

DA AZINHAGA À ESTRADA. MEMÓRIA E IDENTIDADE NA ZONA ORIENTAL DE LISBOA

Ana Rita Ochoa Universidade de Barcelona - Universidade da Beira Interior Covilhã

Summary

This study is based upon a reflection about the factors present in the construction of certain space's identity and in the existing relations between memory and place.

It is taken as example the Oriental Area of Lisbon (already studied in previous papers, under different perspectives), in which is foreseen to exist an *oriental identity*, disclosed in a physical and social homogeneity, in a group of characteristics that distinguishes this area from the remaining city reality.

Because of its condition as living spaces – in opposition to edified patrimony, “petrified places” (Fortuna, 1999) –, the public urban spaces reveal different time spaces as a support of the edified unity, translating place's specificity through its trace, establishing themselves as identity factors, susceptible to create new urban living experiences, if readapted to contemporary times...

Como se constrói a identidade de um lugar? Que factores estão presentes na individualização de um determinado contexto, na sua diferenciação em relação a outros contextos? Como se determina a identidade de uma cidade?

Parte-se do princípio que a caracterização de um lugar se terá que realizar com base na análise de uma realidade mais abrangente, que não apenas a contida no seu limite físico, bem como numa leitura não só do seu passado, como também do seu presente. Assim, ter-se-á em conta por um lado, a *intersecção* de várias identidades que o conformam e por outro, a *acumulação*, resultante da sobreposição de “vários tempos sobre um mesmo espaço, de várias contemporaneidades sobre a nossa própria contemporaneidade” (Grande, 2002: 168).

Na confluência destes dois factores – *intersecção* e *acumulação* – situar-se-á a identidade urbana de um determinado lugar.

1. Para a definição de uma identidade oriental

A Zona Oriental de Lisboa, “parte esquecida da cidade” ao longo do seu desenvolvimento urbano, durante muito tempo associada a indústrias decadentes e a bairros sociais desqualificados, tem vindo actualmente a sofrer intervenções com vista à qualificação tanto da sua frente ribeirinha como da sua vertente interior²⁴.

No âmbito destas intervenções torna-se importante uma leitura do lugar, ao qual se pretende corresponder uma determinada homogeneidade – uma *identidade oriental* – que o distingue da restante realidade da cidade. Segundo os pressupostos anteriormente apontados, para a definição dessa identidade, considerou-se relevante:

- 1 - Realidade supra Zona Oriental – *intersecção* entre: identidade portuária (da cidade), cidade industrial, condição periférica, ... (num âmbito de estudo mais alargado, poder-se-á prosseguir à extracção de mais desígnios que, directa ou indirectamente, afectam aquele território).
- 2 - Realidade específica da Zona Oriental – *acumulação*: sucessão de “vocações”.

²⁴ Para a problemática em questão não se considerou relevante elaborar uma delimitação geográfica rígida do que se considera Zona Oriental. No entanto, para efeitos de visualização, poder-se-á demarcar *grasso modo* o seu âmbito entre Santa Apolónia e o término da cidade, junto à Ponte Vasco da Gama.



Intersecção Cidade portuária – uma identidade própria?

Parler de “ville-port”, c’est le plus souvent expliquer l’origine de la ville et désigner le facteur essentiel de la croissance urbaine, comme éventuellement de sa mise en crise. (Fabre, 1992 : 179)

As cidades portuárias ocuparam desde sempre um papel de destaque na História e na Economia mundial. O valor simbólico da sua relação com a água e o porto, elemento de dinamismo espacial, são factores responsáveis pela sua força identitária que contribui para as distinguir de todas as outras cidades (Ferreira, 1999).

As frentes de água, lugares onde o valor simbólico se espelha de forma mais evidente, por meio de uma urbanidade própria, tendem a alternar a função de lazer com a função portuária – culto versus marginalização (Meyer, 1999). Na grande maioria das cidades portuárias, este espaço está, desde o modelo territorial da cidade industrial, fechado à cidade; daí que sucessivas operações de regeneração urbana tentem recuperar a sua fruição.

O porto (mais especificamente, a água) justifica a fundação da cidade, bem como o seu desenvolvimento, impondo a sua lógica no espaço²⁵ e marcando não apenas o território – segundo as suas especificidades e a própria tradição urbanística do lugar –, como a própria sociedade local. De uma forma geral, as cidades porto tiveram o seu crescimento, até uma certa fase, ao longo da frente de água²⁶, o que lhes confere formas semelhantes de evolução e por consequência, da própria fisionomia urbana.

As cidades portuárias distinguem-se pela dinâmica da sua Economia e pela maior abertura às relações com o exterior (Chaline, 1994), o que origina uma também maior abertura à inovação social e tecnológica, à transferência de conhecimento e à interculturalidade.

Na cidade de Lisboa, apesar da inacessibilidade a que está votada grande parte da sua frente ribeirinha, a proximidade com o Tejo e a condição portuária constituem importantes marcas identitárias.

O porto, com a sua linearidade, que o leva a ocupar a quase totalidade da frente de água, marca particularmente a parte oriental da cidade. Infraestruturas com ele relacionadas – fábricas, armazéns, gruas, silos, contentores, cais, docas, a própria habitação operária – configuram uma paisagem urbana monumental que ali persiste (apesar de uma fatia ter sido substituída, no âmbito da operação Expo’98), como memória de um passado ligado primeiramente à faina fluvial²⁷, mais tarde à industrialização/desindustrialização. Ainda que em “estado dormente”, a sua presença é incontornável, marcando física e socialmente todo o território oriental.

²⁵ Espaço este sujeito a uma constante evolução, devido às frequentes mudanças tecnológicas no tráfico portuário.

²⁶ O crescimento ao longo da frente de água está documentado em vários estudos, justificando-se pela importância da água como via de circulação e da acessibilidade gerada pelo barco e por uma topografia mais plana, facilitando a edificação.

²⁷ Por oposição à zona ocidental, mais ligada ao movimento marítimo.



Cidade industrial

De uma forma geral, a cidade portuária também é uma cidade industrial. O porto funciona, nos primeiros momentos da industrialização, como uma lógica *a priori* (Custódio, 1994), condicionante à instalação de unidades fabris, que por sua vez também se tornam responsáveis pelo desenvolvimento e aumento de escala da estrutura portuária. Com o incremento da industrialização, esta relação especializa-se, desenvolvendo-se áreas na cidade de “vocação industrial”, com habitação operária, em zonas perif ricas²⁸ (hoje centrais).

Foi o que sucedeu na Zona Oriental de Lisboa; as primeiras manufacturas instalaram-se ao longo do Vale de Chelas, direccionando-se progressivamente para junto do porto.

Já no século XX, d -se toda uma especialização industrial da Zona Oriental, em particular da frente ribeirinha, materializada no Plano de Urbanização de Lisboa de De Gr er (1948) que a assume como “ rea de vocação industrial”²⁹.

O expoente máximo desta vocação constituiu-se na unidade planeada em Cabo Ruivo (Zona Industrial do Porto de Lisboa), com continuação pelo Tejo até Vila Franca de Xira, da qual constava a Fábrica de Gás da Matinha, considerada na época “uma obra de alto nível europeu” (Consiglieri e Abel, 2002: 112). A memória industrial confunde-se com o tema da identidade nacional – a projecção, pelo Antigo Regime, do país como uma potência desenvolvida...

Hoje, prevendo-se a destruição da Fábrica da Matinha (em lugar da qual deverá surgir uma nova urbanização), noticia-se a vontade de preservação dos seus quatro gas metros – testemunhos da indústria de produção e distribuição de gás de cidade –, considerado o seu valor não só para a Zona Oriental, como para a própria História da cidade (Ribeiro, 2005a).

Num contexto semelhante, em Milão, no núcleo industrial da Bovisa, aquando da demolição da antiga fábrica de sabão *Sirio* em 2003, a destruição de uma emblemática chaminé deu origem a um protesto por parte de uma associação local. Considerada como um “símbolo do passado industrial do bairro” os demolidores (ou aqueles que autorizaram a demolição) foram intitulados de “ladrões de memória” (Foot, 2005: 37).

Nas ex zonas industriais (Zona Oriental em Lisboa, Bovisa em Milão, Poble Neu em Barcelona, entre outras), mesmo constituídas hoje por estruturas obsoletas e vazios resultantes da desindustrialização, os habitantes reivindicam para si um passado que lhes é familiar, presente no edificado, no espaço público, ou na toponímia.

No entanto, a própria população também se vai renovando; grande parte dos habitantes da Zona Oriental é de fora, não tendo tido contacto aquele passado; da  que o sentido dessas estruturas tenha que ser repensado. Não se estando a defender a mera substituição (prática corrente na

²⁸ Esta localização na periferia deve-se por um lado,   legislação industrial que, por razões de salubridade pública, assim o requeria; por outro, era obviamente nos arredores da cidade que se localizava um maior número de terrenos livres e mais baratos, o que convinha ao interesse dos investidores.

²⁹ Uma das razões apresentadas para a localização industrial a nascente seria a questão dos ventos dominantes, supostamente para afastar a poluição. No entanto, existe o outro lado da questão: terrenos mais baratos e grandes áreas desocupadas, possibilitando intervenções a grande escala, não só de indústria, como também de habitação social para dar resposta aos problemas de alojamento da grande quantidade de pessoas que aflu am   cidade, fen meno comum a várias metrópoles e cujo urbanismo dos CIAM procurava resolver.

actualidade), questiona-se no entanto a preservação destas ruínas no sentido meramente museístico, quando não integradas numa ideia contemporânea.



Condição periférica

O território oriental foi desde sempre um território marginal, de periferia, em relação a Lisboa, factor que terá também motivado uma identidade própria. Tal como Alcântara (no sector ocidental), constitui-se como zona de desenvolvimento industrial, desenvolvimento este que possibilitou a sua integração no perímetro da cidade, apenas no final do século XIX.

Os movimentos de expansão e as lógicas de crescimento urbano deram-se maioritariamente para poente, onde se situam igualmente as áreas mais nobres; mesmo existindo intenções de ocupação a oriente, não se concretizaram, ou vêm mesmo a revelar-se prejudiciais, como o foram as políticas de localização da indústria e de bairros sociais, originando um crescimento socialmente orientado, assente em monofuncionalidades urbanas. A Zona Oriental foi-se isolando progressivamente, não só em relação ao conjunto da cidade, como também em relação ao rio³⁰. Esta marginalidade marcou o território física e socialmente. Se foi responsável no passado pela instalação de conventos e quintas que procuravam isolamento e qualidade ambiental, foi-o igualmente pela vocação industrial. Hoje é um território central na cidade, mas o monoclasseismo (classes sociais baixas) leva ao desinvestimento sucessivo na melhoria das condições de habitação, no património ou no espaço público.

A grande diversidade de proveniências de trabalhadores – rural, imigrantes, de diferentes partes de Lisboa – contribuindo com as suas diferentes formas de estar e de pensar, originou uma vida social específica, traduzida em locais de encontro populares, bem como num forte espírito associativo, manifestado em várias associações e colectividades, numa reacção de reforço dos laços internos, por oposição à segregação. Este é também um factor decisivo para a definição da identidade da Zona Oriental. Porque a memória não se constrói apenas com lugares físicos, mas também com pessoas – “*é móvel e não apenas fixa em edifícios e ruas*” (Foot, 2005).



³⁰ As razões da segregação da Zona Oriental são exploradas em trabalhos anteriores. Esta tendência é mais notória até ao século XIX.

Sobreposição . Sucessão de vocações na Zona Oriental de Lisboa

A realidade "já não pode ver-se como um todo unitário mas, antes pelo contrário, como algo que nos aparece como a justaposição de estratos diversos" perante os quais os arquitectos ou urbanistas não podem fazer outra coisa do que "reler, redistribuir este sistema de sobreposições" no desenho da cidade contemporânea. O nosso trabalho aproxima-se hoje mais do *arqueólogo* do que do *profeta* da forma urbana. (Ignasi Solá-Morales em Grande, 2002: 173)

A Zona Oriental de Lisboa é actualmente uma acumulação de vários passados, de "várias zonas orientais"; é esta sobreposição de "camadas" e aquilo que dela resulta que vai definir a sua identidade urbana, não tanto cada uma destas componentes nem a sua progressão cronológica.

A evolução urbana deste sector da cidade baseia-se numa sobreposição de fases; desde o início que, ao contrario da restante estrutura da cidade que de uma forma geral se ia apoiando na diversidade, a Zona Oriental desenvolveu-se por funções quase únicas, como se de vocações inerentes ao território se tratassem (o que é também uma das causas da sua segregação).

Resumidamente: Depois de um primeiro momento de ocupação árabe, inicia-se a primeira vocações: a vocação religiosa. Os primeiros grandes proprietários da região estavam ligados às ordens religiosas que ali instalaram conventos, procurando o isolamento, fora da cidade³¹.

Já no século XVII, prolongando-se pelo século XVIII, forma-se progressivamente uma rede qualificada de quintas de recreio e palácios, muitos deles em anteriores propriedades religiosas que passam a pertencer a nobres, que ali se instalavam em busca de um ambiente calmo, mas simultaneamente próximo de Lisboa. À vocação religiosa sobrepõem-se a vocação de lazer³², aliada ao abastecimento de produtos hortícolas à cidade.

O destino destas quintas não foi igual: muitas foram expropriadas, no século XIX, para a construção de infraestruturas; outras foram reutilizadas pela burguesia em ascensão para unidades manufactureiras, mais tarde fábricas; outras deram ainda origem a habitação operária. Com a extinção das ordens religiosas em 1834 e consequente venda em hasta pública dos bens religiosos, dá-se também a ocupação industrial de antigos espaços conventuais.

Assim se conforma a última das vocações: a vocação industrial, relacionando-se com o porto e com as infraestruturas rodo ferroviárias. Esta foi provavelmente a aptidão que mais marcou aquele território³³ (e consequentemente a sua identidade), constituindo-se como a dimensão mais relevante do seu passado, pela especialização que exigiu do território; impedindo a diversidade funcional, foi igualmente responsável pela sua desintegração da cidade.

À industrialização sucedeu-se a desindustrialização; as fábricas desaparecem, tornando-se ruínas – símbolos de um fulgurante passado industrial. O problema coloca-se hoje na reconversão das infraestruturas do *sistema porto*³⁴ – espaços obsoletos e vazios urbanos sem função.

Esta sucessão de vocações efectuou-se com base numa sucessiva reocupação de estruturas, fazendo da "reciclagem" uma tônica dominante na História da parte oriental da cidade, ela própria um elemento caracterizador da sua identidade. A Zona Oriental é hoje o resultado desta sobreposição de vocações – mais uma substituição que uma coexistência –, aliando um carácter rural (dado pelas quintas e hortas) a uma especialização industrial, que se reflecte não só no edificado, como no espaço público ou na toponímia.

2. Espaço público e identidade

À sobreposição de vocações corresponde uma sobreposição de tecidos; a justaposição abrupta do urbano ao rural (em particular na parte interior) deu origem a um território fragmentado, no qual se

³¹ E que acabaram por funcionar como focos de desenvolvimento (na escolha da sua localização estava muitas vezes presente essa intenção - é o caso do Convento da Madre de Deus).

³² Não existe verdadeiramente uma substituição, dado que muitas quintas coexistiam com os conventos.

³³ Foi com a industrialização que a população mais cresceu, em particular na zona ribeirinha, com índices demográficos dos mais significativos em Lisboa, nos finais do século XIX e primeiras décadas do XX (Consiglieri e Abel, 2002).

³⁴ Entende-se aqui por sistema porto: o porto em si, as indústrias e as infraestruturas rodo ferroviárias com ele relacionadas.

denota como que um passado adormecido, subjacente à estrutura actual de tipologias recentes³⁵. Este passado revela-se não só no edificado, mas também nos espaços urbanos públicos que funcionam como seu suporte e a ele se adaptam, por força do crescimento urbano.

Pelo que se consegue depreender da cartografia (as cartas mais antigas terminam invariavelmente em Santa Apolónia), a estrutura viária seguia uma lógica de organização ribeirinha, com poucas distribuições de tráfego para o interior.

É interessante verificar como na frente ribeirinha – constituindo, juntamente com o Vale de Chelas os primeiros eixos de crescimento – o espaço possui um carácter “mais urbano”; ao contrário do território interior, existem aqui espaços simbólicos – que desempenham um importante papel na construção da identidade social urbana (Valera e Pol, 1999) –, como praças e largos junto a edifícios notáveis: envolvente da Estação de Santa Apolónia, Largo do Beato junto ao Convento do Beato, ou Praça David Leandro da Silva com edifícios *Art Nouveau*.



Tal como acontece na maioria das cidades ribeirinhas, a frente de água encontra-se ocupada por estruturas portuárias; apenas algumas pequenas áreas se encontram libertas, possibilitando o acesso físico e visual à água, elemento simbólico, e a própria espaço público.

A estruturação das ruas, “elemento fundamental na textura do tecido urbano” (Dias, 1999: 305), na envolvente ribeirinha, segundo a topografia e a própria proximidade às fábricas, revela uma maior ligação à cidade. Existem mais exemplos de arte pública (embora não muitos) que na parte interior do território oriental, onde o carácter rural/periférico se mantém mais evidente.

Na sua vertente mais interior, a paisagem da Zona Oriental é estruturada através de um sistema de azinhagas, que, indiciando a antiga rede viária e compartimentando a paisagem, constituem uma notável adaptação à morfologia do território e às suas condicionantes orográficas. As principais azinhagas encontram-se dispostas ao longo das linhas de fecho ou de talvegue, sendo as ligações entre elas asseguradas por outras, perpendiculares às encostas (Sisti, 2005). A abertura posterior da Estrada de Circunvalação (1847-42) ditou a alteração desta rede primitiva.

Das Estradas – caminhos rurais de saída da cidade – saíam vias secundárias ligando aos vários núcleos e à zona ribeirinha. Em todo o território verificam-se tipos como Becos, Calçadas, Escadinhas, reminiscências de épocas anteriores, muitos deles contemporâneos das quintas.



³⁵ Este fenómeno dá-se não tanto nos Olivais, onde houve uma substituição quase total de tecido urbano, mas mais em Chelas, onde, devido a uma topografia irregular, não foi possível essa substituição, mantendo-se grande parte da estrutura urbana antiga. Já na frente ribeirinha, a sobreposição deu-se pela substituição de funções no edificado – a já referida “reciclagem” –, mais que no próprio tecido urbano.

A comparação do Atlas da Carta Topográfica de Lisboa – realizado sob a direcção de Filipe Folque entre 1856 e 1858³⁶ – com a cartografia actual, ilustra a “mudança de tipo” de alguns espaços urbanos. A antiga Estrada de Chelas é hoje Rua do Sol a Chelas e a antiga Rua Direita de Chelas corresponde à actual Estrada de Chelas... A actual Estrada de Marvila era no século XIX Rua Direita dos Anazes, já na altura bifurcando-se em dois caminhos: o Vale Formoso de Cima e o Vale Formoso de Baixo, ambos conduzindo aos Olivais.

A mudança de tipo poderá estar relacionada com o “grau de urbanidade”, ou seja, com o processo de integração num tecido mais urbanizado, ou com modificações nas suas características essenciais, como a construção nos dois lados de um caminho (dando origem a uma rua), o seu alargamento, ou o abandono da exclusividade da função pedonal.

Várias “Ruas Direitas” que se alinhavam ao longo do eixo marginal à água (antes dos aterros) são hoje simplesmente “Ruas”³⁷. O tipo Rua Direita representa em tecidos urbanos portugueses um eixo ordenador que efectua um percurso de forma *directa*; talvez a posterior supremacia da Rodovia Litoral (via actualmente mais próxima da frente de água) lhe tivesse retirado o estatuto de via “a direito”. É significativo que as duas vias directas na Zona Oriental existissem uma na marginal à frente de água, outra ao longo do Vale de Chelas.

Muitas das vias actuais, ainda que ampliadas, tiveram origem em caminhos primitivos (como a Avenida Infante D. Henrique ou alguns troços da Estrada de Chelas), respeitando a morfologia do território e mantendo assim parte da sua identidade. Numa segunda fase de infraestruturização, fez-se “tábua rasa” do tecido preexistente, num traçado que contraria a topografia, vencendo encostas e festos de forma a garantir atravessamentos nascente/poente, exigidos pelas dinâmicas de crescimento da cidade³⁸.

O próprio traçado da linha caminho ferro é disso um exemplo, implantando-se “a direito” e constituindo um primeiro e definitivo factor de segregação (Remesar, 2004).



Os espaços anteriormente descritos constituem-se como referentes de identidade, estabelecendo relações com as características próprias do território, quer pela adaptação à topografia, quer pela materialização de lógicas territoriais ligadas à indústria e ao porto ou ao seu passado mais distante de conventos e quintas, quer pela própria toponímia.

Num contexto actual da cidade globalizada, onde se torna pertinente um fazer local, estes elementos devem ser encarados como plataformas, não como objectos intocáveis. Torna-se por isso relevante a reutilização do espaço público – de permanência e circulação – e suas vivências, de acordo com novas funções, integrando-o em soluções de desenho urbano contemporâneas.

³⁶ Este levantamento corresponde às áreas contidas no âmbito da Estrada de Circunvalação (1852); grande parte do território oriental não estava contida do âmbito de cidade de Lisboa, pertencendo ainda ao concelho dos Olivais.

³⁷ Rua da Madre de Deus, Rua de Xabregas, Rua do Beato, Rua do Açúcar.

³⁸ A primeira resposta a esta preocupação de funcionamento no sentido nascente/poente foi dada pelo Plano de Gröer e pelo sistema de radiais e circulares que, desde então, sustenta o crescimento da cidade.

3. Como se reconstrói a memória?

A nossa experiência do presente depende em grande medida do nosso conhecimento do passado. (Connerton, 1993: 2)

Em *Identities, percursos, paisagens culturais*, C. Fortuna faz referência ao modo como os indivíduos se relacionam com os lugares históricos, “para dar sentido ao seu próprio lugar no mundo” (1999: 31). Segundo o autor, a ruína – “lugar de petrificação”, possui a capacidade de suspender o presente, de deslocalizar o sujeito que, numa atitude de *flâneur*, se evade para um outro qualquer lugar. Fortuna iguala essa deslocalização àquela proporcionada por espaços como estádios, centros comerciais, santuários, cemitérios, museus...

A preferência pela expressão estética, mais que pelos conteúdos, leva a uma indiferença perante o tempo e a memória, numa “carnavalização do quotidiano” (35), na qual o património é retirado à História e transformado em paisagem estetizada, logo vendável e consumível.

As recentes operações de reconversão em áreas portuárias recorrem frequentemente às questões da identidade e aos factores culturais (Meyer, 1999). No entanto, esta referenciação é, na maioria dos casos, puramente ilusória, na medida em que apela a “fantasias portuárias” (Wilson, 2001) para legitimar projectos urbanos comuns, pouco integrados no tecido urbano e acabando por ignorar as verdadeiras especificidades do lugar e da cidade.

De uma forma geral, os projectos rejeitam a natureza infraestrutural dos portos, efectuando uma notória separação entre a morfologia tradicional do centro e as infraestruturas, numa substituição pura e simples (Bergeron, 2003) de paisagens urbanas.

A propósito do destino a dar ao edifício da antiga polícia política do Estado Novo (PIDE), para onde já se encontra aprovado um projecto de um condomínio de luxo, D. Mateus defende o “direito à memória” (Ribeiro, 2005b: 14). Seja por razões económicas, sociais ou ambientais, o passado fabril é frequentemente negado, gerando-se um efeito perverso na transmissão da identidade pelo “branqueamento” de parte da História, que, desta forma, é apresentada sem a transição entre um passado ao qual se reconhece valor cultural e a actualidade.

No âmbito de um novo paradigma de desenvolvimento sustentável, onde “a nova fronteira é a própria cidade interior” (Rio, 2004: 1), torna-se inevitável a reciclagem das áreas industriais/portuárias e das suas frentes de água. Estes espaços deveriam ser integrados em novas ideias urbanas, respeitando o espírito específico de cada local, aceitando os vestígios do seu passado e recusando a tábua rasa da história em troca de áreas totalmente novas.

A consciencialização de uma identidade oriental tem neste contexto relevância, visando quer intervenções futuras, quer os próprios habitantes. A reabilitação de nomes antigos em locais e bairros até então apenas designados por termos técnicos constituiu uma primeira iniciativa no sentido de possibilitar um maior conhecimento do lugar, criando identidade e reconstruindo a memória³⁹.

A reconstrução da memória passa também pela criação de vivências, *criando urbanidade* em espaços que dela carecem; pela simbolização do espaço, monumentalizando-o, através de elementos novos ou já existentes.

As Azinhagas, as Calçadas, as Escadinhas, as Estradas, (a Circunvalação), a Rua Direita, a Rodovia Litoral, o traçado ferroviário, a própria água... todos estes elementos persistem na Zona Oriental, fornecendo pistas sobre as lógicas de organização do território e constituindo-se como referências a um passado que se distingue claramente do da restante estrutura da cidade.

A sua existência como um todo no tecido actual deverá ser tomada como motivo compositivo no desenho urbano, filtrando os seus elementos patrimoniais e integrando-os num entendimento de espaço público contemporâneo, assegurando a continuidade num território que se encontra hoje fragmentado e possibilitando um equilíbrio entre espaços públicos naturais e espaços construídos (Remesar e Costa, 2002).

³⁹ Esta iniciativa visou a substituição de termos técnicos tais como Zona I, J, L, M, por antigos nomes de quintas ou lugares, como Amendoeiras, Condado, Salgadas, Armador...

A pertinência da sua referenciação na cidade contemporânea não se resume a um sentimento nostálgico ou a uma preservação no sentido museológico romântico, mas sim como vestígio de continuidade cultural a ter em conta na construção de espaços urbanos contemporâneos.

O património portuário/industrial não deverá ser isolado de um conjunto, que para além de físico é também um “todo social”; mas sim integrado em contextos específicos (Bergeron (2003) propõe a designação de lugares históricos da produção); o que foi outrora motivo de segregação, poderá ser hoje motivo de valorização e de diferença, num território que se quer afirmar como uma nova centralidade na cidade de Lisboa.

Bibliografia

- BERGERON, L. (2003). Patrimoine des ports patrimoine de l'industrie: de l'ambiguïté à l'analogie. *Portus*, 5, 18-23.
- BOERI, S. (2001). Cités portuaires de l'Europe du Sud, une dialectique du métissage. *L'architecture d'aujourd'hui*, 332, 66-71.
- CÂMARA MUNICIPAL DE LISBOA (2000). *Atlas da carta topográfica de Lisboa sob a direcção de Filipe Folque – 1856-1858*. Lisboa: CML – Departamento do Património Cultural/Divisão de Arquivos.
- CHALINE, C. (dir.) (1994). *Ces ports qui créèrent les villes*. Paris: L'Harmattan.
- CONNERTON, P. (1993). *Como as sociedades recordam*. Oeiras: Celta.
- CONSIGLIERI, C. e ABEL, M. (2002). *O formoso sítio de Marvila*. Lisboa: Junta Freguesia Marvila.
- CUSTÓDIO, J. (1994). Reflexos da industrialização na fisionomia e vida da cidade – O mundo industrial na Lisboa oitocentista. Em I. Moita (coord.), *O Livro de Lisboa* (pp. 435-492). Lisboa: Livros Horizonte.
- DIAS, F. S. (1999). Tipologia de espaços urbanos – Análise toponímica. *3^{as} Jornadas de Toponímia de Lisboa*. Lisboa: CML – Departamento de Administração Geral.
- FABRE, M. (1992). Les nouveaux territoires de l'économie portuaire. Em J.-L. Bonillo, A. Donzel e M. Fabre (eds.), *Métropoles portuaires en Europe* (pp. 179-191). Marselha: Parenthèses.
- FERREIRA, V. M. e INDOVINA, F. (org.) (1999). *A cidade da Expo'98 – Uma reconversão da frente ribeirinha de Lisboa?* Lisboa: Bizâncio.
- FOOT, J. (2005). *Micro-history of a house - Memory and place on the milanese periphery, 1890-2000*. Consultado em 18 de Julho de 2005: <http://www.ucl.ac.uk/place-and-memory/milan/index.html>.
- FORTUNA, C. (1999). *Identidades, percursos, paisagens culturais*. Oeiras: Celta.
- GASPAR, J. (coord.) (1990). *Valis – Valorização de Lisboa*. Lisboa: CEDRU.
- GRANDE, N. (2002). *O verdadeiro mapa do universo*. Coimbra: Edições do Departamento da FCTUC.
- MATOS, J. S. e PAULO, J. F. (1999). *Caminho do Oriente – Guia histórico*. Lisboa: Livros Horizonte/Caminho do Oriente.
- MEYER, H. (1999). *City and port – Urban planning as a cultural venture in London, Barcelona, New York and Rotterdam*. Utreque: International Books.
- REMESAR, A. (2002). Waterfronts and Public art: a problem of language. Em *The arts in urban development – Waterfronts of art II* (pp. 3-26). Barcelona: Publicacions Universitat de Barcelona.
- REMESAR, A. (2004). Marvila, um contexto. Em P. Brandão e A. Remesar (eds.), *Design urbano inclusivo – Uma experiência de projecto em Marvila* (pp. 187-192). Lisboa: CPD.
- REMESAR, A. e COSTA, J.P. (2002). Ideias e realidades, futuros expectantes. Em AA.VV., *Lisboa capital do nada – Criar, debater, intervir no espaço público* (pp. 350-367). Lisboa: Extramuros/Junta Freguesia Marvila/CPD.
- RIBEIRO, F. (2005a). Plano da zona oriental preserva gasómetro da Matinha. *Público*, 5 Mar. 05, p. 58.
- RIBEIRO, F. (2005b). A importância da memória. *Público*, 31 Jul. 05, pp. 12-14.
- RIO, V. (2004). *Voltando às origens – a revitalização de áreas portuárias nos centros urbanos*. Consultado em 16 de Março de 2004: <http://www.vitruvius.com.br/arquitextos/arq000/bases/texto091.asp>.
- SISTI, C. (2005). *Morfologia do território e paisagem – Marvila*. Texto em curso de publicação (por gentil cedência da autora).
- VALERA, S. e POL, E. (1994). El concepto de identidad social urbana: una aproximación entre la Psicología Social y la Psicología Ambiental. *Anuario de Psicología*, 62, 5-24.
- WILSON, A. (2001). Quand l'urbain prend le large. *L'architecture d'aujourd'hui*, 332, 28-35.