

SANTA APOLÓNIA, LISBON – LOST LINK WITH THE RIVER

Maria João Matos UBI – Universidade da Beira Interior Covilhã - Portugal

Summary

Since very early in history, the importance of maritime commerce and fluvial navigation has been crucial for Lisbon's development. The waterfront and the city were strongly connected, until the end of the 19th century, when railway clearly isolated the port from the metropolis. Riverside areas rehabilitation really began only two decades ago, along with urban regeneration politics.

Nowadays, Lisbon's port is confronted with the necessity of keeping up with other ports as commercial emporium and tourist platform. At the same time, reintegration of the riverside into the city space is needed, as a way to qualify Lisbon's public space and recover the lost identity of this "city of water".

In the waterfront of Santa Apolónia, those realities have great importance as it situates near the historical and popular quarter of Alfama, functionally and socially connected with the river since Islamic occupation, almost 1000 years ago.

Santa Apolónia's public space is analysed from different physical and social perspectives. Problems as degradation, privatisation, gentrification and segregation are detected in this area, reinforcing a spatial and functional discontinuity waterfront/city.

The old Santa Apolónia's rail station plays a central role. Multifunctional and open to all, this public space acts as a dynamic centre of the place and stands as a reference of city's memory.

Possible solutions for sustainable development and the creation of a place of identity for citizens are proposed: facilities for locals, careful design of public space, public art for all

Contextualizando...

Questões como a competitividade entre metrópoles e a ânsia de uma identidade urbana própria continuam a estimular a requalificação urbana nas frentes ribeirinhas metropolitanas. No entanto, por vezes os interesses locais são esquecidos, em benefício dos interesses económicos em jogo, mais direccionados para intervenções mediáticas e monetariamente rentáveis a curto prazo. Então, as funções e os tipos de elementos construídos naqueles espaços não se encontram ajustados às populações locais, cuja tradição se baseia na forte ligação com a frente de água.

A zona de Santa Apolónia, em Lisboa, surge como um caso paradigmático deste fenómeno urbano.

Lisboa e o Tejo

O crescimento de Lisboa faz-se essencialmente ao longo da margem, desde a sua fundação até ao final do século XIX, época em que se inicia o desenvolvimento urbano (tardio) da era industrial. A linha férrea paralela à frente de água, passa então a constituir uma verdadeira barreira física, cortando a cidade em duas partes distintas com zonas portuárias vedadas ao acesso público.

Depois disto, só por volta dos anos 40 do século seguinte se verificam mudanças significativas na paisagem ribeirinha, com a introdução de alguns edifícios modernistas de apoio ao tráfego marítimo e fluvial. Em Belém inaugura-se a Exposição do Mundo Português e mais tarde aprova-se um plano de melhoramentos para a parte oriental.¹³

Nos anos 70 realiza-se a adaptação dos terminais de Alcântara e Santa Apolónia à movimentação de contentores. No entanto esta intervenção constituiu um caso isolado na inércia predominante nas áreas da Administração do Porto de Lisboa (APL), organismo público detentor de autonomia administrativa sobre a zona portuária de Lisboa

¹³ T. B. Salgueiro (2001), p. 98.

No último quartel do século XX, com a nova conjuntura político-social e a adesão à comunidade europeia, surgem outras perspectivas para a cidade e o seu porto no contexto internacional. O movimento do porto da cidade de Lisboa diminuirá substancialmente. Tornando-se então urgente intervir, colocando-o nas redes transeuropeias e simultaneamente articulando-o com a cidade.

A Associação dos Arquitectos Portugueses (AAP) lança em 1988 um concurso de ideias para a frente ribeirinha, dando origem ao despertar do interesse da opinião pública por este espaço da cidade. Redescobrem-se o rio e os benefícios de uma relação de proximidade entre este e a metrópole.

Actualmente, dos processos de transformação da frente de água de Lisboa ressalta acima de tudo a persistência de um desfazamento cidade/margem ribeirinha em termos físicos, funcionais ou sociais.

Santa Apolónia: história de um lugar à beira-rio



Santa Apolónia (entre Alfama e o Tejo)

O núcleo de Alfama e a sua zona ribeirinha foram-se desenvolvendo ao longo da história através de uma forte influência recíproca nos aspectos físicos, funcionais e sociais já na Lisboa muçulmana. Desde cedo aí coexistiram diferentes classes sociais, encontrando-se frequentemente ricos palácios paredes meias com habitações humildes.

O assoreamento do rio veio possibilitar a extensão da ocupação até junto da praia, para construção de infra-estruturas que pudessem apoiar as actividades portuárias e comerciais crescentes. Em consequência, no início do século XVI, D. Manuel ordena a construção das Tercenas da Porta da Cruz (fundição de artilharia), um dos primeiros edifícios públicos da cidade, situado na esquina da Muralha Fernandina. A praia de Alfama acolhia cais, mercados e feiras a que acorriam lisboetas e estrangeiros.

O terramoto de 1755 e incêndio que se lhe segue vêm destruir praticamente todo o bairro de Alfama, que se reedifica sobre a malha pré-existente. Outro tipo de intervenção será aplicado na zona ribeirinha, procedendo-se ao alinhamento de fachadas, ao estabelecimento de aterros e ao alargamento da via pública marginal.

Grandes mudanças surgem a partir de meados do século seguinte. Constrói-se a linha férrea de ligação de Lisboa ao Norte, resultando de uma política de construção de obras públicas empenhada em recuperar o atraso em relação à Europa Industrial.

Dentro desta lógica progressista, inaugura-se em 1865, no sítio do Cais dos Soldados, a nova Estação de Santa Apolónia, destinada a passageiros e mercadorias. Assentava sobre grandes aterros,

implicando a destruição de diversos palácios e estruturas industriais ao longo da frente ribeirinha oriental, vindo a alterar a paisagem e o funcionamento da cidade.

A partir dos anos 70 do século XIX, o edifício da fundição sofre transformações de maneira a adaptar-se a novo uso: o de Museu Militar.

Na década seguinte inicia-se um plano global de remodelação do Porto de Lisboa. Neste contexto realizam-se obras de modernização dos Cais de Santa Apolónia e Terreiro do Trigo e, mais tarde, constroem-se os armazéns portuários em estrutura de ferro.

A chegada dos anos 1940 fica marcada pela construção da Av. Infante D. Henrique. A divisão cidade/porto torna-se então ainda mais evidente, estando criada uma verdadeira barreira em termos visuais e de acessibilidade entre Lisboa e o Tejo, a que se acrescentará a vedação da faixa ribeirinha pertencente à APL.

Entretanto o bairro de Alfama, com uma população essencialmente de fracos recursos, sofre de insalubridade e de degradação generalizada, chegando a propor-se a sua demolição com base em princípios higienistas. Cresce paralelamente um movimento de opinião pública apoiando a recuperação patrimonial de Alfama.

Será no entanto necessário esperar até ao final dos anos 80 para que se instale um Gabinete Técnico Local em Alfama, sendo seus objectivos prioritários a requalificação, a manutenção da população existente e a criação de condições no sentido de apelar à fixação de faixas etárias mais jovens, nomeadamente com introdução de novos equipamentos e através da reabilitação dos espaços públicos.¹⁴

A partir desta década novos instrumentos de planeamento definem objectivos para as zonas portuárias. No âmbito de uma segunda versão do Plano de Ordenamento da Zona Ribeirinha (POZOR), identificam-se as seguintes vocações para Santa Apolónia: o apoio a passageiros de cruzeiros turísticos e de navegação fluvial; a náutica de recreio; as actividades marítimo/turísticas; a salvaguarda e valorização do património histórico, arquitectónico e arqueológico; a cultura, o lazer e o turismo.

No que diz respeito aos planos municipais, prevêem, para o caso concreto de Santa Apolónia, o reordenamento das áreas portuárias com a introdução de novas funções, salvaguardando os valores patrimoniais e preservando o tecido residencial. No âmbito do PDM define-se a Unidade Operativa de Planeamento e Gestão 1 (UOPG 1), englobando a área histórica central de Alfama, para a qual será realizado o Plano de Urbanização do núcleo histórico de Alfama e Colina do Castelo.¹⁵ Este plano abrange uma parte da zona ribeirinha, que define como uma das áreas mais susceptíveis de mudança em termos de usos, propondo a qualificação do espaço público.

Em consequência, aposta-se na faceta de plataforma turística do porto de Lisboa, tentando tirar partido da situação privilegiada de Santa Apolónia junto ao centro histórico com a inauguração do terminal de cruzeiros. Procede-se também à requalificação da área - nomeadamente com a reconversão dos armazéns em equipamentos de apoio a passageiros dos cruzeiros, espaços comerciais e de restauração e lazer. Estabelece-se ainda uma frente aberta entre a cidade e o rio através da demolição dos armazéns fronteiros ao Largo dos Caminhos de Ferro e a desactivação do troço de linha férrea existente no cais para uso portuário.

A Exposição Mundial de 1998 opera um impacto significativo no espaço metropolitano e, muito particularmente, ao longo do eixo ribeirinho ligando o centro histórico a Oriente. Promovido pelo

Comissariado da Expo'98, implementa-se um projecto de reabilitação da zona entre Santa Apolónia e Marvila, com o objectivo de regenerar urbana e socialmente aquela área. Este programa, a que se deu o nome de Caminho do Oriente, veio reforçar uma tendência positiva verificada na

¹⁴ CML (1993), p. 64.

¹⁵ CML (1996).

requalificação das frentes ribeirinhas de Lisboa, ao contribuir para a reconversão de edificado obsoleto cedido pela APL para restauração e comércio bem como para a valorização de muitos outros edifícios.

Uma análise morfológica e funcional

Este troço de frente de água beneficia de uma orientação privilegiada, abrindo-se para Sudeste e para o estuário do Tejo, encaixando-se numa encosta paralela ao rio, onde se encontram alguns edifícios e conjuntos arquitectónicos notáveis, inseridos numa malha construída densa, cuja volumetria e colorido rico se vêem realçados pela luz natural que neles incide. A colina e o rio integram assim um cenário de grande beleza, desde há muito admirado por escritores e pintores.

A morfologia urbana actual da zona em que se centra o estudo resulta essencialmente de intervenções levadas a cabo a partir do século XIX. No entanto, os seus limites do lado de terra definem-se segundo uma malha urbana que remonta à época pombalina ou até ao reinado de D. Manuel. Se caminharmos apenas alguns metros para fora desta área, poderemos entrar na estrutura urbana de Alfama, vestígio da época de ocupação islâmica (séc. VIII a XII).

A malha, tanto mais recente quanto mais próxima do rio, define essencialmente espaços públicos lineares – ruas e linha de cais –, que estarão em princípio associados à circulação (pedonal ou outra).¹⁶

A zona em torno do Museu Militar, prolongando-se até ao rio, constitui uma situação de excepção que vai romper com esta lógica, estabelecendo uma quebra no alinhamento de edificações ao longo da Av. Infante D. Henrique e originando um espaço não linear propício à estada. Forma-se aqui um dos poucos espaços públicos amplos em que a cidade histórica e o rio se aproximam visual e fisicamente. Também os cais, pela sua espacialidade aberta para o rio, se tornam potencialmente favoráveis à paragem e contemplação.

A praça aberta para o rio

Constata-se a existência de grande número de equipamentos de restauração/lazer, bem como de estabelecimentos comerciais. Centram-se na estação, nos pisos térreos dos edifícios da R. dos Caminhos de Ferro e na zona de cais, ocupando os antigos armazéns.



¹⁶ A. Seixas et al. (1997).

Existe uma clara diferenciação no tipo de estabelecimentos consoante se situem na área da estação ou na área de cais, desde o investimento em termos de imagem até ao perfil dos potenciais e reais utilizadores, vislumbrando-se aqui algo da “cidade dual”.

Escritórios do sector privado ocupam partes dos armazéns reconvertidos da Doca do Terreiro do Trigo, sendo no entanto mais significativa a presença de equipamentos comerciais ou de restauração/lazer. Encontramos ainda alguns equipamentos culturais, de onde se destaca o Museu Militar.

Para a zona de Santa Apolónia convergem grande parte dos diferentes meios de transporte de passageiros que servem a metrópole. Esta característica tenderá a reforçar-se com a abertura da estação de metropolitano que se prevê para um futuro próximo.

Existem poucos edifícios ocupados com habitação. Contudo, o Bairro de Alfama, caracterizado por uma considerável densidade populacional, faz fronteira com a área. Lamentavelmente pode-se constatar a muito fraca utilização do espaço público da frente de água pelos habitantes do bairro. A. F. da Costa,¹⁷ no seu exaustivo estudo sobre a sociedade de bairro em Alfama, salienta o facto de, maioritariamente, os habitantes do bairro apresentarem um perfil popular, exercendo, ou tendo exercido, actividades pouco qualificadas - associadas ao porto, à indústria ou ao terciário -, apesar de também aqui se encontram quadros, profissionais liberais, indivíduos ligados às letras e às artes.

Uma grande percentagem desta população já esteve de alguma forma envolvida em actividades ligadas ao porto, marcando o facto de forma significativa a identidade local. Isto acontece mesmo depois das transformações operadas nos sectores portuários e alfandegários, indutoras de reformas antecipadas e reconversões profissionais.¹⁸

Somos levados por isso a crer que, ao afastar-se (ou ser afastada) do rio, a população tende a perder um pouco da sua identidade, podendo enfraquecer-se a sua consciência de cidadania.

Actividades no espaço público: para todos?

Verifica-se a existência de algumas actividades portuárias de diferentes tipos ao longo de toda a frente ribeirinha, que na maior parte do tempo não contribuem significativamente para grandes movimentações no cais, coexistindo no espaço público com as actividades de lazer e restauração já referidas, essas sim, causa de bastante movimento e circulação a determinadas horas. Durante a noite – sobretudo ao fim de semana - constata-se uma nítida vocação para o lazer, animando-se as zonas de cais com a presença de frequentadores dos bares e restaurantes.

Alguns eventos vêm alterar pontualmente a rotina das utilizações habituais. Entre estes destacam-se os concertos de música dita “alternativa” promovidos pelo Lux,¹⁹ que por vezes se realizam ao ar livre no Cais de Santa Apolónia ou no Terminal de Cruzeiros, espaço também utilizado para outro tipo de eventos de carácter mais social (Festival Social).²⁰ Também de cariz social, destaca-se a Festa dos Sem-Abrigo organizada pela revista Cais. A este propósito salienta-se ainda a presença e pernoita de grande número de indivíduos deste grupo em torno da estação de comboios.

Difícilmente se identificam cidadãos usufruindo do espaço público para estada e convívio durante o dia, exceptuando alguns indivíduos conversando na estação, pescando à linha ou passeando no cais, e pequenos grupos em torno do quiosque da Av. Infante D. Henrique. À noite será sobretudo junto aos bares que se regista maior movimento.

As esplanadas dos armazéns reconvertidos recebem número significativo de pessoas em dias de bom tempo mas, constituindo um espaço público privatizado, apenas se destinam aos consumidores dos restaurantes e bares.

Depreende-se que se mantém, ao nível social, uma notória distinção de utilizadores predominantes de um lado e de outro da Av. Infante D. Henrique: enquanto do lado de terra, apesar de tudo, existe uma maior mistura e diversidade social, do lado do rio os novos usos relacionados com

¹⁷ A. F. da Costa (1999), p. 78-84. Apesar disso, o nº de habitantes tem vindo a decair desde 1970, segundo dados fornecidos pelo INE relativos às freguesias de S^{to} Estêvão e S. Miguel. *Idem*, p. 72.

¹⁸ *Idem*, p. 78.

¹⁹ O Lux marca presença como bar/discoteca de referência na noite de uma Lisboa cosmopolita

²⁰ O Festival Social consta de uma “mostra de propostas alternativas de organização da sociedade”. (www.inde.pt)

o lazer e o comércio parecem ter-se apropriado em grande medida da zona portuária, atraindo preferencialmente pessoas social e economicamente favorecidas.

Em Santa Apolónia identificam-se grande parte dos problemas mais frequentes detectados no espaço público das metrópoles contemporâneas, para além de alguns aspectos reveladores das dificuldades presentes na reconversão das frentes de água urbanas.

Em primeiro lugar, registam-se diversos inconvenientes derivados do trânsito em veículos motorizados. O atravessamento da zona por uma via principal de circulação da cidade estabelece um corte no território, dificultando as acessibilidades pedonais, nomeadamente o acesso ao cais.

Outro aspecto, que prejudica em grande medida as acessibilidades dos transeuntes e os valores estéticos do espaço urbano, prende-se com o estacionamento em zonas pedonais. Em alguns casos os passeios encontram-se de tal modo congestionados que a passagem de peões se revela praticamente impossível. Torna-se notória aqui a dialéctica congestão-degradação dos centros históricos de que nos falam J. Borja e Z. Muxí,²¹ não só derivada da utilização de veículos privados mas também devido à grande concentração de terciário e à existência de um interface de transportes, funções que trazem consigo a necessidade de grande número de lugares de estacionamento.

Podemos identificar, ainda como aspecto negativo neste espaço, a falta de elementos arbóreos e a quase completa impermeabilização do solo. As opções em termos de mobiliário urbano também não contribuem para a valorização do espaço, numa perspectiva estética e de conforto. Os bancos, por exemplo, são praticamente inexistentes e os que existem são inadequados. Outros objectos, como as paragens de autocarro, os candeeiros, as papeleiras, os pilaretes ou os suportes publicitários, não apresentam qualquer combinação em termos de desenho ou materiais. Estes aspectos vão impossibilitar a zona se estabeleça como lugar de convívio e lazer. A praça criada em frente ao Museu Militar, bem como as áreas de cais, estarão dotadas das condições base para tal, sendo no entanto necessário investir na melhoria do seu ambiente urbano em termos estéticos e funcionais, privilegiando o peão em relação ao automóvel e a “Arte Pública”²² em relação à rentabilização económica do solo a todo o custo.



²¹ J Borja e Z. Muxí, in P. Brandão et al. (2000), p. 79.

²² Como Arte Pública entende-se “o conjunto de artefactos de características eminentemente estéticas que mobilam o espaço público” (podendo abranger o desenho do espaço, o paisagismo, a escultura ou até performances) A. Remesar in P. Brandão e A. Remesar (2000), p. 67.

A presença constante do automóvel

Para além dos problemas acima referidos, detectam-se ainda alguns aspectos negativos característicos das frentes de água, que prejudicam grandemente a complementaridade cidade/porto. A localização exclusiva destas áreas urbanas proporcionou a gentrificação - que não se combateu - e o predomínio do lazer, ignorando as funções tradicionais portuárias e a população local. Parece haver aqui uma colonização do porto pelas lógicas de transformação das metrópoles da rede internacional, dominadas pelos actores integrados na sociedade global/informacional. No entanto, apesar do investimento em equipamentos voltados para a projecção da metrópole no exterior, o tratamento – ou neste caso o não tratamento – do espaço público aparece como um contra-senso.

Num troço de frente de água contíguo à cidade histórica e popular, mais do que em qualquer outro, a continuidade física e simbólica torna-se essencial para o reatar de uma ligação perdida. Na frente ribeirinha de Santa Apolónia tal não acontece, como vimos, em diversos aspectos, sejam eles morfológicos, funcionais ou sociais, nem são conhecidos projectos que apontem nesse sentido.

Propostas para um lugar de identidade

Pode-se constatar que praticamente não há apropriação deste espaço público pela população local. A tendência para o distanciamento cidade/porto, iniciada em Lisboa no século XIX, não mostra aqui sinais de inversão, no que diz respeito ao reforço de identidade da população local através das funções presentes na frente de água.

Aponta-se como principal razão a especialização do porto iniciada no século XIX, a consequente mudança de tipo de actividades portuárias - com redução significativa da mão de obra necessária – e a alteração da configuração espacial da margem – com a destruição dos pequenos cais para embarcações de pesca. O distanciamento radicalizou-se sobretudo com a criação de áreas vedadas ao acesso público, não só na frente ribeirinha de Santa Apolónia/Terreiro do Trigo, como em praticamente toda a cidade.

Acrescenta-se ainda o factor de separação introduzido pela Av. Infante D. Henrique, ainda hoje um obstáculo à eficaz integração da frente de água na cidade histórica.

Ao longo deste processo, a população de Alfama vai-se afastando do rio, com o qual sempre estivera estreitamente ligada, como já vimos, tanto pela proximidade física como pela sua dependência em relação às actividades ribeirinhas. Mesmo perante a presente conjuntura de intervenção urbana, defensora de uma aproximação cidade/rio, as populações locais parecem ficar esquecidas nas prioridades das reconversões das frentes de água. No presente caso, a política mercantilista da APL opta preferencialmente por concessionar os seus espaços para funções rentáveis, que poderão por isso suportar rendas mais elevadas. Ficam então comprometidas as hipóteses de aproveitamento dos espaços portuários desactivados para equipamentos destinados à população local.

Apesar disso, evidencia-se a importância desta frente ribeirinha no contexto mais abrangente da cidade de Lisboa tanto nos aspectos funcionais como nos aspectos identitários.

Quanto aos primeiros, salienta-se antes de tudo a presença de um importante interface de transportes, em que predomina a estação de comboios como equipamento multifuncional gerador de actividades diversas e agregador de diferentes tipos de actividades à sua volta. Este terminal constitui o nó de ligação da capital com outras importantes cidades do país e internacionais, estabelecendo-se como Estação Central da capital -, hoje com o fluxo de tráfego de passageiros diminuído, devido à Estação do Oriente. Associada aos transportes, regista-se ainda a passagem da via mais directa de ligação do centro histórico à nova centralidade a Oriente.

Outra função presente no sítio consiste na significativa concentração de organismos e serviços públicos relacionados com a cidade e com o seu papel de capital, constituindo uma referência essencial para a definição de um pólo de actividades institucionais, aqui conjugado com o centro histórico.

Também os equipamentos e eventos culturais localizados na área de estudo se caracterizam por uma importância significativa à escala metropolitana.

Não menos importante que as funções urbanas animadoras do espaço público, é o valor identitário do lugar que poderá ajudar à construção de uma ideia de cidade para os lisboetas. Destaca-se aqui o papel essencial do património urbanístico e arquitectónico, riquíssimo neste troço de cidade histórica, ao qual se acrescenta o valor simbólico e paisagístico do estuário do Tejo.

Constitui-se ainda nos cais uma zona onde domina a função de lazer com muita procura por parte de certos grupos de cidadãos o que, embora comporte alguns aspectos positivos, também poderá comprometer a evolução sustentada deste lugar privilegiado e simbólico da cidade se outras funções não atenuarem a tendência para a mono-funcionalidade.

À função de lazer vão-se ainda conjugar as funções de entreposto comercial e de plataforma turística, dois usos de solo considerados fulcrais para um desenvolvimento bem sucedido da frente de água da capital e sua pertença à rede de metrópoles internacional.

A zona de Santa Apolónia representa uma importante porta de entrada na cidade histórica, seja chegando por rio, por estrada ou por comboio. Por isso, a imagem do seu espaço público e as funções nele presentes assumem uma importância fulcral para o modo como a cidade é considerada do exterior, razão pela qual se identificam acções de reconversão urbana reflectindo a lógica da competitividade inter-metropolitana.

Estas actividades associadas a redes globais desenvolvem-se num cenário de grande valor patrimonial e simbólico, para muitos – portugueses e estrangeiros - representativo de uma identidade lisboeta simultaneamente histórica, popular e cosmopolita..

No entanto tais intervenções e actividades só terão um efeito verdadeiramente positivo no desenvolvimento económico-social da metrópole se orientadas por um sistema de funcionamento concertado, que permita às funções de carácter local sustentarem o papel deste espaço urbano como contributo para o posicionamento de Lisboa na rede de metrópoles internacional. Ou seja, este espaço público terá de ser apropriado pela população local com ele identificada. Apenas assim o lugar se manterá o vivo e apelativo ao longo do tempo, acompanhando o desenvolvimento da metrópole com o constante reforço de identidades e de cidadania.

Para tal poderá contribuir em grande medida o funcionamento do edifício da estação, monumento marcante na imagem urbana, reforçando-se a variedade de funções que já comporta e abrindo-o à diversidade de utilizadores. A par dos passageiros dos comboios, de meios socioeconómicos bastante diversificados, de moradores locais e dos funcionários da estação, regista-se a presença constante de indivíduos nitidamente desintegrados da sociedade global/informacional, como “sem-abrigo”, pedintes ou “arrumadores”. Trata-se de um verdadeiro espaço público no sentido de um lugar aberto a todos, constituindo uma amostragem das desigualdades sociais presentes na metrópole contemporânea.

Estaremos certamente perante um dos fenómenos positivos identificados por J. Borja e Z. Múxí nas novas tendências relativas ao espaço público: as estações multifuncionais como pólos de dinamização de zonas urbanas - característica que tenderá a reforçar-se e expandir-se com a entrada em funcionamento da estação do metro.

Na realidade, concentram-se múltiplos usos do solo e de funções urbanas naquele troço de frente ribeirinha, condição essencial para a manutenção de um espaço sustentável. Infelizmente, falham alguns aspectos essenciais para que se verifique um desenvolvimento sustentável: a complementaridade cidade/frente de água, a vivência do lugar por parte da população local e a qualidade do espaço público em termos físicos.

De uma separação assumida cidade/porto, baseada na incompatibilidade funcional parece passar-se a uma separação cidade/frente de água dissimulada: não existem barreiras físicas intransponíveis, mas as lógicas dominantes de intervenção na metrópole contemporânea geram uma segregação social e funcional evidente. Os habitantes de Alfama não se apropriam dos espaços junto ao rio, talvez por disso se terem desabitado, mas mais certamente por não encontrarem aí equipamentos ou espaços públicos apelativos.

Muito poderá ser feito no sentido da melhoria daquele ambiente urbano, esperando-se, por um lado, que a conclusão das obras e abertura da estação de metropolitano venha permitir a requalificação do espaço público, por outro, que as áreas hoje subaproveitadas ou os edifícios

abandonados venham a ser utilizados pela população local que, idealmente, participaria de forma activa no processo de requalificação. Poderiam gerar-se então, a partir de uma “arte dos cidadãos”, sentimentos de identificação com o espaço que contribuiriam para a sua sustentabilidade e a da metrópole.

Se a multifuncionalidade desempenha um papel essencial pela diversidade de utilizações e de utilizadores que implica, suscitando uma evolução sustentável, proporcionando segurança, criando vivências apelativas e contribuindo para o reforço da participação democrática da sociedade civil nas questões da cidade, não podemos esquecer que, para que tal aconteça, torna-se necessário criar outras condições que tornem o espaço público apropriável com afeição pelos cidadãos. A requalificação do património arquitectónico fará parte deste processo, mas sem o cuidado posto nos pormenores²³ e o investimento na Arte Pública, o “direito à cidade” como base do futuro do homem ficará comprometido... porque este implica, inevitavelmente, o “direito à arte” acessível a todos.

Bibliografia Geral

- Administração do Porto de Lisboa (1996) POZOR – Plano de Ordenamento do Porto de Lisboa: desenvolvimento do processo de intervenção na área do plano Administração do Porto de Lisboa, Lisboa
- L'Architecture d'Aujourd'hui (2001) nº 332, Paris, Jan.-Fev. 2001
- Ascher, François (1995) *METAPOLIS: ACERCA DO FUTURO DA CIDADE* Celta Editora, Oeiras
- Associação dos Arquitectos Portugueses (1988) *Lisboa a Cidade e o Rio – Concurso de Ideias para a Renovação da Zona Ribeirinha de Lisboa* Associação dos Arquitectos Portugueses, Lisboa
- Bonillo, Jean-Lucien; Donzel, André; Fabre, Mario (1992) *METROPOLES PORTUAIRES EN EUROPE – LES CAHIERS DE LA RECHERCHE ARCHITECTURALE*, nº 30/31, Editions Parenthèses, Marselha
- Borja, Jordi; Castells, Manuel (1997) Local y Global – la gestión de las ciudades en la era de la información Taurus, Madrid
- Borja, Jordi; Muxí, Zaida (2001) L'espai públic: ciutat i ciutadania - Colecção Espai Públic Urbà Diputació de Barcelona
- Brandão, Pedro; Remessar, Antoni (coords.) (2000) *Espaço público e a interdisciplinaridade* Centro Português de Design, Lisboa
- Bruttomesso, Rinio (ed.) (1993) *Waterfronts: a new frontier for cities on water* Città d'Acqua, Veneza
- Câmara Municipal de Lisboa (1992) *PLANO ESTRATÉGICO DE LISBOA* Câmara Municipal de Lisboa, Lisboa, Out. 1992
- Câmara Municipal de Lisboa (1993) *Reabilitação Urbana* Câmara Municipal de Lisboa, Pelouro da Reabilitação Urbana, Lisboa, Fev. 1993
- Câmara Municipal de Lisboa (1996) Plano de Urbanização do núcleo histórico de Alfama e Colina do Castelo
- Câmara Municipal de Lisboa, DMRU, GLACC, Ago. 1996
- Câmara Municipal de Lisboa (2001a) *REVISÃO DO PLANO DIRECTOR MUNICIPAL DE LISBOA* Câmara Municipal de Lisboa, Abr. 2001
- Castells, Manuel (1996) *The Informational Age: Economy, Society and Culture Volume I – The Rise of the Network Society* Blackwell Publishers, Oxford, 1998
- Chaline, Claude (dir.) (1994) *Ces Ports qui créèrent les Villes* L'Harmattan, Paris
- Comissariado da Exposição Mundial de Lisboa de 1998 (1998) *CAMINHO DO ORIENTE* Área Promark – Parque Expo 98, Lisboa – Set. 1998
- Costa, António Firmino da (1999) *Sociedade de bairro – Dinâmicas sociais da identidade cultural* Celta Editora, Oeiras
- Dias, Francisco Silva (1998) “Cidadania e Direito à beleza” *Lisboa –urbanismo*, nº1, Câmara Municipal de Lisboa, Set. – Out. 1998
- Ferreira, Vítor Matias, et al. (1997) *Lisboa, a Metrópole e o Rio* Editorial Bizâncio, Lisboa
- Ferreira, Vítor Matias; Indovina, Francesco (orgs) (1999) *A Cidade da Expo '98* Editorial Bizâncio, Lisboa
- França, José Augusto (1989) *Lisboa, Urbanismo e Arquitectura* Colecção Biblioteca Breve, Instituto de Cultura e Língua Portuguesa – Ministério da Educação, Lisboa (1ª ed. 1980)
- Matos, Maria João (2002) *Espaço Público na Metrópole Contemporânea – o Caso de Santa Apolónia/Terreiro do Trigo* Tese de Mestrado em Cidade, Território e Requalificação, ISCTE
- Salgueiro, Teresa Barata (2001) *Lisboa, Periferia e Centralidades* Celta Editora, Oeiras
- Seixas, Ana; Couceiro, João; Mégre, Rita; Gomes, Rogério (1997) *Ternos Passeios – Um manual para melhor entendimento e fruição dos espaços públicos* Instituto de Promoção Ambiental/IPAMB e Câmara Municipal de Lisboa, Lisboa

²³ Tais como o tratamento dos materiais, a introdução de mobiliário urbano apropriável e embelezador do espaço ou até aspectos relacionados com o ruído.