrionario que podía dejar de lado el significativo componente de recalificación ambiental previsto (entonces colocado al mismo nivel de la intervención urbanística, más o menos relevante para este estudio), la idea central de este proyecto contemplaba la creación de cuatro nuevas compañías, siendo una de ellas la empresa “holding” responsable de la coordinación superior de las intervenciones y las otras tres las

compañías responsables del desarrollo de cada uno de los núcleos – *Margueira*, *Siderurgia* y *Quimiparque*.

Las tres compañías locales adoptarían un modelo institucional similar al de la *Parque Expo'98* (también a extinguir, transfiriendo su relevante competencia técnica y experiencia en promoción de grandes operaciones de renovación urbana a las nuevas compañías), con la importante diferencia de invitar a los municipios a integrar también el capital social – fuese su capital realizando con la entrega de terrenos municipales del entorno, fuese simplemente con una participación simbólica conferida por el Estado⁷⁹³.

A este modelo institucional correspondería, en términos de la producción de instrumentos de gestión territorial, la elaboración de un plan de estructura del conjunto (eventualmente un plan especial o un plan intermunicipal de ordenación del territorio) y de tres planes de pormenor.

El objetivo entonces planteado para toda la intervención se orientaba en cuatro vertientes: «*recuperación, reconversión, valorización y desarrollo ambiental y urbanístico del área de intervención*»: (1) «*un desarrollo integrado del área de intervención, promoviendo la calidad del diseño urbano, de la arquitectura, de la construcción de los edificios y de los espacios públicos*»; (2) «*La descontaminación de los suelos y el adecuado tratamiento de los residuos existentes*»; (3) «*La viabilidad financiera de los emprendimientos*», y; (4) «*el refuerzo de las infraestructuras viarias y de saneamiento básico existentes, para*

⁷⁹¹ Vide el proyecto *Elipse* de 1999 (imagen 588) y el informe de 2002 del Profesor *Ernâni Lopes*, también citado en el capítulo 4.6.1

⁷⁹² Periodo correspondiente al ejercicio de funciones del Dr. *Isaltino Morais* como Ministro de las Ciudades, Ordenamiento del Territorio y Ambiente, en el XV Gobierno Constitucional

⁷⁹³ Es importante referir que (1) llegó a ser concertada, dentro del Gobierno, la propuesta de Ley de Autorización Legislativa para presentar en la Asamblea de la República que autorizaba al Gobierno a legislar sobre «*un régimen jurídico especial de precalificación ambiental y urbanística de un área, denominada Bahía del Tejo (...) y a crear una entidad pública empresarial y sociedades anónimas de capitales públicos por aquella participadas como instrumento de su concreción*», y que (2) llegaron a tener lugar las primeras reuniones de coordinación con los Alcaldes de *Almada*, *Seixal* y *Barreiro*, los tres bastante implicados en el proceso

crear condiciones de un desarrollo sostenible y de calidad en el área de intervención y su cohesión socio-económica»⁷⁹⁴.

Citando el preámbulo del reglamento legal entonces en preparación, refiriéndose a los tres grandes complejos industriales, «se trata, efectivamente, de una vasta área cuyos suelos, a lo largo de los años, fueron objeto de permanentes contaminaciones derivadas de las sustancias contaminantes utilizadas en las actividades industriales ahí instaladas.

Por otro lado, la progresiva y lenta desactivación de aquellas actividades industriales no ha permitido la deseable articulación de estrategias de ordenación territorial y urbana entre el Estado y las autarquías implicadas, e incluso de estas entre sí, realidad que, siendo exigible en cualquier punto del territorio nacional, asume en estas áreas un carácter prioritario.

(...) Comprobándose la existencia, en propiedad del Estado, y de diversas compañías públicas, de un vasto conjunto de terrenos, con dimensión aproximada de X hectáreas, situados en aquella zona de decisiva relevancia estratégica para el desarrollo integrado del área metropolitana de Lisboa, exigirían, por su estado de degradación y contaminación, urgente intervención en el plano de la rehabilitación ambiental y urbana, siendo importante, pues, proceder a una intervención que permita rápidamente su recuperación, reconversión, valorización y desarrollo urbano y ambiental sostenibles (...).

Efectivamente, la conexión entre las dos orillas del Tejo con infraestructuras adecuadas, para proporcionar una conexión coherente y de continuidad metropolitana entre Lisboa y los restantes municipios implicados, presupone un tratamiento cuidadoso y en tiempo adecuado de las áreas de expansión

urbana debidamente programadas y con los instrumentos de gestión territorial que, de forma ejemplar a nivel nacional e internacional, aseguren un urbanismo de calidad»⁷⁹⁵.

En este marco, la intervención de transformación no sólo configuraría un «proyecto especial», con competencias extraordinarias de planificación y gestión urbanística – con una participación más activa de los municipios –, sino que, al incidir sobre la coordinación de varios grandes proyectos, permitiría también, por primera vez, ensayar un «proyecto urbano» a otra escala, que pasaría a denominar por «proyecto metropolitano».

En este contexto, el proceso de planificación operativo – informado por una dinámica de ejecución efectiva de obra en el terreno y no por una simple intención de gestión del territorio –, se desarrollaría a otro nivel: no incidiría apenas sobre las tres grandes intervenciones, cada una ya de por sí bastante relevante en la escala metropolitana (cada una de ellas una *Expo'98* potencial, aunque con menos recursos, más problemas y sin el evento), sino que permitiría progresar en su coordinación, a partir de una visión única de escala superior, y, lo más importante, permitiría concebir su realización en fases asociadas a algunos de los más importantes proyectos de infraestructura de la metrópolis, en particular del estuario y de la orilla sur.

Por ejemplo:

- (1) La definición de prioridades relativa a la tercera travesía del Tejo, encuadrada en un proyecto de promoción pública de esta naturaleza, tendría siempre que valorar la opción del cruce viario-ferroviario *Chelas/Barreiro*;

⁷⁹⁴ Propuesta de Ley de Autorización Legislativa que autorizaba el Gobierno a legislar sobre «un régimen jurídico especial de precalificación ambiental y urbanística de un área, denominada Bahía del Tejo (...) y a crear una entidad pública empresarial y sociedades anónimas de capitales públicos por aquella participadas como instrumento de su concretización», documento policopiado, 13 de diciembre de 2002

⁷⁹⁵ Preámbulo del proyecto de reglamento legal anexo a la propuesta de Ley de Autorización Legislativa que autorizaba el Gobierno a legislar sobre «un régimen jurídico especial de precalificación ambiental y urbanística de un área, denominada Bahía del Tejo (...) y a crear una entidad pública empresarial y sociedades anónimas de capitales públicos por aquella participadas como instrumento de su concreción», documento policopiado, 13 de diciembre de 2002

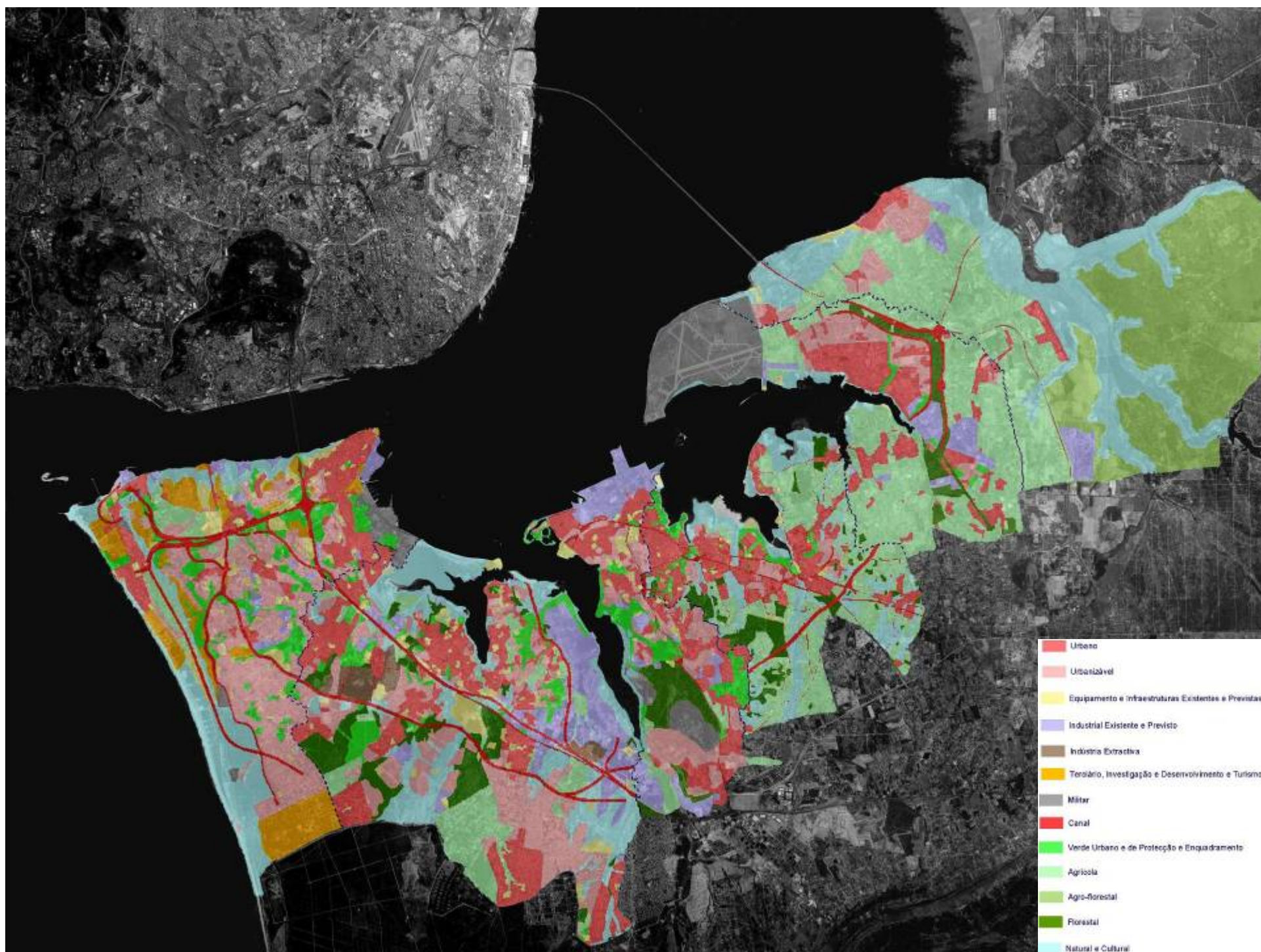


Imagen 623

Síntesis de las definiciones de ordenación constantes de los planes directores municipales de los seis municipios del arco ribereño – Almada (1995), Seixal (1993), Barreiro (1994), Moita (1992), Montijo (1997) y Alcochete (1997) –, según categorías normalizadas, elaborado en la Comisión de Coordinación y Desarrollo Regional de Lisboa y Valle del Tejo, 2002

- (2) La decisión sobre la localización del nuevo aeropuerto de Lisboa ganaría una nueva perspectiva (articulado con el programa de la intervención), y;
- (3) El programa de grandes equipamientos de la orilla sur encontraría una nueva oportunidad de reequilibrio – por ejemplo, en lo que respecta a la enseñanza superior, I&D, o a la localización de servicios del Estado de ámbito nacional.

Sin avanzar con especulaciones – porque no hubo tiempo para progresar con los estudios técnicos y la prevista discusión pública del programa –, algunas ideas programáticas del proyecto afloraron a pesar de todo:

1. Relativas a la vocación, dentro del conjunto, de los terrenos de los tres grandes complejos industriales:
 - *Margueira*: aprovechando el trabajo reciente promovido por el Ayuntamiento e integrando este estudio en el nuevo escenario, (1) reforzar su vocación como espacio de cultura y I&D, (2) integrando un servicio público de ámbito nacional (cultura/I&D), (3) reevaluando el programa residencial en función de la efectiva capacidad de las accesibilidades, con eventual transferencia de volumetrías a otras localizaciones, (4) integrando la *Terminal Fluvial de Cacilhas* en la antigua dársena 13, (5) prolongando la línea del tranvía (*MST*), que dejaría de terminar en *Cacilhas* y continuaría hacia la *Cova da Piedade* y de ahí hacia el *Seixal*;
 - *Siderurgia*: abandono del estudio existente, pasando a prever (1) un importante componente residencial en la zona norte del recinto, bien integrada en los sistemas de transporte público (fluvial y nuevo *MST*), controlando su efecto inductor en el entorno suburbanizado, (2) realización del ramal de ferrocarril desde *Coina* hasta las industrias de acero existentes, y (3) aprovechamiento de esta

infraestructura para la creación de una zona logística / parque empresarial en la parte sur de los terrenos;

- *Quimiparque*: abandono de los estudios existentes y desarrollo según el escenario de la construcción de la nuevo puente *Chelas/Barreiro*, integrando también los terrenos de la Administración del Puerto de Lisboa, asumiendo así una localización de primera línea en el Tejo (central en la metrópolis), constituyendo una oportunidad irrepetible para el refuerzo de la competitividad del área metropolitana y para el “up-grade” de las actividades en la orilla sur – incorporando edificabilidades transferidas de la *Margueira*, (1) desarrollando, con una mayor densidad del edificado, un importante programa terciario y residencial de calidad capaz de inducir la recalificación del entorno, e (2) integrando un Ministerio y servicios públicos;
2. Relativas a algunos territorios del entorno que se consideraron necesarios para la coordinación de la intervención:
 - *Cacilhas*: aprovechamiento de la localización de excepción del puntal en el estuario (liberado del nudo de transportes) para implantación de un gran equipamiento público de ámbito nacional / internacional, capaz de asumir, también, una función de icono arquitectónico contemporáneo – utilizando la metáfora de la *Ópera de Sydney* del Área Metropolitana de Lisboa sobre el Tejo;
 - Mancha forestal del *Vale do Zebro*: asumida como el gran parque de *Monsanto* de la orilla sur;
 - *Alfeite*: aunque no integrado en la intervención, se planteaba el escenario de que, en una fase posterior y en la secuencia de la dinámica introducida en el arco ribereño, la base de la *Armada* pudiese ser trasladada a una localización más adecuada a nivel militar y urbano (en mar abierto, autofinanciándose con la transformación de los terrenos), pudiendo así ayudar a viabilizar una nueva

accesibilidad alternativa al recinto de la *Margueira*, a partir del sur;

- Terrenos de la *Base Militar de Montijo*: no integraba la operación y, en un escenario a largo plazo de desafectación militar, constituiría la segunda gran mancha verde del arco ribereño sur – eventualmente puntuada con algunos equipamientos públicos;

3. Relativas a la infraestructura metropolitana:

- Puente viario-ferroviario *Chelas/Barreiro*: una prioridad en el cuadro de la intervención;
- El cinturón ribereño: una segunda prioridad, inmediatamente ejecutable entre *Barreiro*, la *Siderurgia* y el *Seixal*, pero de muy difícil ejecución en el tramo *Margueira-Seixal-Siderurgia* – ahí dependiente de la desafectación del uso militar en *Alfeite* (trazados a estudiar);
- la red metropolitana de ferrocarril: aprovechar el nuevo puente para cerrar la conexión de la línea circular de Lisboa (norte), *Puente 25 de Abril* y *Fogueteiro*, creando así un anillo metropolitano completo, recorriendo los territorios interiores del arco ribereño sur
- el MST: extensión e integración en las zonas a intervenir;

4. Relativas a la integración de las zonas de intervención con los tejidos urbanos del entorno local, a estudiar caso a caso con los respectivos municipios.

Como puede comprobarse, el efecto inductor expresado en la articulación con las grandes infraestructuras y equipamientos metropolitanos, sería tan importante como la coordinación de las intervenciones ambientales y urbanísticas en los tres grandes complejos industriales, generando una dinámica de desarrollo general que la historia urbana de Lisboa tiene como deuda respecto al arco ribereño sur – siendo pues, creo, bien ajustada la designación de «*proyecto de metrópolis*».

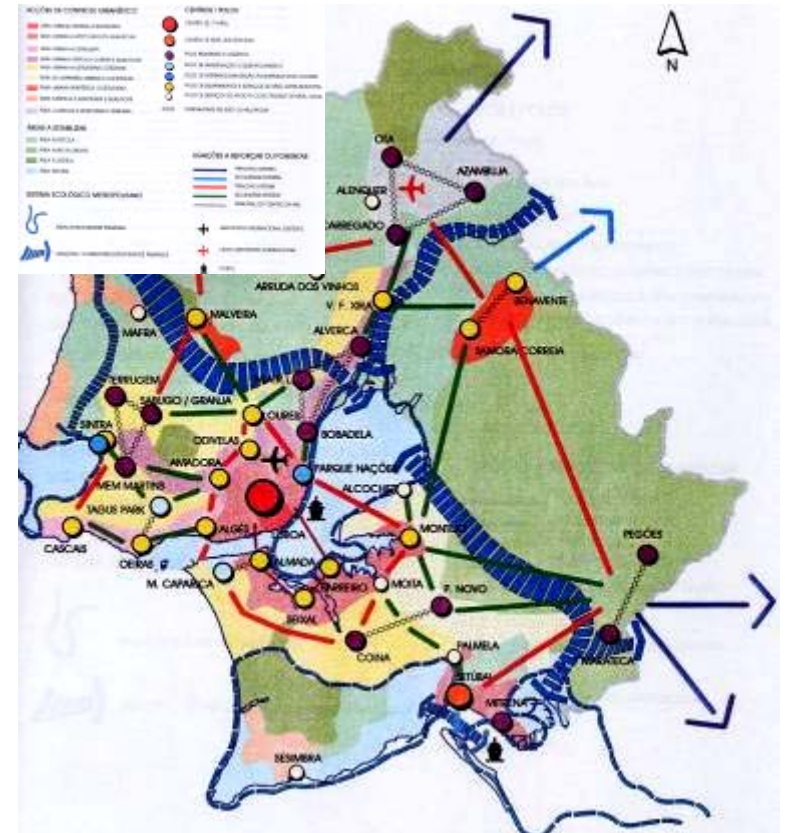


imagen 624

Plan Regional de Ordenación del Territorio del Área Metropolitana de Lisboa, 2002: plan del esquema del modelo territorial

Es importante no olvidar que, en función de las disposiciones que contiene, este proyecto de metrópolis correspondería a una acción operativa de implementación de los conceptos territoriales del *Plan Regional de Ordenación del Territorio del Área Metropolitana de Lisboa* (PROT-AML), en vigor y con los que sería convergente.

En efecto, y sin entrar en una irrelevante evaluación de detalle, el PROT-AML⁷⁹⁶ no solo definió como objetivos principales (1) el «*re-centrar el Área Metropolitana en el Estuario del Tejo*», (2) el «*desarrollar la "Gran Lisboa", ciudad de dos orillas*», por oposición a una metrópolis más desarrollada al norte del Tejo, y (3) el «*poli-*

⁷⁹⁶ Aprobado por el Gobierno por la *Resolución del Consejo de Ministros* nº 68/2002, de 7 de febrero, y publicado en *Diário da República* en 8 de Abril

centrar la región» – todos pareciendo enunciados a la medida del proyecto metropolitano *Bahía del Tejo* –, sino que englobó, en su «*esquema del modelo territorial*», por lo que respecta al arco ribereño sur, los tres terrenos propiedad del Estado de la *Margueira*, de la *Siderurgia* y de la *Quimiparque* como «*áreas con potencialidad de reconversión/renovación*».

Tomando como referencia los cuatro objetivos fundamentales del PROT-AML, expuestos en el preámbulo de la RCM que lo aprobó, todos convergían con el proyecto de metrópolis de la *Bahía del Tejo*: la «*contención de la expansión metropolitana*» (expresada en la reutilización de los terrenos industriales); la «*diversificación de las centralidades, en las dos orillas del Tejo, soportada en una reorganización del sistema metropolitano de transportes y en el marco de una estrategia para la movilidad*»; la «*salvaguarda de la estructura ecológica metropolitana*» (manifestada en la ocupación urbana sobre "brown fields" y no sobre terreno rústico), y; la «*promoción de la calificación urbana de las áreas degradadas o socialmente deprimidas, de las áreas periféricas o suburbanas y de los centros históricos*».