

INSTITUTO SUPERIOR TÉCNICO

JULHO 2021

UM ENSENO CAINO SOB REO CAINO FILIPINO JOÃO MORAES FILIPINO



UM ENSAIO SOBRE O CAIS DO GINJAL

PROJETO FINAL EM ARQUITETURA

JOÃO FILIPE ROMÃO MOREIRA

INSTITUTO SUPERIOR TÉCNICO

JULHO 2021

UM ENSAIO SOBRE O CAIS DO GINJAL JOÃO FILIPE ROMÃO MOREIRA



UM ENSAIO SOBRE O CAIS DO GINJAL

PROJETO FINAL EM ARQUITETURA

JOÃO FILIPE ROMÃO MOREIRA

UM ENSAIO SOBRE O CAIS DO GINJAL

PROJETO FINAL EM ARQUITETURA

INSTITUTO SUPERIOR TÉCNICO

JULHO 2021

ORIENTADORES

PROFESSOR ARQUITETO

PAULO DAVID

PROFESSORA ARQUITETA

DANIELA ARNAUT

JOÃO FILIPE ROMÃO MOREIRA

AGRADECIMENTOS

Este é o resultado de muitas horas de trabalho ao longo de um ano, cheias de incertezas, desafios, tristezas e alegrias, que apesar de solitário, reúne o contributo e intervenção de várias pessoas às quais gostaria de mostrar os meus sinceros agradecimentos e desejar as maiores felicidades. Porém, sendo este trabalho a conclusão de um percurso de seis anos do Mestrado em Arquitetura, repletos de experiências e momentos que tiveram especial importância no meu crescimento, desejo da mesma maneira deixar os meus sinceros agradecimentos e desejar as maiores felicidades a todas essas as pessoas que de alguma forma significaram e me marcaram neste percurso.

Ao professor, orientador e arquiteto **Paulo David**, pela ajuda e contribuição no desenvolver do projeto mas, acima de tudo por ter permanecido amigo e confiante acerca das minhas capacidades e potencialidade do meu trabalho, apesar das enormes dificuldades que lhe fui criando enquanto aluno. Com isto tudo se tornou mais fácil.

À professora, orientadora e arquiteta **Daniela Arnaut**, que da mesma maneira que o professor contribuiu no desenvolver do projeto e manteve a confiança e amizade apesar das dificuldades, mas acima de tudo por ao longo deste ano se ter estafado e trabalho incansavelmente para proporcionar a mim e à turma de projeto final em arquitetura as melhores condições e acompanhamento que poderíamos desejar, foi ao longo deste processo uma verdadeira defensora e cuidadora de todos nós.

Desejo-lhes a ambos as maiores felicidades e sucessos enquanto futuro colega de profissão, aluno e amigo.

...

Aos meus colegas e amigos que em conjunto comigo desenvolveram o mesmo exercício e que me acompanharam nas inúmeras horas de trabalho, **Madalena Alves, Beatriz Martins**, agradeço-vos acima de tudo o companheirismo e confiança que tiveram para comigo e desejo-vos da mesma maneira as maiores felicidades e sucessos.

Aos amigos que durante estes últimos seis anos mais me acompanharam e mais influência tiveram em mim, **Clara Amaral, Diogo Pimentel, Filipe Carvalho** (Piflas), **Filipa Gabriel, Gustavo Takata, Igor Carvalho, Inês Andrade, João Ribeiro, Manuel Leal, Margarida Fernandes, Miguel Nunes, Nuno Andrade, Pedro Valério e Serenela Maurício**, quero deixar-vos um forte abraço e agradecer a amizade, os momentos e o crescimento que me proporcionaram ao longo deste anos. Espero do fundo do coração que sejam felizes e que concretizem os vossos sonhos. Gosto muito de vocês meninos.

À minha tia **Luísa Moreira**, obrigado por me checar com regularidade e pelos agradáveis e estimulantes serões de almoços que tivemos ao longo deste anos mas, obrigado sobretudo por ter sido família na cidade onde cheguei há 6 anos para fazer este curso.

Ao meu querido amigo **Egas XXI** pela companhia e indispensáveis distrações que me proporcionou principalmente na fase final do projeto. Um miau miau fofo para ti.

Aos meus irmãos, **Beatriz Moreira e Francisco Moreira**, agradeço-vos por serem irmãos para mim, gostava de ter estado estes últimos seis anos mais perto de vocês, contudo espero que ainda nesse pouco tempo partilhado tenham apreendido do irmão mais velho alguma coisinha que vos sirva para o futuro. Um beijo grande para os dois.

E por fim, à minha mãe **Olga Moreira** e ao meu pai **Fernando Moreira**, por serem meus pais, obrigado pela força, confiança e ensinamentos que me representam e possibilitaram a concretização deste curso. Mil obrigados mãe e pai.

A todos, um enorme obrigado! Espero que gostem!

PALAVRAS-CHAVE

DESVENDAR - CLARIFICAR - SALVAGUARDAR - SONHAR

RESUMO

O Cais do Ginjal localizado na margem sul do rio Tejo, limitado pela arriba fósil de Almada e pelo rio desde o largo Alfredo Dinis em Cacilhas até à quinta do Arealva, é um lugar em ruína, decadência e abandono, que possui uma das localizações e um dos cenários mais marcantes da metrópole de Lisboa. Esta condição faz muita gente fantasiar sobre o seu futuro e é precisamente isso que acontece neste projeto proposto. Apesar de ser um local de oportunidade, este também é um lugar com muitas condicionantes, como a subida do nível médio da água que nos próximos anos inunda o Cais, a acelerada degradação do edificado existente, as derrocadas da arriba, a elevada diferença de cotas do topo da arriba para o Cais e o reduzido espaço onde se encontra. Assim neste relatório será apresentado um sistema urbano que se pensa ser capaz de resolver esses problemas e condicionantes encontradas no lugar, e que ao mesmo tempo procura sonhar e repensar o futuro de Almada e toda a área metropolitana de Lisboa. Compõe este sistema: uma praça monumental com estação para barcos de passageiros de grande porte, para metro e para autocarros; uma mega marina; elevadores; novas linhas de metro; e estruturas de apoio ao transporte individual terrestre. Aqui, nesta proposta, a beleza está na forma como com poucos movimentos o projeto procura simplificar e clarificar os processos de vida de uma cidade atualmente perdida e desorganizada, e com eles reativar o Cais do Ginjal.

KEYWORDS

UNVEIL - CLARIFY - SAFEGUARD - DREAM

ABSTRACT

Cais of Ginjal, located on the south side of the Tagus river, bordered by the fossil cliff of Almada and the river from the Alfredo Dinis square in Cacilhas to the Arealva farm, is a place of ruin, decay and abandonment that possesses one of the most interesting locations and scenarios of the metropolitan area of Lisbon. This condition makes a lot people fantasize about his future and that is precisely what happens here in this report.

Despite being a place of opportunity, this is also a place of many constraints, such as the rise in the water level that will flood that area in the coming years, the accelerated degradation of existing buildings, the collapses of the cliff, the high difference in elevations from the top of the cliff to the site and the reduced space where it is located.

Therefore, in this report is presented an urban system that is thought to be capable of solving the problems and constraints found in this place, and that at the same time seeks to dream and rethink the future of Almada and the entire metropolitan area of Lisbon. This system is compose by a monumental square with a station for large passenger boats, for subways and for buses, a large marina, elevators, new subway lines and support structures for individual terrestrial transportation. Here, in this proposal, the beauty is in the way in which the project, with few movements, seeks to simplify and clarify the processes of living of this city, that is currently lost and disorganized, and with them reactivate Cais do Ginjal.

UM ENSAIO SOBRE O CAIS DO GINJAL

PROJETO FINAL EM ARQUITETURA

ÍNDICE

AGRADECIMENTOS	5
PALAVRAS-CHAVE	8
RESUMO	9
KEYWORDS	10
ABSTRACT	11
ÍNDICE	14
INTRODUÇÃO	19
METODOLOGIA	20
ESTRUTURA DO RELATÓRIO	23
INVESTIGAÇÃO	25
O LUGAR	25
ALMADA	26
QUINTA DO ALMARAZ	27
LARGO ALFREDO DINIS	28
FAROL DE CACILHAS	31
CASTELO DE ALMADA	32
CASA DA CERCA	33
SEMINÁRIO MAIOR DE SÃO PAULO	34
CRISTO REI	35
FONTE DA PIPA	36
QUINTA DO AREALVA	37
ESTALEIRO NAVAL PARRY & SON	39
PONTE 25 DE ABRIL	40
LISNAVE	42
DECADÊNCIA	43
ATUALMENTE	47
MAPA DA CRONOLOGIA DO EDIFICADO	48
MAPA DOS USOS PISO TÉRREO	50
MAPA DAS VIAS	52
MAPA DOS PONTOS DE INTERESSE E VAZIOS URBANOS	54
MAPA DOS ELEMENTOS DEFINIDORES DO TERRITÓRIO	56
MAPA DO RELEVO	58
MAPA DAS SOMBRAS NO SOLSTÍCIO DE VERÃO	60
MAPA DAS SOMBRAS NO SOLSTÍCIO DE INVERNO	62
MAPA DAS VISTAS SOBRE O RIO	64
MAPA RESUMO DO TERRITÓRIO	66

RISCOS E PROBLEMAS	68
ABANDONO E RUÍNA DO EDIFICADO	68
SUBIDA MÉDIA DO NÍVEL ÁGUA	69
MAPA DA SUBIDA DO NÍVEL MÉDIO DA ÁGUA	70
INSTABILIDADE DA ARRIBA	72
CONSTRUIR NA ZONA RIBEIRINHA OU NO RIO	73
MAPA DOS GRAUS DE PERIGOSIDADE DA ARRIBA	74
PROJETOS PARA ALMADA	76
ENSAIOS SOBRE O FUTURO DA LISNAVE	76
UM PROJETO APROVADO PARA O CAIS DO GINJAL	80
CASOS DE ESTUDO	82
DOIS PLANOS URBANOS	82
PLAN VOISIN - PARIS	82
COMMISSIONER'S PLAN - NOVA IORQUE	84
REQUALIFICAÇÃO DA RIBEIRA DAS NAUS	86
RECONFIGURAÇÃO DA BAÍA DE MONTEVIDÉU	88
PRAÇA DO COMÉRCIO	90
OBJETIVOS	92
DESVENDAR	92
CLARIFICAR	93
SALVAGUARDAR	93
SONHAR	94
RESPOSTA	97
O PLANO	97
OS ELEMENTOS DO PLANO	124
OS PONTÕES	125
OS ELEVADORES	132
AS ESTRUTURAS DE APOIO	142
A PRAÇA	148
CONSIDERAÇÕES FINAIS	181
BIBLIOGRAFIA	184
ÍNDICE DE FIGURAS	190



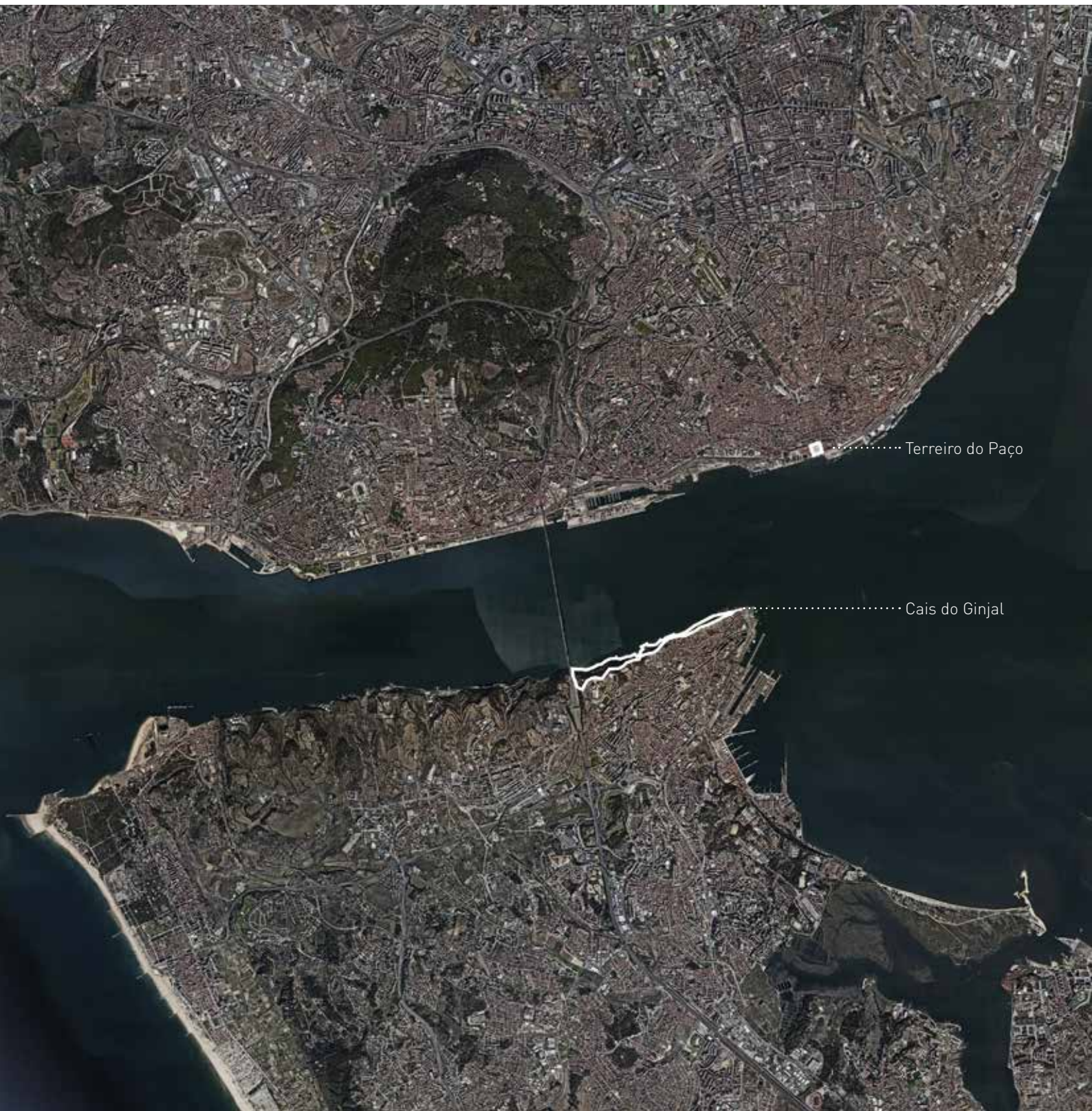
ONDE DEIXÁMOS DE SONHAR?

Figura 1 - Vista aérea sobre a Lisnave - Autor: António Luz Piedade - 2017 - Edição: João Moreira -2020



(...)

Figura 2 - Cais do Ginjal - Autor:
Manuel Lages - 2020 - Edição: João
Moreira -2020



..... Terreiro do Paço

..... Cais do Ginjal

Figura 3 - Ortofotomapa Área Metropolitana de Lisboa - Fonte: Google Earth - 2020- Edição: João Moreira - 2020

INTRODUÇÃO

O presente relatório, realizado no contexto de projeto final do Mestrado Integrado em Arquitetura no Instituto Superior Técnico em Lisboa, procura responder ao exercício proposto e orientado pelo professor arquiteto Paulo David e professora arquiteta Daniel Arnaut.

O Cais do Ginjal localizado na margem sul do rio Tejo, limitado pela arriba fósil de Almada e pelo rio desde o largo Alfredo Dinis em Cacilhas até à quinta do Arealva, foi o local proposto à turma finalista de Arquitetura, para o desenvolvimento do projeto final. O seu contexto histórico, a localização marcante e preponderante, a beleza singular e a escala complexa, combinado com o atual estado de abandono, degradação e necessidade de intervenção urgente, suscitam sobre este lugar um conjunto de desejos, fantasias e reflexões em relação ao seu futuro. É precisamente aqui que o enunciado nos deixa, num campo carregado de incertezas e questões, em que tudo é nublado e ao mesmo tempo repleto de sonhos e utopias que tão rápido se criam como se destroem. Contudo, é pedido que permaneçamos aqui, sem ideias ou conceções predefinidas, e que passo a passo, com análise, critério e brio, sejamos capazes de construir a nossa própria imagem e sonho para o Cais do Ginjal.

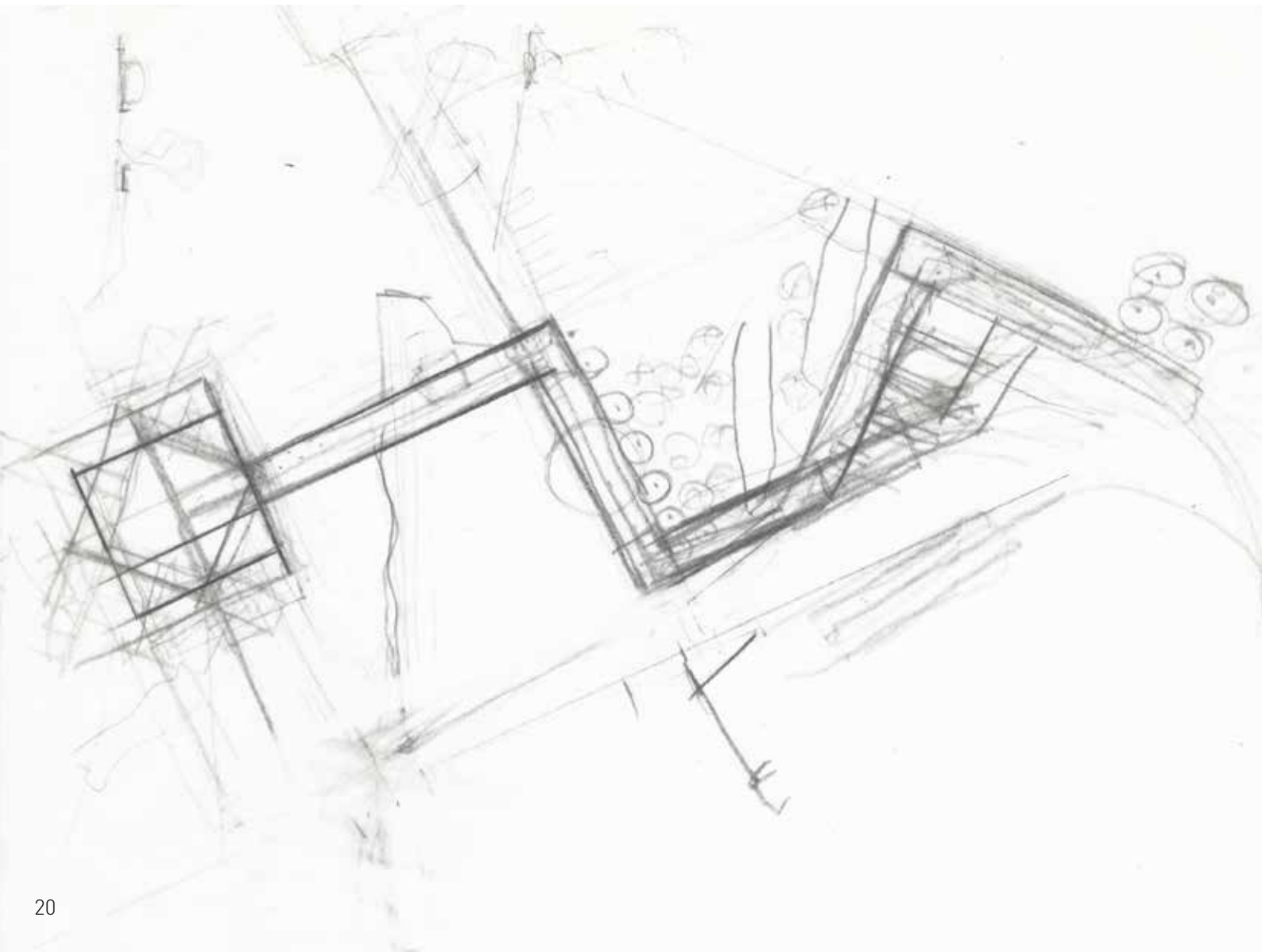
Ao mesmo tempo que o enunciado e a orientação dos professores incentivava uma liberdade e individualidade de pensamentos e ações sobre o local, foi implementada uma metodologia e ordem de trabalhos a ser seguida durante o ano. Assim, o desenvolvimento da proposta foi dividida em três fases: a da análise e leitura do território; a da estratégia urbana; e a da proposta individual, das quais as duas primeiras foram realizadas em grupo e individualmente em simultâneo.

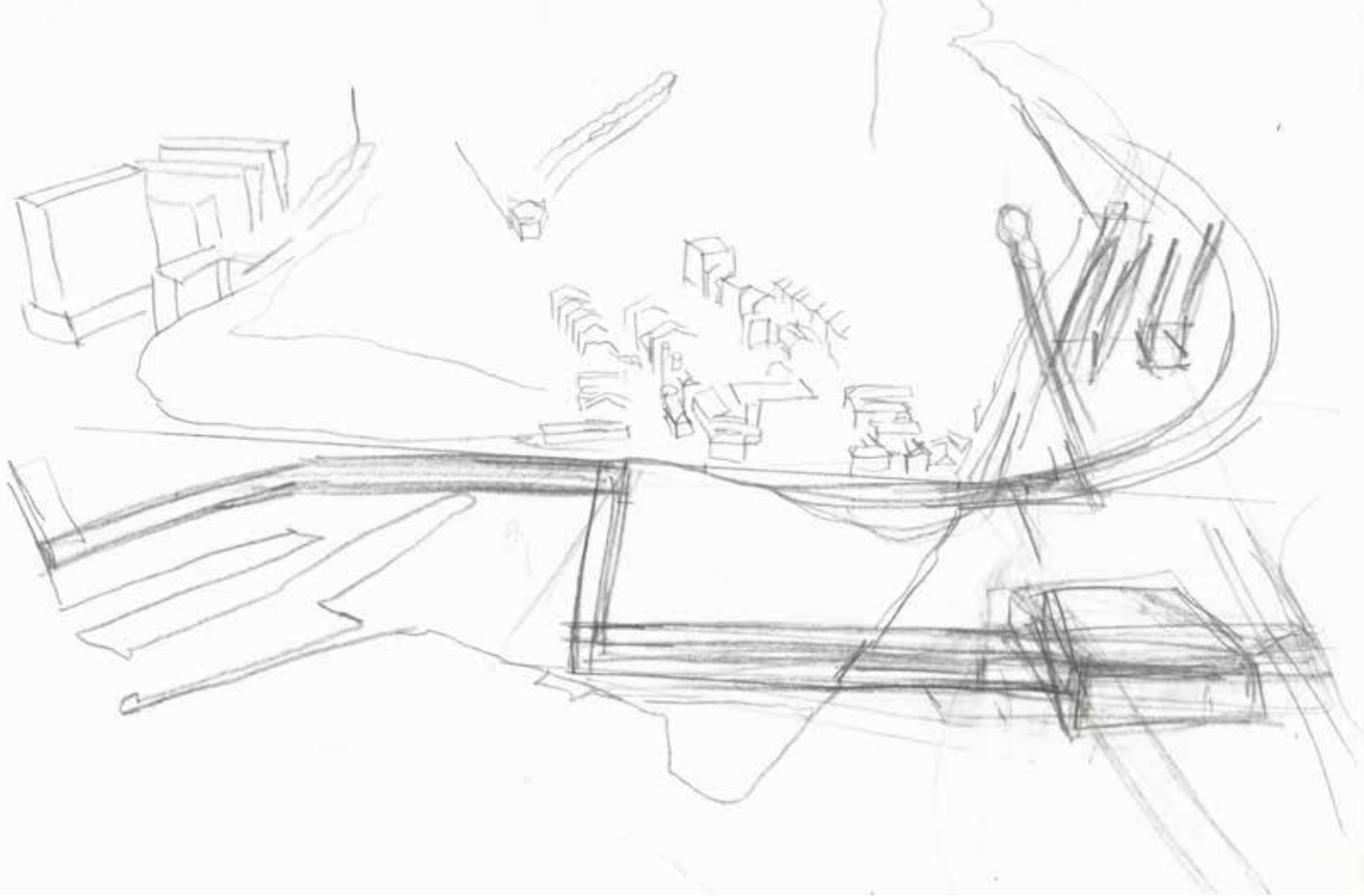


METODOLOGIA

Na análise e leitura do território, de forma a poupar trabalho e a ampliar o conhecimento sobre o local de intervenção, foram divididos pelos grupos e pelos alunos da turma um conjunto de temas considerados pertinentes e essenciais a serem estudados e aprofundados, temas estes que foram convertidos e sintetizados em mapas territoriais e pequenos textos.

Na estratégia urbana, realizada em grupo, era pretendido que a partir dessa investigação inicial, em que foram identificados os desafios e as mais valias do território, fossem estabelecidos e ensaiados os objetivos e intenções do plano urbano em termos volumétricos e programáticos. A proposta realizada por mim em conjunto com os colegas de turma, Margarida Fernandes e Manuel Lages, assim como as propostas dos outros grupos, deveriam, de acordo com o enunciado preparar um discurso que servisse de base para os projetos individuais. Acontecimento este que acabou por não se cumprir pela individualidade de pensamentos e visões presentes em cada um de nós, articulados com o facto de que o projeto final é uma produção individual, e não fosse possível ou interessante sonhar o sonho dos outros.





Contudo, a proposta aqui apresentada para o Cais do Ginjal continua e evolui, de certa maneira, o discurso presente no plano urbano realizado em grupo. É precisamente aqui, que a investigação vai consumir grande parte do tempo, na procura em desenvolver um plano urbano que para além de ser capaz de responder a todos esses problemas e virtudes encontradas, tenta propor e fantasiar um pensamento e visão sobre o urbanismo, a cidade e a sociedade do futuro. Este objetivo criou dentro do processo de trabalho uma rotina que se repetiu praticamente até ao momento de entrega final, em que o território e o projeto permaneceram em constante escrutínio, levando a uma contínua análise e leitura do território muito idêntico ao da primeira fase através da criação mapas, textos e maquetes, e contínuas alterações ou completas modificações no conceito ou desenho base do projeto. Assim o resultado final apresentado neste relatório, é apenas o resultado de mais uma rotina de redesenho e repensar de projeto. Contudo, neste último, há uma grande satisfação por terem sido cumpridos os objetivos e as expectativas a que me propus e desejei chegar.

A finalização ou formalização de todo este trabalho acaba assim por se tornar num processo simples, sistémico e até ligeiramente acelerado. Guiado pela forte matriz teórica e conceptual já implantada no plano urbano e através do natural uso do desenho, maquetes, e renderização de imagens, a formalização arquitetónica à escala mais aproximada surge de uma forma natural, trazendo ainda com ela novos valores e conceitos ao projeto.

Figura 4 - Esquízo para a Nova Praça de Cacilhas - Autor: João Moreira - 2020

Figura 5 - Esquízo para a Nova Praça de Cacilhas - Autor: João Moreira - 2020

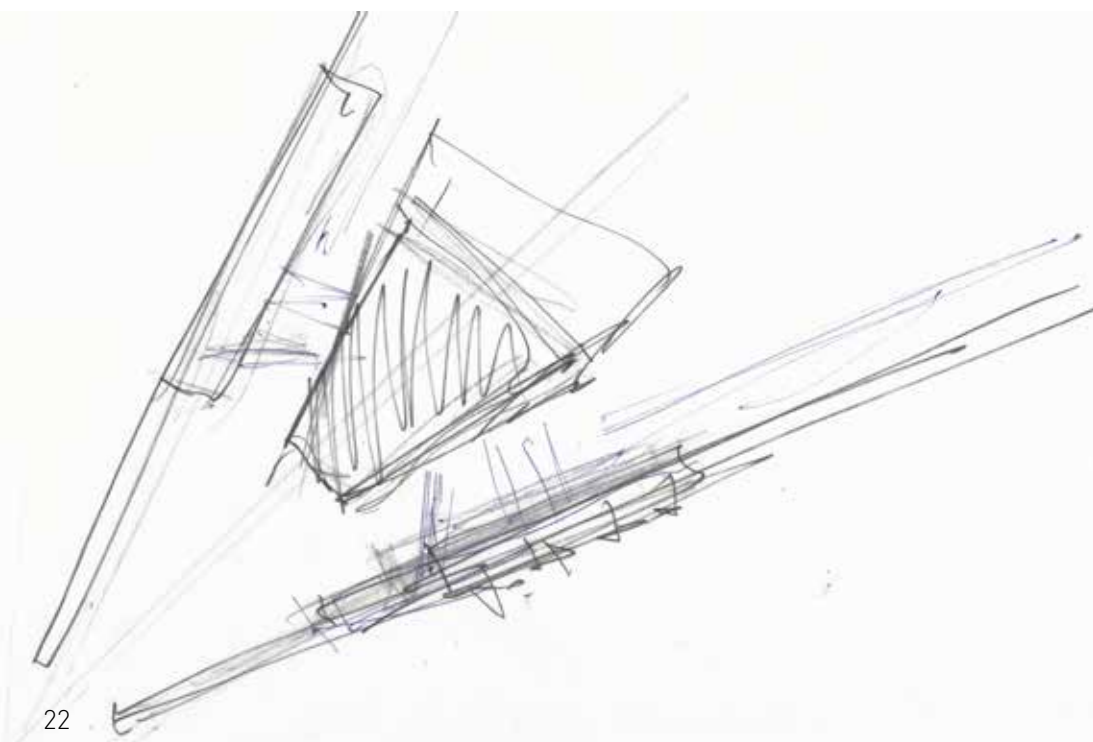
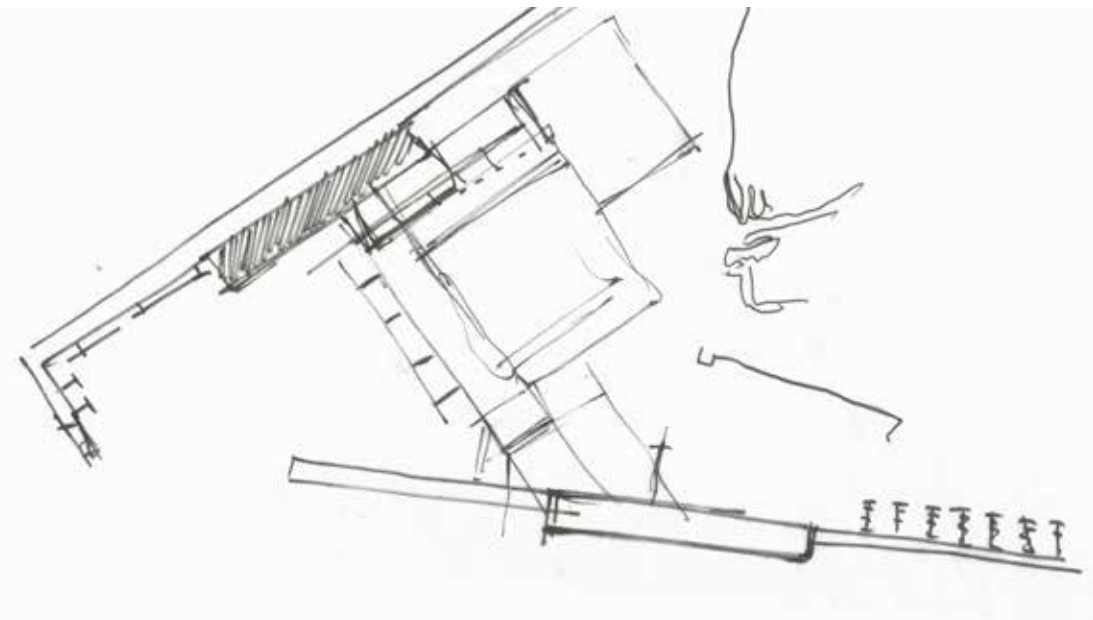
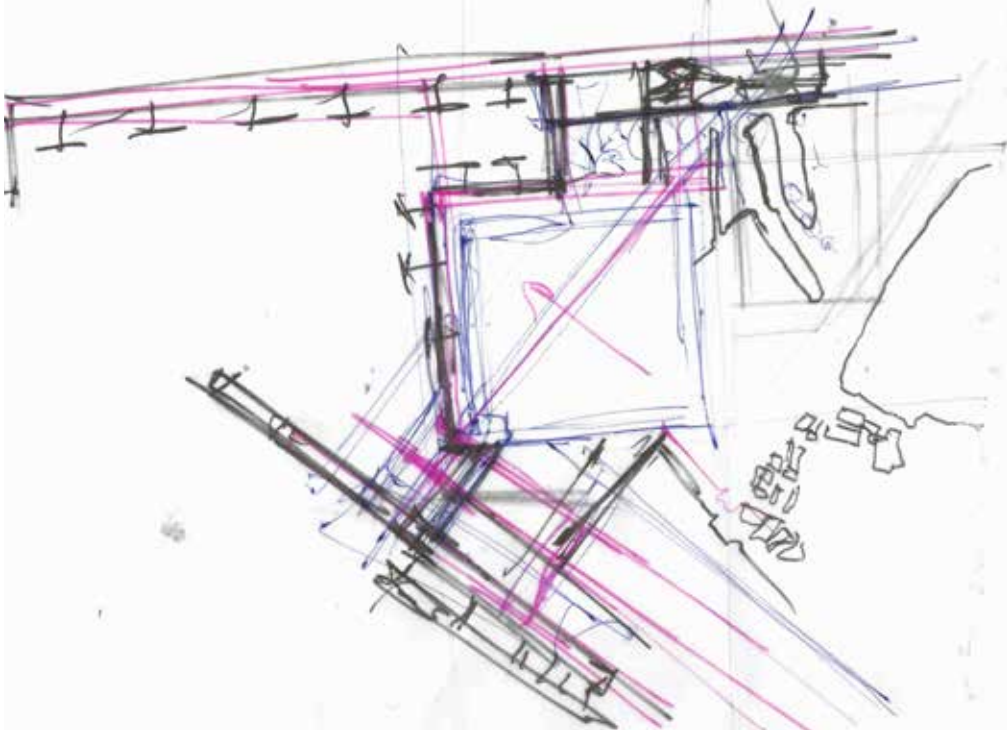


Figura 6 - Esquiços para a Nova Praça de Cacilhas - Autor: João Moreira - 2021

Figura 7 - Esquiços para a Nova Praça de Cacilhas - Autor: João Moreira - 2021

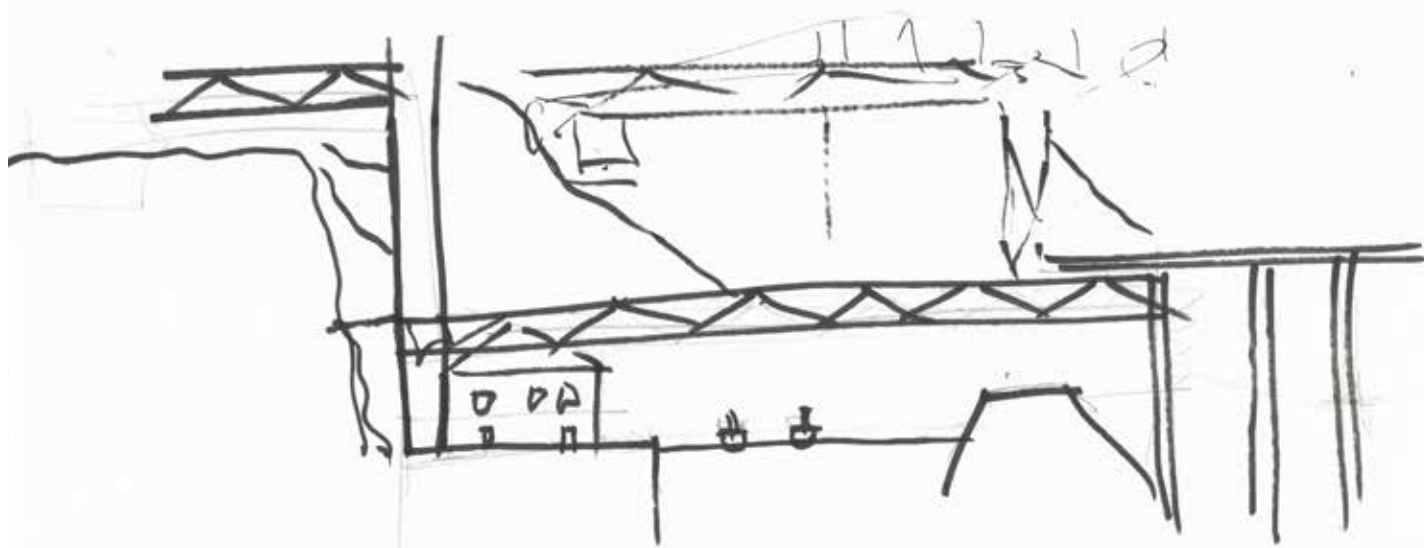
Figura 8 - Esquiços para a Nova Praça de Cacilhas - Autor: João Moreira - 2021

Figura 9 - Esquiços para a estrutura urbana - Autor: João Moreira - 2021

ESTRUTURA DO RELATÓRIO

Como referido anteriormente, o projeto final apresentado, foi evoluindo e foi concebido como um todo, sem linhas guia ou etapas a serem cumpridas. Mas de forma a melhor organizar, expor o trabalho e a compreender a resposta dada em projeto, optou-se pela divisão em capítulos, que apesar de independentes, são facilmente perceptíveis as suas relações de complementaridade.

A 'Introdução', dá início ao relatório, descrevendo os objetivos propostos e o processo de trabalho na procura da resposta. O capítulo 'Investigação', compreende todos os dados retirados e analisados sobre o local que são considerados essenciais não só para a leitura do território mas também para o desenvolvimento do projeto, como: a análise do local desde a macro escala à micro escala, a exposição das ameaças, problemas e virtudes presentes e a análise de projetos urbanos previstos para a cidade de Almada. O capítulo 'Casos de Estudo', incorpora e expõe as principais referências que tiveram influência no desenho de projeto ou na forma de ler o território. O capítulo 'Objetivos', representa a transição entre a informação exposta nos capítulos 'Investigação' e 'Casos de Estudo', explicando os objetivos e linhas gerais que partem da análise e explicam os pressupostos do projeto. O capítulo 'Resposta', explica e descreve o resultado final focando nos elementos de projeto que são considerados de maior importância, faz também uma breve exposição de fases anteriores ao projeto final. Por último o capítulo 'Conclusão', que realiza uma reflexão sobre o exercício e analisa a resposta em relação ao enunciado proposto e ao lugar.





INVESTIGAÇÃO



O LUGAR

Entre a frente da fervilhante e enorme capital Lisboa e as costas do grande concelho de Almada, isolado e tencionado por quase 2km de rio e 80 metros de dramática arriba, encontra-se, em sombra e esquecido, o Cais do Ginjal. Impedido de nada ser pela localização, e de muito ser pelo seu limitado e isolado espaço, viveu e possivelmente viverá para sempre, dependente de, e para estes dois centros urbanos.

Aqui, outros foram os tempos em que brotava vida e prosperidade. Durante a semana viam-se os barcos a atracar, as mulheres a lavar a roupa no Tejo e as indústrias a fumegar de trabalho, um alvoroço naquele relaxante cenário. Aos fins de semana o mesmo espaço convertia-se no prazer dos de fora, com passeios pelo estreito passadiço, empurrados pelas estruturas fabris contra o rio, e almoços nas tascas com a companhia da maresia e da vista. Hoje, o que resta são fotos, pinturas, desenhos e ruínas do que foi em tempos este local, um pequeno mundo que apesar das suas dependências possuiu, possui e possuirá um carácter e personalidade únicos.

Figura 10 - Praia das lavadeiras, Cais do Ginjal - Fonte: Arquivo Municipal de Lisboa - Autor: Garcia Nunes

Figura 11 - Cais do Ginjal - Autor: Horácio Novais - Fundação Calouste Gulbenkian

Figura 12 - Silhuetas no Cais do Ginjal - Fonte: Delcampe - Autor: Artur Pastor

Figura 13 - Pintura a Óleo "Lisboa Vista do Ginjal" - Final séc XIX - Autor: Alfredo Keil - com a particularidade de registar a presença de algumas cacilhenses junto à praia, provavelmente lavadeiras

Almada, sede de município, pertencente ao distrito de Setúbal e à Área Metropolitana de Lisboa, é a décima segunda cidade mais populosa do país, com cerca de 108 mil habitantes, segundo os censos de 2011. Sob sua tutela está o Cais do Ginjal, representando precisamente, em conjunto com Cacilhas, a fachada deste Município para o coração de Lisboa e de toda a área metropolitana. O contexto ribeirinho presenteadado pela foz do rio Tejo, a posição defensiva e visão que o topo da arriba oferece, a proximidade com Lisboa, as boas condições agrícolas e abundância de recursos naturais como peixe, marisco e ouro são os principais fatores que explicam a constante ocupação deste local por comunidades desde a pré-história até à atualidade, assim como os seus posicionamentos e relações com o território. Em suma, é no topo da arriba e na cota ribeirinha onde se vão desenrolar os principais acontecimentos e momentos que caracterizam e explicam a cidade de Almada que podemos observar hoje, é nestes locais onde se vão encontrar os elementos mais singulares e peculiares do território, como o Cais do Ginjal. Dessa forma, o melhor método de estudar e compreender este território, será olhar precisamente para esses acontecimentos do topo da arriba e de toda a envolvente ribeirinha. Neles encontram-se os segredos de todo este território.





O primeiro vestígio da presença humana na região, remonta precisamente ao período pré-histórico. Na estação arqueológica da **Quinta do Almaraz**, situada no topo da arriba por cima do Cais do Ginjal, justamente pela visibilidade e potencial capacidade de defesa oferecida tanto a Norte sobre a foz do Tejo, Lisboa e Sintra como a Sul na pendente do terreno sobre Setúbal, foram identificados elementos cerâmicos, instrumentos de pedra, estruturas construídas e uma muralha a Sul, pertencentes a comunidades pré-históricas, desde o período Neolítico até à Idade do Ferro (5000 a 1000 a.C.). Sabe-se que estes povos viviam acima de tudo da agricultura e pesca que o local possibilitava, e pensa-se que, já naquele tempo, estes povos usavam o seu posicionamento privilegiado na foz Tejo para exportar e importar bens. A própria muralha, encontrada nas escavações, vem reafirmar essa ideia, comprovando a importância que aquele núcleo tinha na região e consequentemente a necessidade de proteção que necessitavam. Encontrou-se ainda neste local, restos do que terá sido uma feitoria* Fenícia (1200, 538 a.C.), povo conhecido pela cultura marítima empreendedora desenvolvida ao longo do mar mediterrâneo.

Figura 14 - Vista aérea sobre Almada - Fonte - Jornal Observador - Autor: desconhecido

Figura 15 - Ortofotomapa Área Metropolitana de Lisboa - Fonte: Google Earth - Edição: João Moreira - 2020

*Feitoria – entrepostos comerciais em território estrangeiro, podiam funcionar como mercado, armazém, alfândega, defesa, apoio à navegação etc.

Associado às descobertas arqueológicas da quinta do Almaraz, foram igualmente encontrados vestígios da Idade do Ferro no **Largo Alfredo Dinis**. Este local, pontão natural da península de Setúbal do lado Este, onde vai desaguar a arriba, as linhas de água e todo o território, vai ser, de uma maneira natural e intuitiva ao longo de diferentes ocupações, o coração e porta de entrada deste território, tanto pela proximidade que vai adquirir mais tarde com o centro de Lisboa, como por ser o ponto onde a arriba se dissolve e se junta à cota ribeirinha. Para todas as embarcações que sobem o rio Tejo, este é o primeiro acesso disponível de entrada no território, tendo de passar por entre a margem Norte de Lisboa e a margem Sul de Setúbal com a arriba, para ali chegar.

Com maior relevância e quantidade, foram ainda encontrados vestígios de uma ocupação posterior por parte dos Romanos neste mesmo local, realizada entre os séculos I e III. Encontrou-se a estrutura do que terá sido uma fábrica de preparados de peixe com tanques de pedra ainda intactos (cetárias*) e um cais romano. As dimensões destes tanques e da própria fábrica fazem supor que existia, nessa altura, um núcleo populacional de grandes dimensões a habitar este território, que trabalhava na pesca, nas fábricas, na defesa e no transporte de mercadorias para os diversos locais do império romano. Estas estruturas arqueológicas, permanecem no local cobertas por calçada, prevendo-se a musealização desta zona da cidade no futuro.

Depois desta descoberta, só se conhece a história e o papel que este local adquiriu desde a ocupação portuguesa até aos dias de hoje. Apesar de se saber que entre estes dois ocupantes, os Árabes também habitaram e fundaram uma das suas principais cidades de defesa em Almada, com implantação de um castelo no topo da arriba próximo ao pontão, não se encontrou até hoje qualquer vestígio deste povo no pontão, todavia, o mais lógico será pensar-se que tal como as outras, esta civilização também o usou como cais para entrada e saída de pessoas e mercadorias. Outra explicação possível será terem dado uso às estruturas deixadas pelos romanos ou outros ocupantes, ou terem construído estruturas, que pela degradação ou ato humano, não chegaram aos dias de hoje.

Ao longo do tempo, este local vai ser moldado e transformado segundo as necessidades e vontades de cada civilização, e é precisamente desde a ocupação portuguesa até aos dias de hoje, que este espaço mais evolui e se transforma. Contudo, em nenhum momento este pontão deixa de ser ponto de chegada e partida de passageiros e de conectar o território com o rio.



Figura 16 - Cetárias da antiga fábrica de preparados de peixe romana no Largo Alfredo Dinis, Cacilhas - Fonte: Desconhecida - Autor: desconhecido

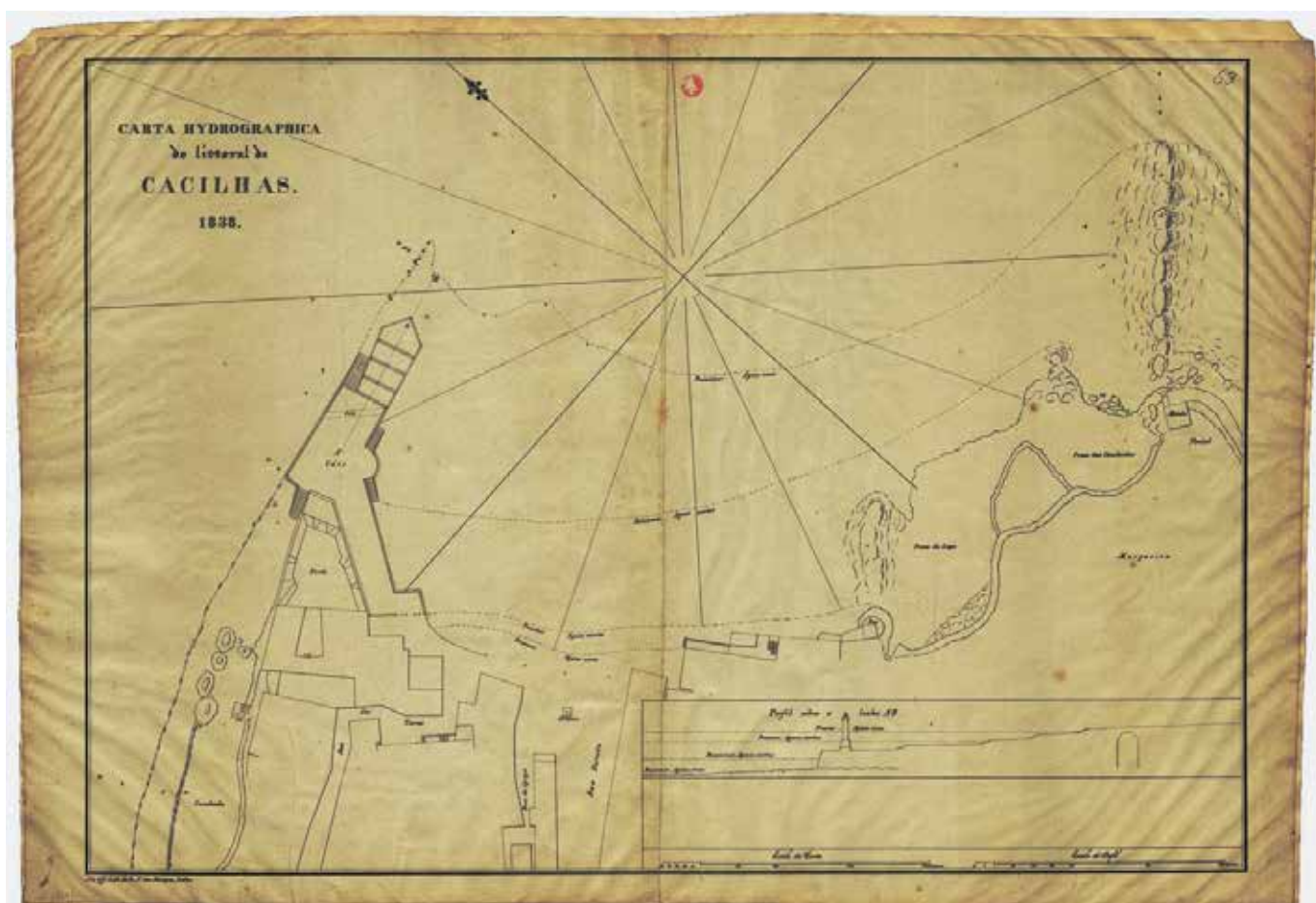
Figura 17 - Carta hidrográfica do pontão de Cacilhas (ampliação) - 1838 - Fonte: Biblioteca Nacional de Portugal - Autor: desconhecido

Figura 18 - Carta hidrográfica do pontão de Cacilhas - 1838 - Fonte: Biblioteca Nacional de Portugal - Autor: desconhecido



Em 1147, após a reconquista daquela região aos Árabes, foi escrita uma carta por um cruzado que acompanhou D. Afonso Henriques na conquista, que descreve as qualidades e recursos da região e, embora não refira especificamente o pontão, depreende-se que é aqui o momento em que este local começa a sua longa relação de apoio fluvial ao tráfego de mercadorias e passageiros com a margem Norte de Lisboa. Mais tarde, com a necessidade do reino português de proteger a sua capital de ataques, foi construído um sistema de defesa com diversos fortes pelas margens Norte e Sul de entrada no rio Tejo contra os que tentassem invadir subindo o mesmo, e da mesma forma, no porto de Cacilhas, um dos portos mais importantes do reino e da Península Ibérica, foi construído o Forte de Santa Luzia, que resultava morfologicamente numa espécie de extensão da arriba e da muralha natural que ela oferecia.

*Cetárias – entrepostos comerciais em território estrangeiro, podiam funcionar como mercado, armazém, alfândega, defesa, apoio à navegação etc.





No final do séc. XIX, a revolução industrial, a introdução da maquinaria, a mudança de paradigma da civilização e a não necessidade de proteção como em tempos passados, levam a que o forte seja destruído e o pontão aumentado através de aterros, adicionando um porto de chegada e partida de passageiros e indústrias navais, como os estaleiros navais H. Parry & Son que aí construíram edifícios e duas docas.

Durante os próximos anos até a meados do séc. XX, através de um processo natural, a indústria, o fluxo da população e a cidade de Almada vão crescer exponencialmente, e conseqüentemente o pontão vai acompanhar esse crescimento. Com o principal interesse de aumentar a praça, onde já naquele tempo, cruzavam milhares de pessoas e passageiros diariamente, vão-se sobrepor novas camadas de aterro às já existentes, ganhando território ao rio e oferecendo um maior espaço para a conexão do barco com os transportes terrestres e a eventos que aí quisessem ser realizados, como feiras ou espetáculos.

Desde aí até aos dias de hoje, com a construção da ponte 25 de Abril e a revolução de 1974, as indústrias que existiam no pontão e em seu redor foram abandonadas restando apenas as duas docas secas e a praça onde o cruzamento desses milhares de pessoas continua a acontecer diariamente. A praça com o grande espaço amplo, que funciona como um grande hall de entrada desapareceu para dar lugar exclusivo às estruturas de apoio ao terminal rodoviário, marítimo e ao metro de superfície. Ainda assim, não perde importância, agora mais que nunca compreende-se o papel vital que aquele pontão teve e tem na vida de Almada e em toda a área metropolitana.



Figura 19 - Largo Alfredo Dinis Cacilhas -1900 - Fonte: Delcampe, Oliveira - Autor: desconhecido

Figura 20 - Vista aérea sobre Cacilhas e Cais do Ginjal - 1950 - Fonte: Porto de Lisboa - Autor: desconhecido

Figura 21 - Largo Alfredo Dinis Cacilhas, chegada dos concorrentes da prova dos 10 mil quilómetros, organizada pelo Automóvel Clube da Alemanha - 1931 - Fonte: Arquivo Nacional Torre do Tombo - Autor: desconhecido



Figura 22 - Vista aérea sobre Cacilhas - 2015 - Autor: Filipe View - Edição - João Moreira

Figura 23 - Farol e terminal fluvial do Largo Alfredo Dinis Cacilhas - Fonte: almada2016wordpress - Autor: desconhecido

Figura 24 - Farol Largo Alfredo Dinis - 2015 - Fonte: almada2016wordpress - Autor: desconhecido

O **Farol de Cacilhas** está presente no pontão desde 1886, assistiu às diversas transformações aí realizadas ao longo dos anos e ofereceu aos navegantes orientação e indicação da entrada em Almada. Sem uso e com a construção de um terminal fluvial no exato local onde o farol se encontrava, este foi retirado e enviado para os Açores em 1978, onde permaneceu até 2004, ano em que a câmara de Almada decide reavê-lo e colocá-lo na nova ponta do território, restaurando-o e alterando a sua cor original de verde para vermelho sem razão aparente ou conhecida. Até hoje o farol permanece neste local como um dos elementos históricos da cidade e daquele pontão.



Praticamente encostado à Quinta do Almaraz e pelas mesmas razões de defesa e visibilidade que o topo da arriba oferece, situa-se o **Castelo de Almada**. Devido à sua localização, este castelo foi o centro das atenções durante várias gerações na defesa do rio e do território, contudo residem muitos mistérios em redor deste local. Não é possível chegar a uma conclusão sobre a data de fundação desta fortificação, contudo pensa-se que a implantação dos alicerces tem início no séc. XII com o antigo castelo árabe que aí existia. A partir daí sabe-se apenas que foi destruído diversas vezes, quer pelo terramoto de 1755 quer por ações humanas, e igualmente reconstruído por diversos intervenientes, tornando assim impossível saber se o que resta hoje tem alguma relação com a primeira implantação Árabe ou as seguintes. Atualmente esta edificação encontra-se ao serviço da Guarda Nacional Republicana (GNR) desde 1974, o que impede que seja visitado pelo público e que sejam realizados trabalhos de análise e investigação que provavelmente serão fundamentais para compreensão da Almada medieval.

Ainda no topo da arriba, não por motivos de defesa mas, com o objetivo de poderem usufruir da magnífica vista e do destaque para a cidade de Lisboa, foram também aí implantados o Palácio da Cerca, o Seminário Maior de São Paulo e o Cristo Rei, que em conjunto com o Castelo de Almada, a quinta do Almaraz e a ponte 25 de Abril, representam os pontos singulares ou elementos marcantes desse topo.

Figura 25 - Gravura da vista de Almada com a cerca da cidade e o Castelo de Almada e sobre a cidade de Lisboa - 1830 - Autor: William Miller

Figura 26 - Vista aérea sobre o castelo de Almada - Fonte: semmais - Autor: desconhecido

Figura 27 - Gravura da Casa da Cerca vista do Castelo - possivelmente início do séc. XX - Fonte: Decampe - Autor: desconhecido

Figura 28 - Vista aérea sobre a Casa da Cerca, Lisboa, e o Tejo - Fonte: nomundodosmuseus.hypotheses - Autor: Mário Rainha Campos



No cume seguinte ao do castelo, separados por uma depressão de terreno por onde passa uma linha de água, situa-se o **Palácio da Cerca ou Casa da Cerca**, que recebeu o nome precisamente pela proximidade a que se encontrava da cerca que protegia a aldeia em redor do castelo, construída em 1373, por D. Fernando. A data da construção deste edifício é desconhecida, contudo sabe-se que se tratava de uma típica quinta dos séculos XVII e XVIII, sendo este, um dos maiores exemplos de arquitetura setecentista na cidade. Nesta época, Almada resumia-se a um pequeno povoado junto ao largo de Cacilhas e outro igualmente pequeno junto ao castelo, sendo a envolvente ocupada por grandes quintas e propriedades agrícolas que exportavam os produtos para Lisboa. Este Palácio, está inserido numa área de 1.4 hectares de terreno, delimitado por um muro, tendo sido, em tempos, o espaço envolvente, ocupado por vinhas, hortas, pomares e jardins. Após ter passado por vários proprietários e várias funções ao longo dos anos, em 1983 a câmara de Almada adquire-o e restaura-o, e em 1993 batiza o Palácio da Cerca de Casa da Cerca convertendo-o em Centro de Arte Contemporânea, que desde então vai receber inúmeros eventos, artistas e exposições de projeção nacional e internacional, e que usufrui de uma das posições mais privilegiadas de toda a metrópole, com uma das mais marcantes vistas sobre a cidade de Lisboa e o rio Tejo. Os terrenos usados no passado para cultivo, foram convertidos num jardim botânico e num parque de esculturas, que completam ainda mais todo aquele ambiente cénico.



No seguimento da linha do topo da arriba a cerca de 200 metros da Casa da Cerca encontra-se o cemitério de Almada e o **Seminário Maior de São Paulo** que, pela relativa proximidade e pela confluência dos seus terrenos pensa-se que estes dois terão sido uma única propriedade. O edifício usado como Seminário foi construído em 1569 como Mosteiro da Ordem de São Domingos a pedido do frade Francisco Foreiro que segundo consta era o confessor dos reis D. João III e D. Sebastião, a quem pediu que lhe fossem cedidos, em Almada, os terrenos junto da encosta para a construção de um convento dominicano. Foi neste lugar onde ingressou Manuel Sousa Coutinho, depois conhecido por Frei Luís de Sousa, que escreveu posteriormente no seu livro “História de S. Domingos” sobre a fundação do convento deixando transparecer os encantos e belezas daquele espaço. Durante os longos séculos o edifício sobreviveu, ainda que com danos, ao sismo de 1775 e a quase 5 séculos de história, por onde por ele passaram diferente ocupantes e nele deixaram sua marca, a última foi precisamente a ampliação realizada pela Igreja para a introdução do seminário em 1933, por isto, e também pelos painéis de azulejos que estão presentes neste edifícios e outras diversas relíquias é inegável o elevado valor patrimonial que este conjunto possui. Hoje os terrenos pertencentes ao seminário estendem-se desde a Casa da Cerca até ao Cristo Rei, possuindo assim, mais de 115 mil metros quadrados, que ocupam mais de 500 metros da frente da arriba, vedado por um muro e usado exclusivamente pelo Seminário como quinta pedagógica onde acontecem ocasionalmente atividades relacionadas com a equitação e agricultura, privando assim a cidade, de todo aquele espaço e património, abrindo exclusivamente o seminário ao público apenas 1 hora por dia durante 3 meses do ano.





Figura 29 - Seminário de São Paulo, Almada - Fonte: decampe - Autor: desconhecido

Figura 30 - Pátio interior Seminário de São Paulo, Almada - Fonte: Comunidade Católica Shalom - Autor: desconhecido

Figura 31 - Vista sobre o Cristo Rei e Lisboa - 1959 - Fonte: Restos de Coleção - Autor: desconhecido

No ano de 1959, no terreno ao lado do seminário, que coincide com momento mais alto de toda a arriba, foi inaugurado o monumento do **Cristo Rei**, este ergue-se a 215 metros acima do nível do mar e tem no total 110 metros de altura. A ideia para a construção deste monumento surge por iniciativa do então Cardeal Patriarca de Lisboa, D. Manuel Cerejeira, que numa visita ao Rio de Janeiro, em 1934, viu a imponente imagem do Cristo Redentor, que do topo de uma montanha abraça e abençoa a cidade do Rio, criando a partir daí um desejo nele de construir uma obra semelhante a olhar e abençoar Lisboa, e consequentemente a pátria. A ideia começou imediatamente a ser trabalhada mas, só começa a ganhar ímpeto e vigor quando, em 1940, em Fátima, os bispos nacionais formularam o seguinte voto: "Se Portugal fosse poupado da Guerra, erguer-se-ia sobre Lisboa um Monumento ao Sagrado Coração de Jesus, sinal visível de como Deus, através do amor, deseja conquistar para Si toda a humanidade". Durante a II Guerra Mundial, Portugal manteve uma posição neutra, não participando em nenhuma ação de guerra, dando assim início a todo o processo de construção do monumento. No dia da sua inauguração, com mais de 300 mil pessoas, o Cardeal Cerejeira afirma, perante a multidão, que este monumento irá para sempre significar a gratidão do povo Português à paz que lhe fora oferecida. Com o passar dos anos, e com eles as gerações, a verdadeira razão de ali estar implantado tão grandioso monumento tornou-se esquecida ou até mesmo desconhecida contudo, continua a transportar para o território e para as pessoas, sejam elas religiosas ou não, o simbolismo e a mensagem inicial de espiritualidade, paz e amor, sendo neste monumento, um dos maiores e icónicos símbolos que engrandecem e condecoram a metrópole.



Forte da Pipa

Até ao início de séc. XIX, como foi anteriormente referido, Almada resumia-se a dois pequenos povoados, um junto ao pontão de Cacilhas, outro junto ao Castelo no topo da arriba, e a quintas agrícolas e mosteiros espalhados pelo território. A atividade desta pequena população consistia sobretudo na agricultura, pesca, procura de matérias primas e exportação desses mesmos produtos para Lisboa. Assim, com uma população reduzida que trabalhava maioritariamente na terra, a única relação que este território possuía com o rio, nesta época, era o cais de Cacilhas, que servia os habitantes na pesca e exportação, e o Forte da Pipa, localizado no Cais do Ginjal no alinhamento da Casa da Cerca.

Localizado na **Fonte da Pipa**, este forte está construído pelo menos desde 1705, sendo a primeira construção a ser realizada no Cais do Ginjal de que se tenha conhecimento. Para além da tarefa de defender a cidade, este ponto funcionava como apoio marítimo às embarcações do Tejo e ao pequeno povoado que se situava em redor do Castelo, no topo da arriba, tendo assim cada povoado o seu próprio cais. Em 1736 foi aí mandado construir por D. João V uma fonte monumental de quatro bicas para fornecer água de qualidade aos moradores e às embarcações, dando inclusive nome ao local de Fonte da Pipa. Na figura 32, uma pintura do ano 1820, consegue ver-se o forte e algum edificado construído em seu redor que seriam usados muito provavelmente para o apoio marítimo. Além disso, é ainda possível ver-se o caminho construído na arriba, que conectava a cota alta do povoado do Castelo à cota ribeirinha. Hoje, para além do caminho que continua a existir e a conectar as duas cotas, a fonte é o único elemento que sobreviveu desse tempo, sendo consequentemente o elemento histórico mais antigo de todo o Cais do Ginjal.



Figura 32 - Pintura Vista de Almada do Seminário São Paulo - 1820 - Autor: Pierre Eugène Aubert Pére

Figura 33 - Pintura Fonte da Pipa - Autor: Álvaro da Fonseca - Fonte: Museu Grão Vasco de Almada

Figura 34 - Fonte da Pipa - Fonte: Visita Virtual Rotas de Almada - Autor: desconhecido

Figura 35 - Vista aérea sobre a Quinta do Arealva - 2018 - Autor: Portugal do Ar- Edição - João Moreira

Figura 36 - Carrinha com publicidade ao vinho do Ginjal em Cabo Verde com a frase "Se apreciar bom vinho prefira Ginjal é do melhor que produz Portugal" - Fonte: Centro de Arqueologia de Almada/ Família Teotónio Pereira - Autor: desconhecido

Figura 37 - Carregamento de vinho no Cais do Ginjal em embarcação - Fonte: Romeu Correia Blog - Autor: desconhecido



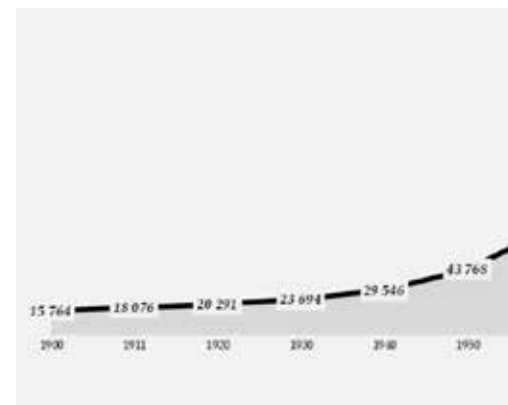
Uma das quintas que existia neste território antes da revolução industrial é a **Quinta do Arealva**, situada no final do Cais do Ginjal em alinhamento com o Cristo Rei. Do estilo pombalino, foi construída no séc. XVIII, onde se estabeleceu em 1757, João O'Neill, um irlandês exilado, que usou a quinta para a produção e exportação de vinhos, que ganharam elevado prestígio ao longo dos anos. Mais tarde, 1861, já com a revolução industrial, o atual proprietário Domingos Afonso, que mantém a prestigiada produção de vinhos, decide em paralelo apostar noutras indústrias como a tanoaria, as conservas e o azeite, que levaram à construção e sobreposição de edifícios industriais de forma a obter espaço para estes novos usos. Depois deste proprietário e até ao seu abandono, esta quinta ainda serviu à Companhia Portuguesa de Pescas e da Sociedade Vinícola do Sul de Portugal. As construções iniciais desta quinta em conjunto com a Fonte da Pipa são os elementos mais antigos de todo o Cais do Ginjal, o restante que hoje se pode observar, é fruto da fase posterior de industrialização. Hoje, estas construções estão ao abandono e em elevado estado de degradação, principalmente as primeiras construções Pombalinas.





É durante o séc. XIX e XX que vão ocorrer as maiores e mais drásticas transformações neste território, a então pequena comunidade agrícola e piscatória que se relacionava de uma forma tímida com a cidade de Lisboa, vai-se tornar na grande e densa cidade de Almada, que continua e estende a capital. É precisamente devido a essa situação geográfica, que facilitava o escoamento de produtos para a capital, que a partir do início do séc. XIX, o comércio à base da agricultura, pesca e matérias primas, que até então eram o sustento daqueles habitantes, vai dar lugar a fábricas e indústrias, que se disseminam e instalam ao longo de toda a zona ribeirinha do concelho.

Assim, num processo que começou lento e que gradualmente foi acelerando até meio do séc. XX, vão-se instalando e construindo em toda a zona ribeirinha, mais de uma centena de fábricas, armazéns e comércios, nomeadamente fábricas de tanoaria, cortiça, têxteis, destilação, conservas, garrafas, óleo de fígado de bacalhau, produção química e indústria naval, e armazéns para o depósito das matérias primas provenientes das fábricas e de diferentes território, especialmente de vinho.





Nestas fábricas, teve especial impacto e importância socioeconómica no território o já referido **Estaleiro Naval Parry & Son**. Construído em 1872 em Cacilhas, este foi um dos primeiros estaleiros a fabricar e restaurar embarcações com casco metálico em Portugal, que durante mais de um século ali passaram e foram fabricadas. Restam hoje, dessa fábrica, apenas as duas docas presentes no pontão de Cacilhas, onde atualmente estão atracados, para serem visitados, o submarino Barracuda e a fragata D. Fernando II e Glória.

Durante o séc. XIX vai evidenciar-se e fortalecer-se a dependência económica e territorial entre Almada e Lisboa, contudo é só a partir do séc. XX que a transformação deste território vai ganhar impulso. Com Lisboa a atravessar um período de grande progresso, crescendo em território e população, a margem Sul torna-se fundamental à capital, não só a nível comercial, com a de fixação de armazéns e indústrias que sustentam a capital, como de alojamento de uma grande parte da população, composta pela classe operária que trabalhava nessas indústrias e pelas classes média e baixa que trabalhavam em Lisboa e ali encontraram um custo de renda e de vida inferior ao da Capital. Assim, neste cenário, depois das fábricas vieram os bairros operários, as vias, as escolas, os hospitais, os bombeiros e o resto dos serviços, que transformaram a face de Almada. Foi entre os anos 40 e os 70 do século XX que a migração mais se acentuou, passando a população de 29 mil para 107 mil em apenas 30 anos e com ela as maiores transformações no território.

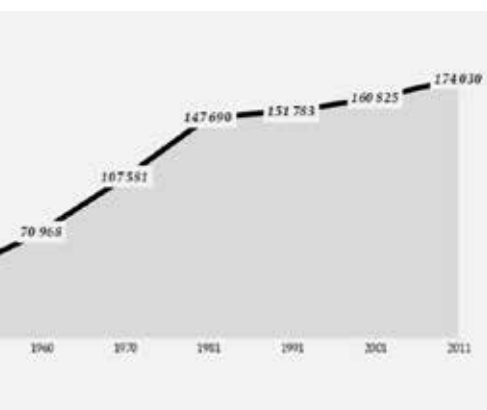


Figura 38 - Vista sobre a Praça do Comércio e Rio Tejo - 1868 - Autor: Francesco Rocchini

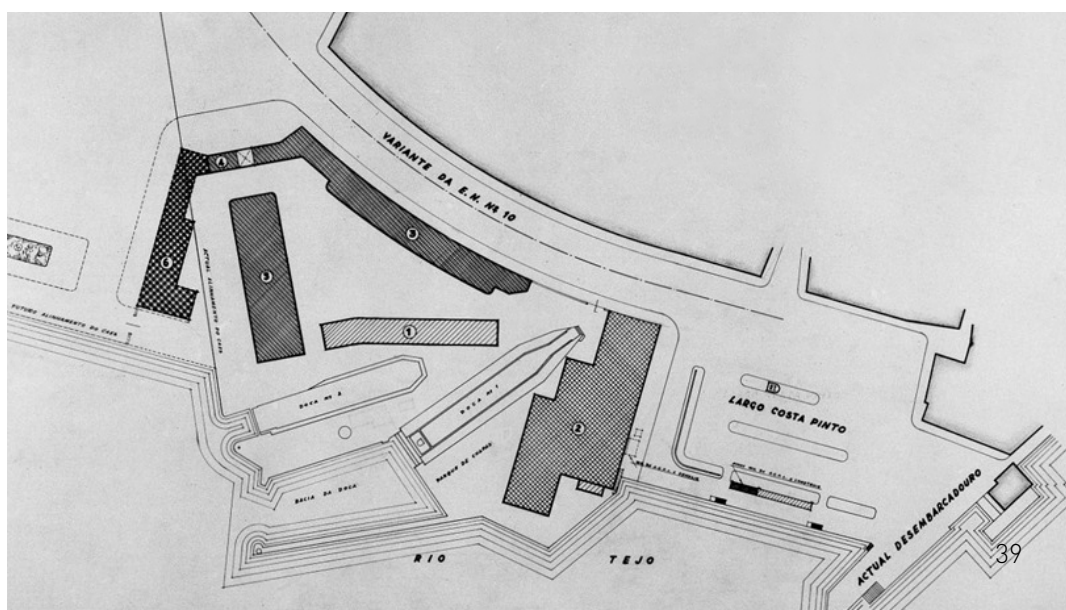
Figura 39 - Gráfico da evolução do número de habitantes ao longo do séc. XX a viver no concelho de Almada - Fonte: Instituto Nacional de Estatística

Figura 40 - Vista aérea do Cais do Ginjal - 1960 - Fonte: Jornal Observador - Autor: desconhecido

Figura 41 - Descarga de vinhos na quinta to Arealva - Fonte: Desconhecida - Autor: desconhecido

Figura 42 - Estaleiros Parry & Son em Cacilhas - Fonte: Restos de coleção - Autor: desconhecido

Figura 43 - Plano de arranjo e ampliação dos Estaleiros Parry & Son em Cacilhas - Fonte: Resto de Coleção 1868 - Autor: desconhecido





O auge do crescimento económico e urbano desses anos, vai ser marcado pela construção das duas estruturas mais marcantes e colossais deste território, a Lisnave e a **Ponte 25 de Abril**, ambas edificadas na década de 60.

A ponte, inicialmente batizada como ponte Salazar, foi inaugurada em 1966. Contudo, a ideia e necessidade de ligar as duas margens surge 90 anos antes, com o engenheiro português Miguel Pais, que em 1876, perante um período em que já se fazia notar o crescimento industrial e urbanístico em Almada, propõe uma ponte unicamente ferroviária, a fazer a ligação do Beato ao Montijo. Durante esses anos, a construção da travessia sobre o Tejo nunca deixou de ser idealizada, continuando a criar-se comissões e equipas técnicas que analisaram as diversas propostas e alternativas para a localização da ponte e até para construção de um túnel em detrimento da mesma, que conectava Santa Apolónia a Cacilhas. Contudo, todas essas propostas representavam um custo insuportável para Portugal. Com o passar dos anos, entrando já no período de maior de crescimento de toda Área Metropolitana e conseqüentemente de Almada, com o desenvolvimento de novos materiais e capacidades técnicas do homem, como a construção da Golden Gate em São Francisco em 1937, nos Estados Unidos, semelhante à ponte que era ali necessária, torna-se não só imperativo mas também viável tecnicamente e financeiramente construir uma ponte que conecte as duas margens.





Figura 44 - Mapa das diferentes propostas para a localização da ponte 25 de Abril - Fonte: Arquivo Municipal de Lisboa - Autor: desconhecido

Figura 45 - Panorâmica da ponte 25 de Abril - Fonte: statusemporium - Autor: desconhecido

Figura 46 - Tabuleiro da ponte 25 de Abril no dia da inauguração - Fonte: Restos de Coleção - Autor: desconhecido

Figura 47 - Painel publicitário da construção da ponte 25 de Abril - Fonte: Arquivo Municipal de Lisboa - Autor: desconhecido

Figura 48 - Linha férrea da Ponte 25 de Abril - 1999 - Fonte: Restos de Coleção - Autor: desconhecido

Figura 49 - Operários na construção da Ponte 25 de Abril - 1963 - Fonte: Restos de Coleção - Autor: desconhecido

Construída com o tabuleiro a 70 metros de altura, que alberga as vias rodoviárias e ferroviárias, e com os pilares principais da ponte a chegarem a uma altura de 190 metros, esta vem alterar completamente a relação entre as duas margens. Até então, a travessia de pessoas e bens era realizada através de barcos ou pela ponte de Vila Franca de Xira com mais de 3 horas de caminho na época. Estes processos de mobilidade são substituídos pela ponte, que oferece passagem em menos de 10 min a mais 150 mil automóveis e dezenas de comboios por dia, despoletando não só em Almada mas em todo o território a Sul do Tejo um enorme desenvolvimento.

A nova ponte veio modificar completamente o território e a 'skyline' de Lisboa e do estuário do Tejo, é a coroa da cidade e um dos grandes símbolos do progresso da mesma e do país, que se modernizam à custa dela. Este objeto vem mudar para sempre o paradigma desta cidade, que se estabeleceu desde então como uma verdadeira metrópole. Hoje, é considerada uma das pontes mais bonitas da Europa, oferecendo, a sua beleza aos postais dos visitantes e a cartazes turísticos, e o respirar da modernidade e do progresso à metrópole, relembrando que futuro é para conquistar.





Construído em 1967, o estaleiro da Margueira, mais conhecido por **Lisnave**, foi a maior construção ligada à indústria neste território, sendo ainda, nesse tempo, um dos maiores portos de toda a Europa, que continha a maior doca do mundo, com 520 por 90 metros. Ao contrário de todas as outras indústrias ali presentes, esta vai vocacionar-se e direcionar-se para o exterior, apontando os negócios principalmente para os três quartos de tráfego petrolífero de todo mundo que ali passavam à porta e que, com a existência daquele porto, não necessitava de desviar sua rota para fazer reparações. Este motivo, agregado à proximidade com a grande cidade de Lisboa, importante para o ócio das tripulações, à vizinhança com Almada, importante como zona urbana de residência dos trabalhadores, e ao bom tempo que existia durante a maior parte do ano, essencial para que os trabalhos ao ar livre pudessem ser realizados, levaram à construção naquele local deste estaleiro. O pórtico vermelho gigante que servia este local como grua na reparação dos navios, é ainda hoje um dos maiores ícones e símbolos da Lisnave e da cidade de Almada, possui 125 metros de largura e 65 metros de altura, correspondendo a um edifício com mais de 20 pisos sendo quase tão alto como o tabuleiro da ponte 25 de Abril.





LISNAVE

ESTALEIROS NAVAIS DE LISBOA, S.A.R.L.



Figura 50 - Mapa das Rotas de Navios de Cargueiros - Fonte: Livro "Lisnave" - Editado: Estaleiros da Lisnave - 1971 - Autor: desconhecido

Figura 51 - Vista aérea sobre Almada - 1965 - Fonte: ed. desc. - Autor: desconhecido

Figura 52 - Armazém das máquinas - Fonte: Livro "Lisnave" - Editado: Estaleiros da Lisnave - 1971 - Autor: desconhecido

Figura 53 - Vista aérea sobre Lisnave - 1973 - Fonte: Salvaterra e eu - Autor: desconhecido

Figura 54 - Vista aérea sobre Lisnave - Fonte: estaleiros-navais.blogspot - Autor: desconhecido

Figura 55 - Grua da Lisnave - 1972 - Fonte: O setubalense - Autor: desconhecido

A Lisnave vivia nos primeiros anos um período esplêndido, tendo como único problema, assim como as outras indústrias ali presentes, a falta de espaço e mão de obra para poderem dar resposta a tanto trabalho. Porém todo esse cenário saudável e frenético que se vivia na metrópole, já com a ponte construída, vai começar a desaparecer a partir da década seguinte, entrando toda a indústria incluindo a Lisnave, num enorme processo de decadência até ao final do séc. XX .

São vários os motivos apontados como responsáveis por este súbito acontecimento mas, é a construção da ponte 25 de Abril, a inovação tecnológica e a revolução portuguesa de 1974 os considerados principais causadores da falência e **decadência** da indústria em Almada.

A introdução da ponte sobre o Tejo veio criar uma forte ligação e coesão entre as duas margens, valorizando imenso o território de Almada, contudo, permitiu às indústrias e às pessoas poderem instalar-se pelo vasto território a sul, sem se terem que preocupar com o transporte de mercadorias ou com o tempo de viagem até à capital, assim, com a nova ligação rodoviária, a necessidade de viver em Almada ou ter as fábricas junto à zona ribeirinha de Almada, deixa de ser fundamental. Com isto, criaram-se novos polos populacionais e industriais a Sul que, com a ponte, acabaram por beneficiar e valorizar em muito o próprio concelho de Almada. Hoje, no rio, apenas se vê funcionar o cacilheiro que transporta passageiros entre as duas margens, todos os outros barcos que navegam no Tejo são embarcações de lazer ou cargueiros internacionais, já não existem embarcações a transportar produtos ou matérias primas entre margens.

Com a revolução de 1974, entraram novos paradigmas e novos conceitos na justiça social e no mundo do trabalho. A indústria foi até ao dia de hoje, o momento na história, que maior desenvolvimento e evolução criou nas cidade e nas nações por todo o mundo, mas, com a selvagem competição e crescimento das mesmas, não tinham ganho dimensão nem tinha sido discutido com rigor, as leis laborais dos trabalhadores operários, tendo durante mais de um século, as indústrias crescido à conta das mínimas condições económicas, de saúde e segurança oferecidas aos seus trabalhadores. O início do séc. XX trouxe o nascimento de novas ideologias e sistemas políticos em algumas nações do mundo, como a ditadura e o comunismo. O comunismo ergueu a bandeira dos trabalhadores, e proclamou e lutou pelos seus direitos, afirmando que sem a sua existência tanto o mundo como as indústrias estavam condenadas ao fracasso. Este ideal, com fortes seguidores e fortemente implementado na Rússia, veio de um modo geral contaminar todo o mundo, criando principalmente dentro da classe operária a mesma base ideológica ou o mesmo discurso. Ora, com o 25 de Abril de 1974 e a consequente queda do regime ditatorial que oprimia e retirava liberdades ao povo, explodiu dentro dessas classes a ideologia socialista e comunista, e em força estas uniram-se criando sindicatos e fazendo greves para enfrentarem os seus patrões e o novo sistema político, proclamando os seus direitos como trabalhadores, ao salário mínimo, férias, 13º mês, horário de trabalho, redução de horas extra, etc.. Esta explosão, ainda que prevista e correta, em conjunto com a caída a pique de encomendas, criou um enorme descontrolo e dificuldades aos gestores das indústrias, que obrigados a ceder à grande pressão criada pelos trabalhadores e pelos sindicatos, viram as suas indústrias perderem competitividade e entrarem em prejuízo.

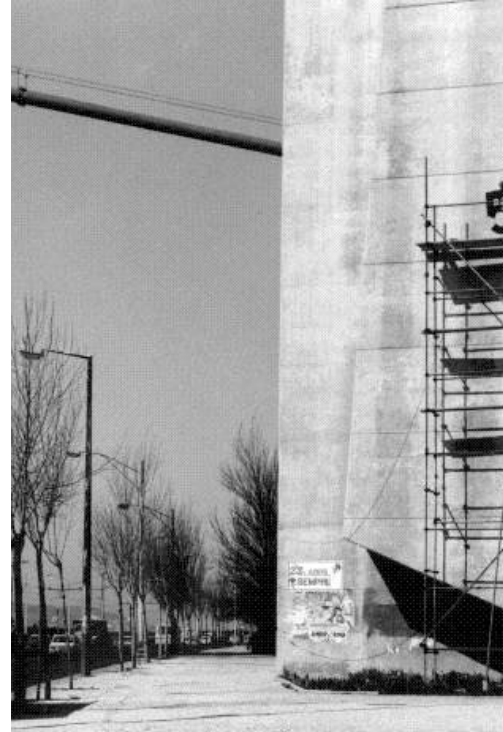




Figura 56 - Momento em que a ponte é rebatizada Ponte 25 de Abril, depois da Revolução dos Cravos. 1974- Fonte: Collection Remains - Autor: desconhecido

Figura 57 - Dia da greve geral nacional na Lisnave 1982 - Fonte: CGTP - Autor: desconhecido

Figura 58 - Dia da greve geral nacional na Lisnave 1982 - Fonte: Oneplanet - Autor: desconhecido

Figura 59 - Interior de um edifício no Cais do Ginjal - 2008 - Autor: Maria Bello

Um dos exemplos dessa falência aconteceu precisamente com a Lisnave. Quando não existiam navios para reparar, remuneravam os seus trabalhadores e quando haviam navios e tinham que ser reparados rapidamente, remuneravam os trabalhadores por horas extra. Esta inflexibilidade negocial e alteração abrupta das leis de trabalho depois da revolução, levou a que muitas indústrias não se conseguissem adaptar e abrissem falência, como o caso da Lisnave, a última ou das últimas empresas a morrer na zona ribeirinha de Almada com uma dívida muito elevada no ano de 2000, após sobreviver 33 anos. Só este estaleiro chegou a empregar mais de 10 mil trabalhadores, e a reparar mais de 5200 navios.





Atualmente, 20 anos depois do abandono, a Lisnave não passa de um enorme aterro, com armazéns e docas deixadas ao abandono, com décadas de memórias, histórias e trabalho duro de milhares de pessoas esquecido e deixado para morrer, assim como todo o Cais do Ginjal, que ainda há 50 anos vivia saudável, cheio de movimento durante a semana e prazeres aos fins de semana, vive hoje igualmente abandonado, na sombra da arriba, em frente à fervilhante margem norte de Lisboa, desejando que ela se lembre e lhe volte a tocar.

Ao longo deste anos de abandono foram realizadas por parte da câmara de Almada diversas iniciativas com o interesse de reocupar e salvaguardar o Cais do Ginjal e toda a zona industrial. Contudo, até hoje nada com impacto foi aí realizado, tendo sido apenas construído um jardim junto à Fonte da Pipa com um elevador que o conecta ao topo da arriba e que maior parte do tempo não está disponível. Apesar de bastante utilizado esse jardim, não articulou nem em nada ajudou à reabilitação e preservação do património industrial ali presente. Neste momento existem apenas dois restaurantes no Cais do Ginjal, tudo o resto está ao abandono e a ruir, e os anos vão passando e com eles aumenta a dificuldade de recuperar a história e a memória do que em tempos ali existiu.

Figura 60 - Vista aérea sobre a Lisnave - Fonte: Restos de Coleção - Autor: desconhecido

Figura 61 - Vista aérea sobre a Lisnave - Fonte: Global Images - Autor: Leonardo Negrão

Figura 62 - Vista aérea sobre a Lisnave - Fonte: Global Images - Autor: Leonardo Negrão

Figura 63 - Vista sobre o Cais do Ginjal - 2020 - Autor: João Moreira

Figura 64 - Interior de um edifício no Cais do Ginjal - 2020 - Autor: João Moreira

Figura 65 - Foto no Cais do Ginjal - 2020 - Autor: João Moreira



MAPA DA CRONOLOGIA DO EDIFICADO





Figura 66 - Mapa da Cronologia do Edificado - Escala 1:10000 - Autor: João Moreira

MAPA DOS USOS PISO TÉRREO





Figura 67 - Mapa dos Usos do Piso
 Térreo - Escala 1:10000 - Autor:
 João Moreira

MAPA DAS VIAS





Figura 68 - Mapa das Vias - Escala
 1:10000 - Autor: João Moreira

MAPA DOS PONTOS DE INTERESSE E VAZIOS URBANOS



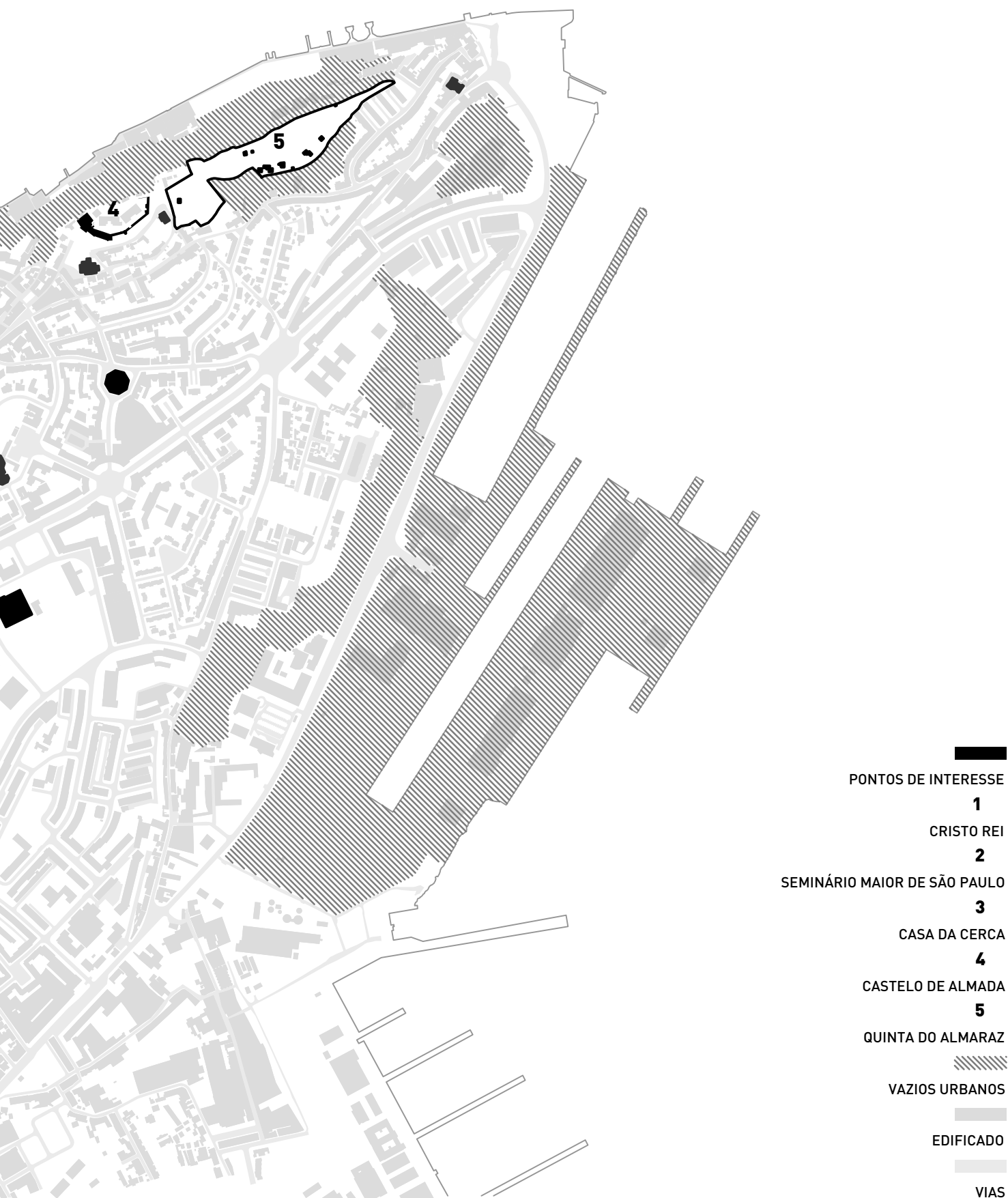


Figura 69 - Mapa dos Pontos de Interesse e Vazios Urbanos - Escala 1:10000 - Autor: João Moreira

MAPA DOS ELEMENTOS DEFINIDORES DO TERRITÓRIO



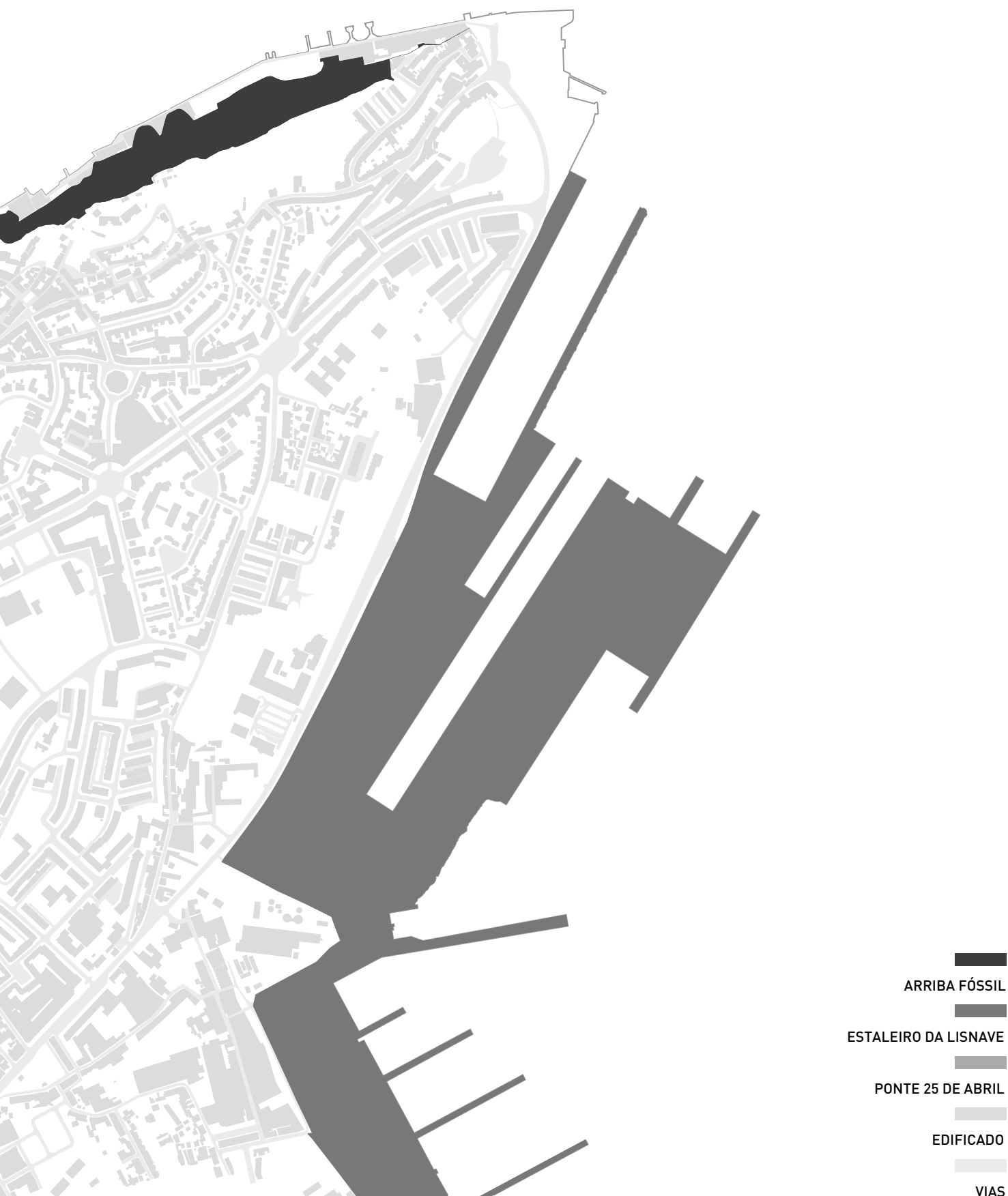
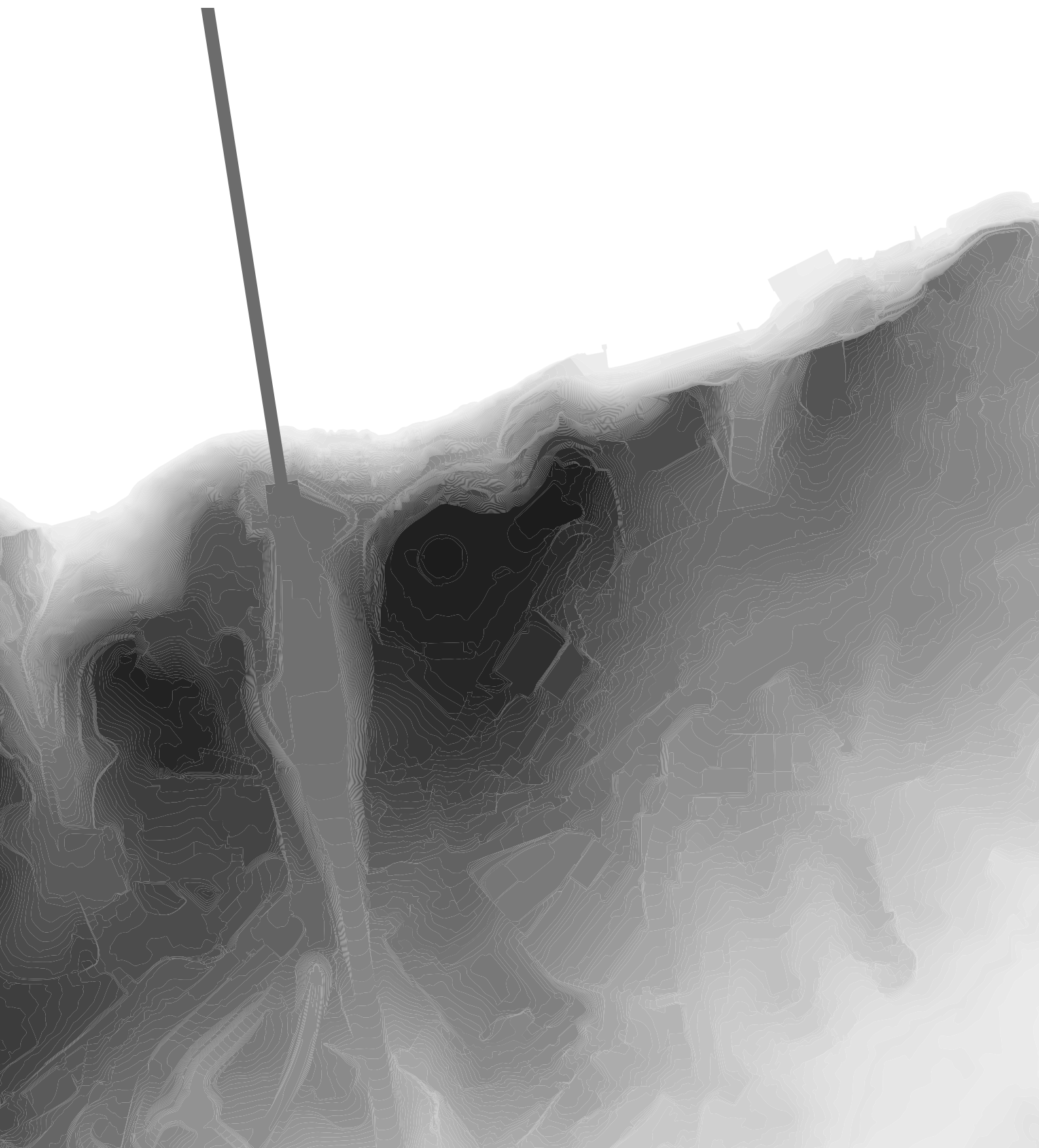


Figura 70 - Mapa dos Elementos
Definidores do Território - Escala
1:10000 - Autor: João Moreira

MAPA DO RELEVO



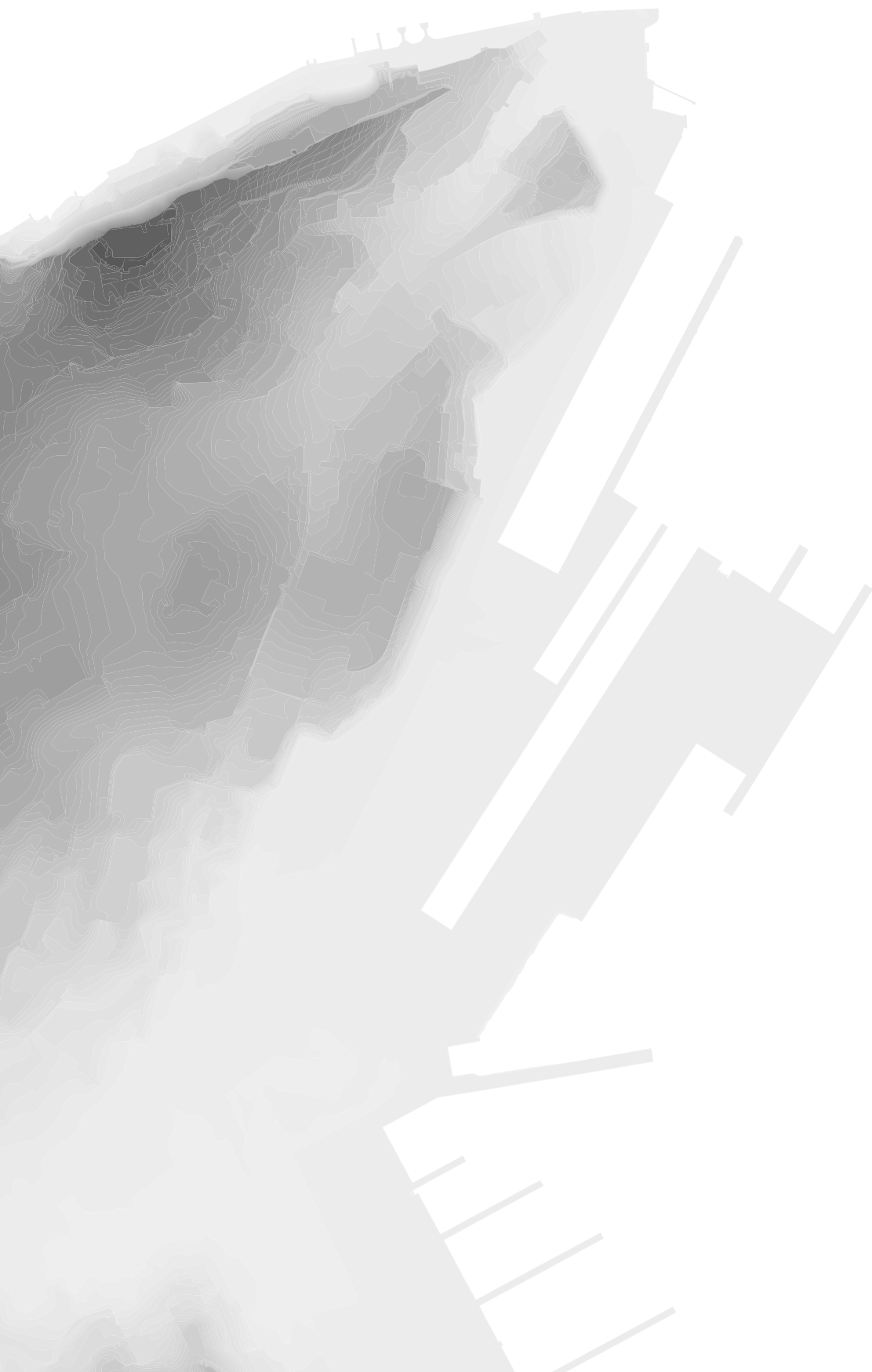
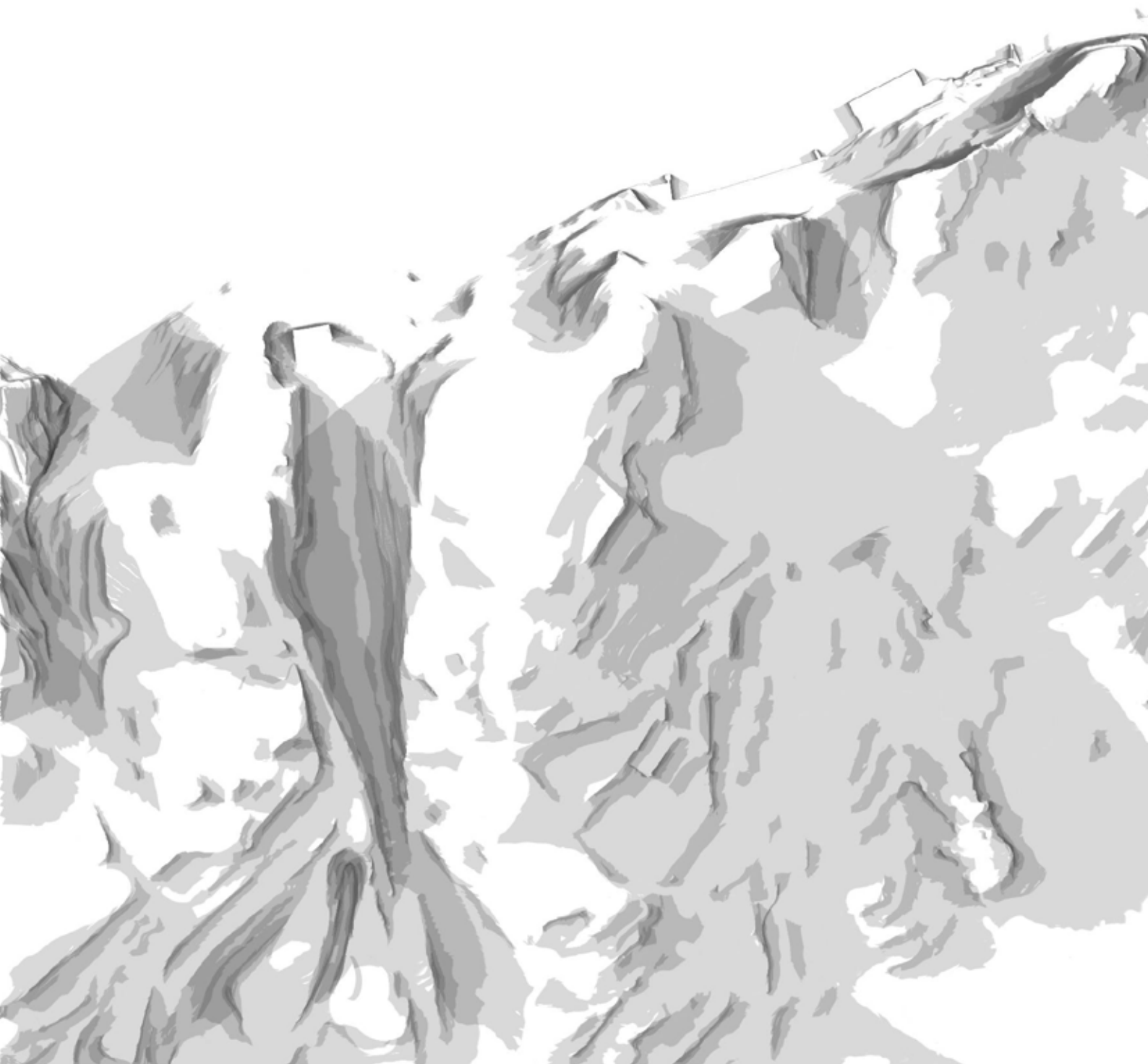


Figura 71 - Mapa do Relevo - Escala
1:10000 - Autor: João Moreira

MAPA DAS SOMBRAS NO SOLSTÍCIO DE VERÃO



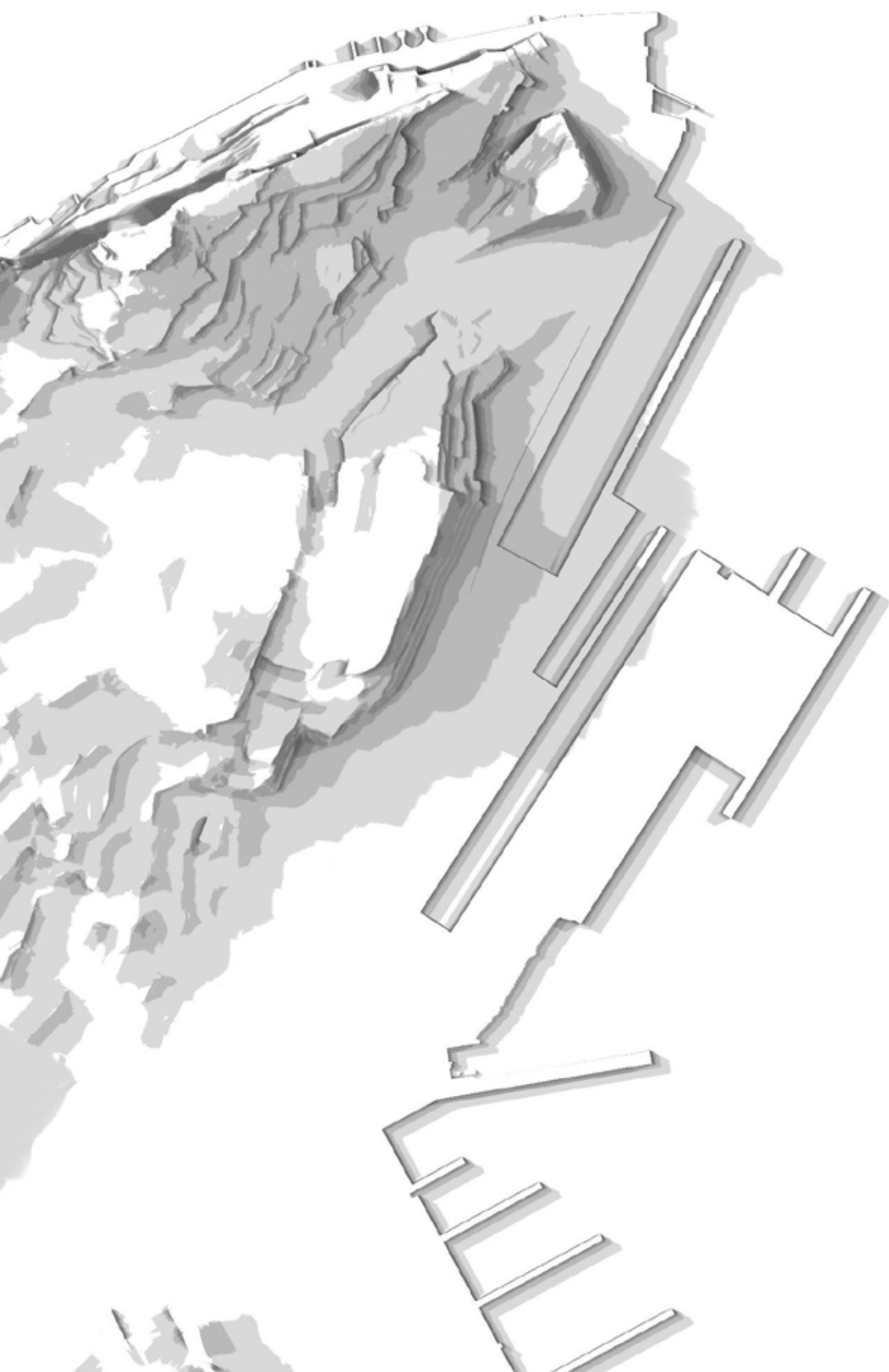
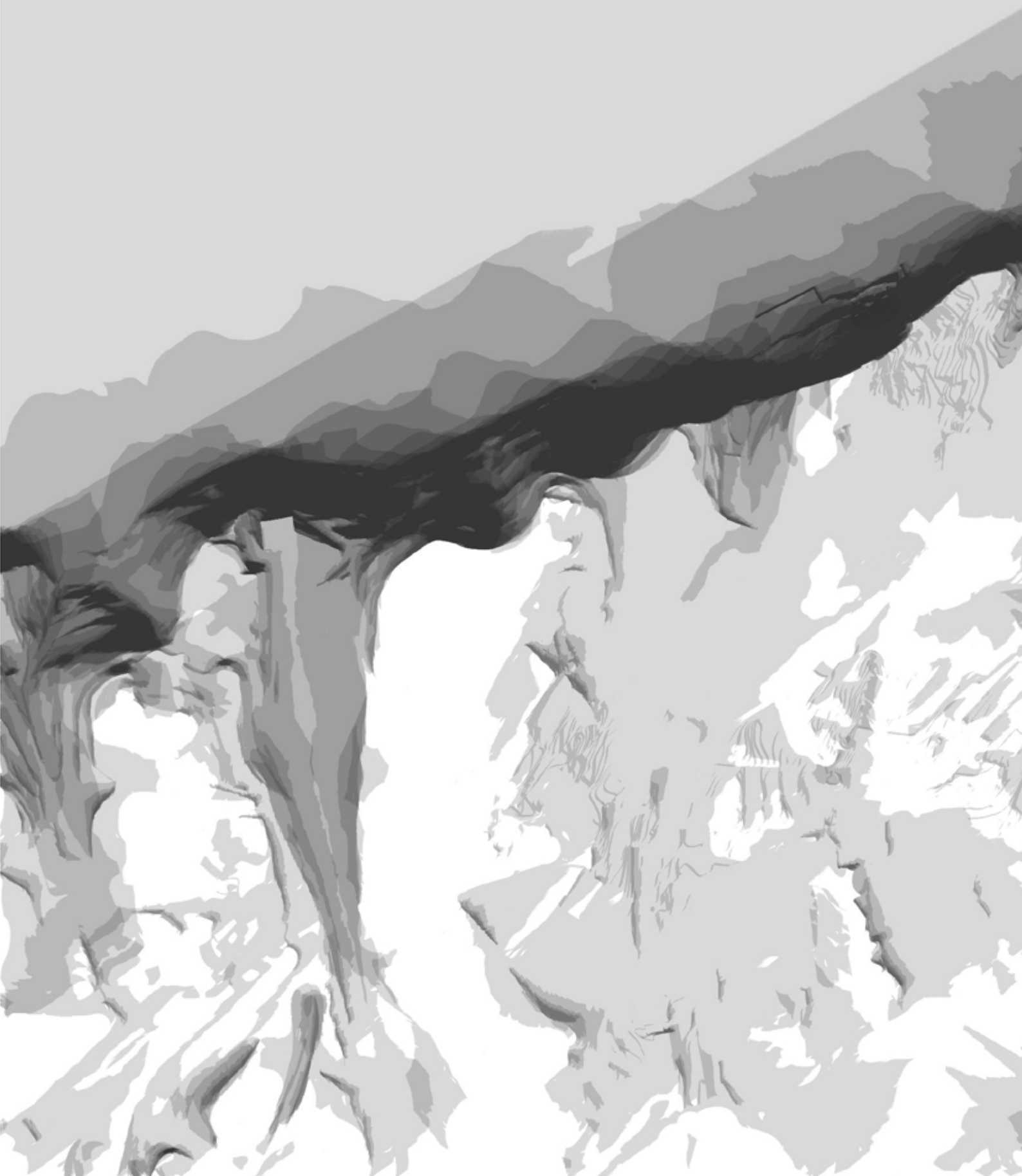


Figura 72 - Mapa Solstício de Verão
(21/06/2020 - 6:15h/21:05h) - Escala
1:10000 - Autor: João Moreira

MAPA DAS SOMBRAS NO SOLSTÍCIO DE INVERNO



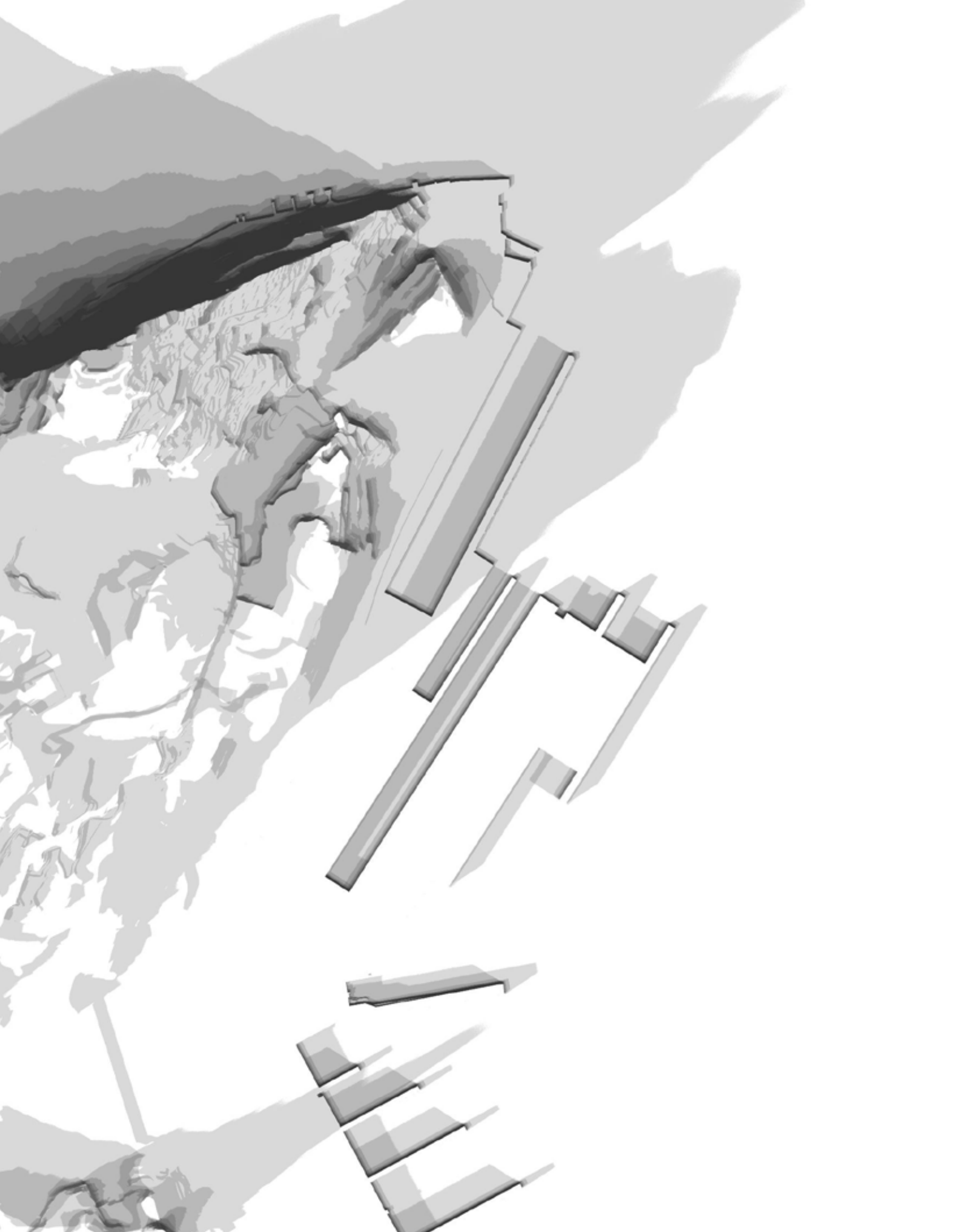


Figura 73 - Mapa Solstício Inverno
(21/12/2020 - 7:51h/17:19h) - Escala
1:10000 - Autor: João Moreira

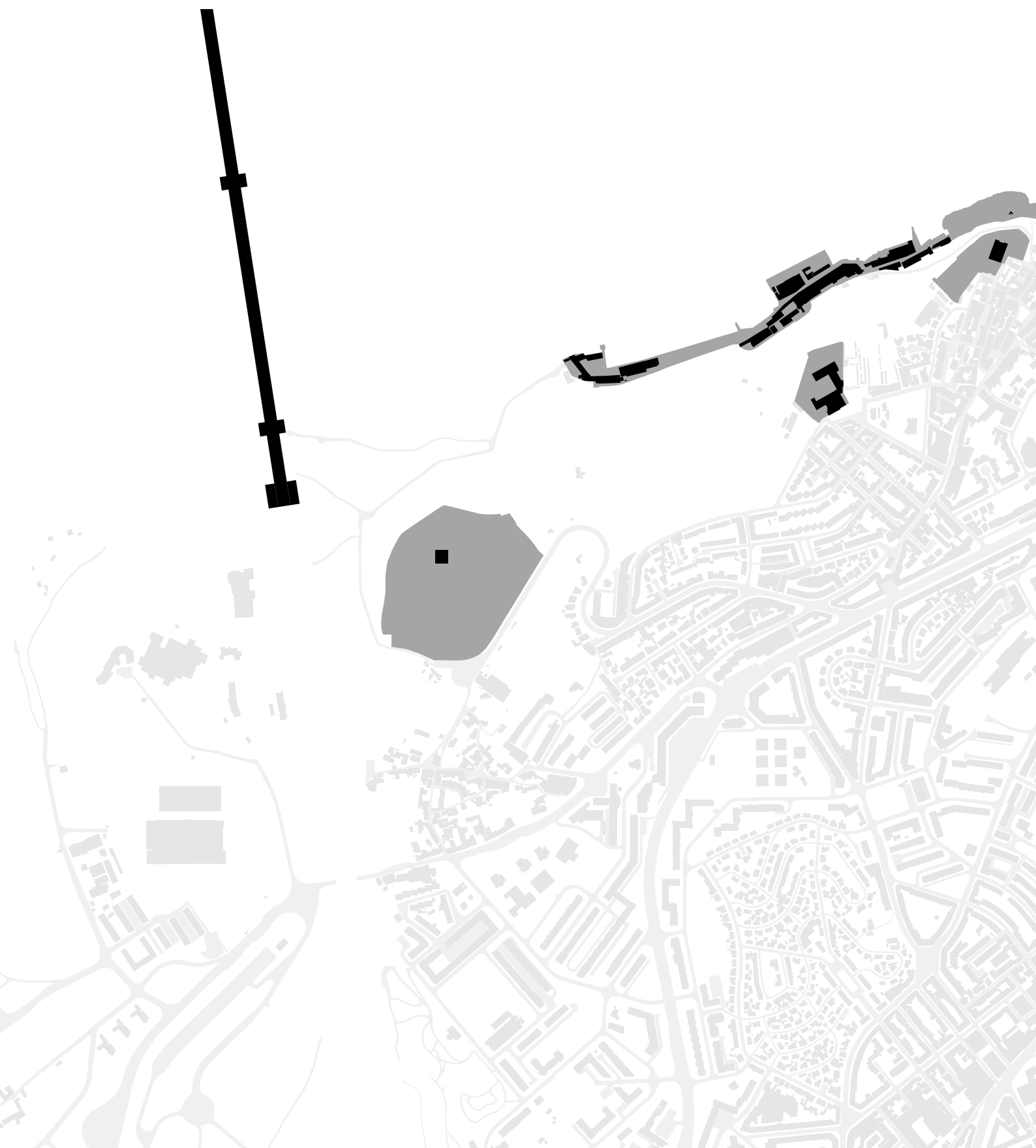
MAPA DAS VISTAS SOBRE O RIO





Figura 74 - Mapa das Vistas Sobre o Rio - Escala 1:10000 - Autor: João Moreira

MAPA RESUMO DO TERRITÓRIO



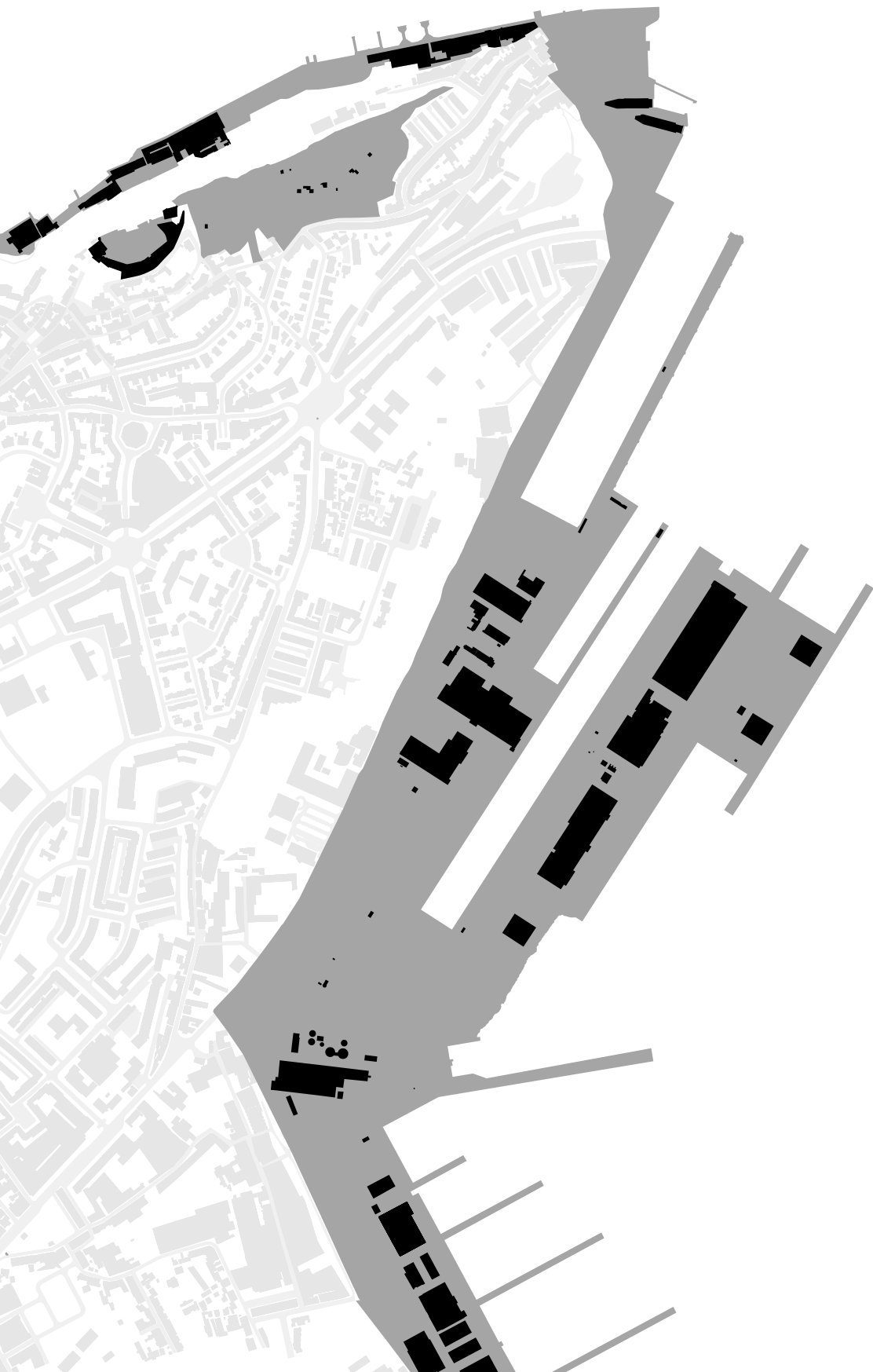


Figura 75 - Mapa Resumo do
Território - Escala 1:10000 - Autor:
João Moreira

RISCOS E PROBLEMAS

ABANDONO E RUÍNA DO EDIFICADO

A maioria dos edifícios do Cais do Ginjal encontram-se abandonados desde que as indústrias faliram ou dali saíram, ou seja desde os anos 70. Atualmente dos edifícios existentes, são usados dois como restaurantes, todos os outros, ou foram tapados nas entradas com tijolo ou são usados clandestina e ocasionalmente por pescadores para guardar materiais e por pessoas sem habitação como casa.

Esta falta de uso e manutenção dos edifícios ao longo dos anos, levou ao cenário que se pode observar hoje. A maior parte dos edifícios estão em ruína e muitos deles com um elevadíssimo estado de degradação em o risco de ruírem, pondo assim em perigo as pessoas que aí vivem, passeiam e pescam. Houve já edifícios e zonas do aterro a ruírem, e de um modo geral estão todos em iminência. Se nada for feito com vista de salvaguardar e restaurar o Ginjal, nos próximos anos vão continuar a ruir e com eles vai a memória e identidade do lugar.



Figura 76 - Interior de um edifício no Cais do Ginjal - 2020 - Autor: Manuel Lages

Figura 77 - Interior de um edifício no Cais do Ginjal - 2020 - Autor: Manuel Lages

Figura 78 - Pormenor no interior de um edifício no Cais do Ginjal - 2020 - Autor: Manuel Lages

Figura 79 - Vista aérea sobre o Cais do Ginjal - 2020 - Fonte: Funchal Noticias - Autor: desconhecido

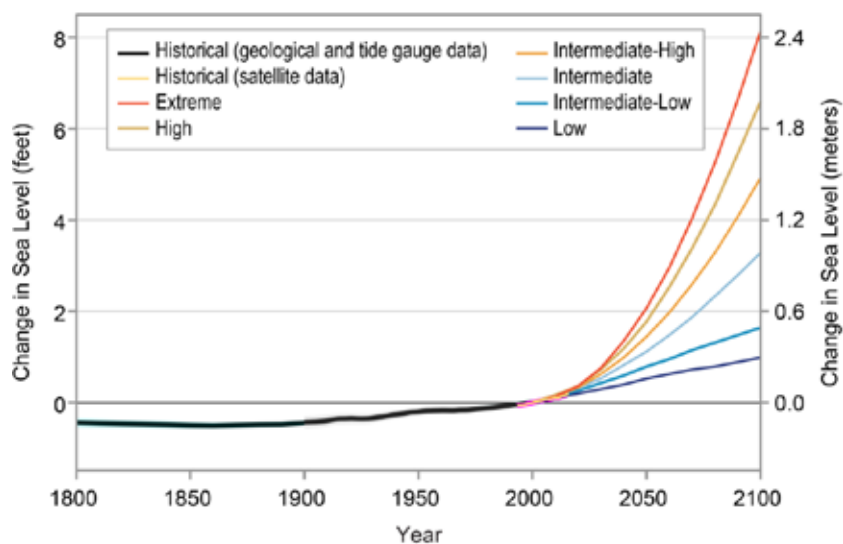
Figura 80 - Cais do Ginjal - 2020 - Autor: João Moreira

Figura 81 - Gráfico da subida do nível médio da água do mar nos próximos anos - Fonte: Natural Resources Defense Council - Autor: National Climate Assessment

SUBIDA MÉDIA DO NÍVEL ÁGUA

Com as alterações climáticas prevê-se uma subida da água do mar de 0,3 a 0,5 metros até 2050 e 1,5 a 2 metros até 2100 sendo que, o pior dos cenários assume que o comportamento humano não se altera e até piora ao longo desses anos. Prevê-se que mesmo no melhor cenário a subida das águas nas zonas costeiras e ribeirinhas vai afetar mais de 340 milhões de pessoas em todo o mundo. O mapa presente na seguinte página mostra precisamente o modo como a subida do nível médio da água vai afetar este território no pior cenário em 2070 e 2100 com 1 e 2 metros de subida.

Todo o Cais do Ginjal encontra-se aproximadamente à mesma cota. A foto abaixo, documenta um momento de maré alta, podendo perceber-se que não resta 1 metro até à cota do cais para que a água transborde e inunde o Ginjal.



MAPA DA SUBIDA DO NÍVEL MÉDIO DA ÁGUA





Figura 82 - Mapa da Subida do
 Nível médio da água para 2070 e
 2100 - Escala 1:10000 - Autor: João
 Moreira

INSTABILIDADE DA ARRIBA

Constituída principalmente por calcários, a arriba levanta-se desde Cacilhas até à Trafaria. A estratificação das várias camadas da arriba a pender para Norte, a contínua erosão provocada pelo vento e o rio, o declive e os materiais constituintes são os principais fatores que definem e explicam os diferentes níveis de perigosidade ao longo da sua extensão sendo que, é na zona do Cais do Ginjal onde esses níveis mais se acentuam, tendo inclusive desabado em algumas zonas sobre o edificado aí presente.

É visível nesta zona do Ginjal algumas intervenções com o interesse de precaver e estabilizar a arriba, tendo sido aplicado em algumas áreas uma rede que impede que os destroços caiam diretamente sobre o edificado do Ginjal e a construção de coberturas de betão que apesar de eficientes na estabilização da arriba implicam uma elevada impermeabilização do solo. Além destes métodos já aplicados, são também viáveis e de menos impacto, a criação de patamares através de muros de contenção de terras, a aplicação de vegetação autóctone que através das suas raízes ajudam a compactar e suportar as terras e a construção de estruturas de betão que permitam o solo respirar.





CONSTRUIR NA ZONA RIBEIRINHA OU NO RIO

Devido à erosão provocada pelo rio Tejo, toda a zona ribeirinha é constituída essencialmente por arenitos finos trazidos pela corrente do rio e aí depositados. Estes são materiais com muito pouca resistência mecânica, ou seja, é impossível apoiar sobre eles fundações, e por essa razão as construções da zona ribeirinha foram realizadas a partir da construção de aterros, quanto mais pesado o edifício construído mais compactação do aterro se tem que fazer de forma a ganhar mais resistência.

Hoje com novas formas de construir e novas tecnologias, caso se queira edificar no rio ou na margem, pode-se optar por fazer fundações com estacas, tal como acontece na ponte 25 de Abril. A única regra é que as estacas devem assentar na camada de subsolo com capacidade mecânica para aguentar as cargas, a zona da camada onde a estaca tem que assentar depende do peso do edifício e da quantidade de estacas, contudo, como se vê na figura 71 e 72, o assentamento na camada amarela é suficiente para suportar edifícios da tipologia dos do Cais do Ginjal ou mais pesados, visto que uma das sapatas da ponte assenta aí.

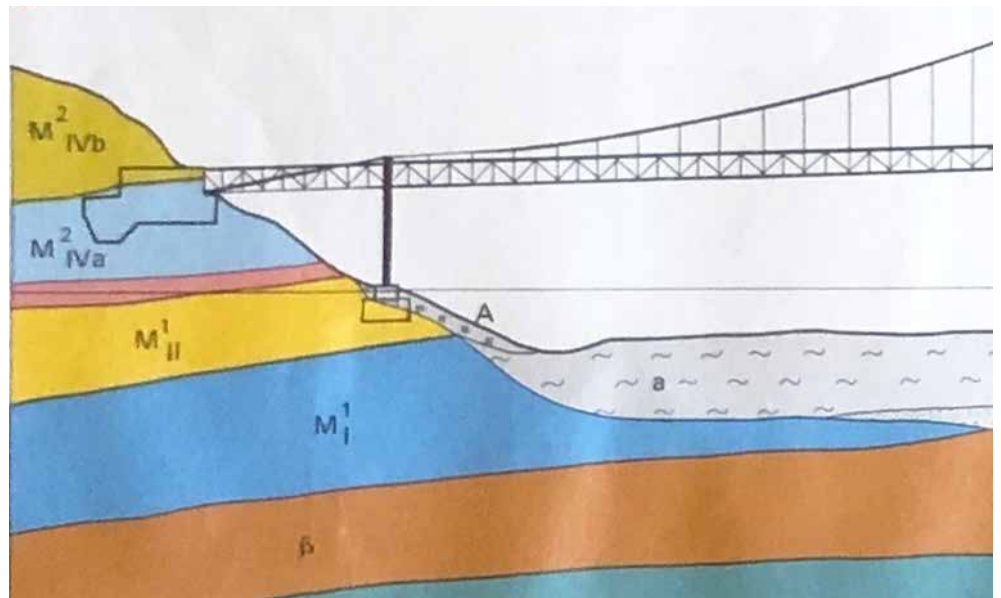
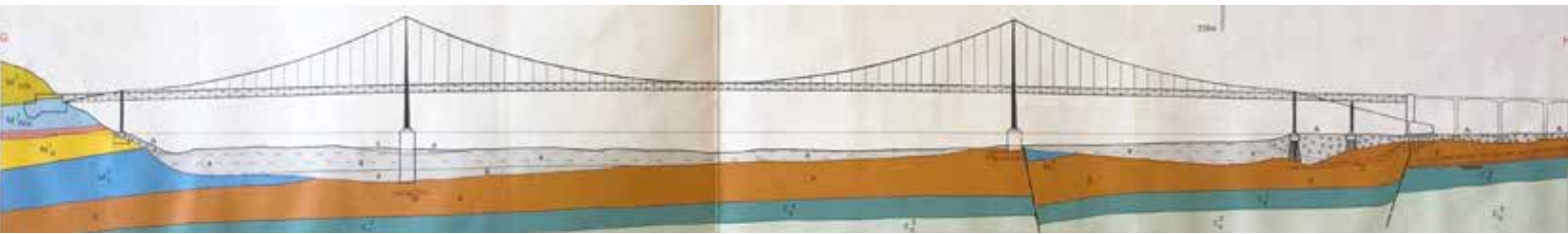


Figura 83 - Arriba no Cais do Ginjal - 2020 - Autor: Manuel Lages

Figura 84 - Arriba sobre o Cais do Ginjal - 2020 - Autor: Manuel Lages

Figura 85 - Corte geológico da bacia do Tejo pela ponte 25 de Abril - Fonte: Câmara Municipal de Almada

Figura 86 - Ampliação do corte geológico da bacia do Tejo pela ponte 25 de Abril - 2020 - Fonte: Câmara Municipal de Almada

MAPA DOS GRAUS DE PERIGOSIDADE DA ARRIBA

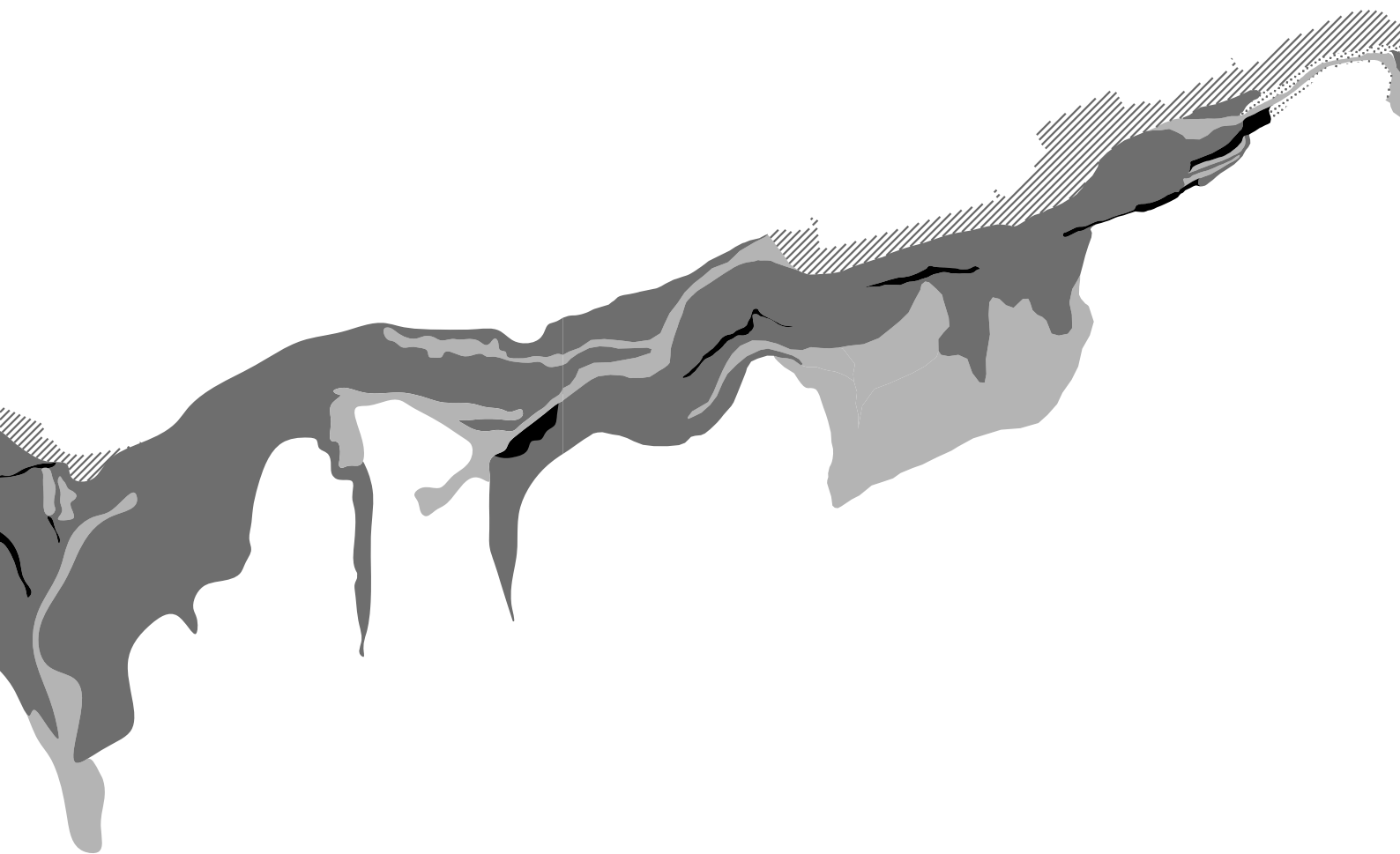




Figura 87 - Mapa dos graus de perigosidade da arriba - Escala 1:10000 - Autor: João Moreira

PROJETOS PARA ALMADA

ENSAIOS SOBRE O FUTURO DA LISNAVE

Nos últimos anos, assistiu-se a um aumento do interesse por parte de investidores privados do ramo imobiliário, pelo território a Sul do Tejo. Este interesse explica-se pela proximidade a Lisboa, pelos preços praticados da mesma e pelas condições de vida que este lado rio igualmente oferece, quer a nível de ensino, trabalho ou transportes. O antigo estaleiro da Lisnave e o Cais do Ginjal vão somar a essas valências, a fantástica relação com o rio Tejo e a paisagem, merecendo especial atenção e interesse por parte desses mesmos investidores. Assim, tal como o projeto urbano aprovado para o Ginjal no ano de 2020, em 2019 surge uma iniciativa desta vez por parte de uma sociedade imobiliária, para a realização de um empreendimento de grandes dimensões no terreno da Lisnave.

Em causa estão 57 hectares de frente ribeirinha correspondentes aos antigos estaleiros da Lisnave, que funcionaram desde o ano de 1961 até ao ano 2000, ocupando mais de 1,5 quilómetros de frente fluvial ao concelho de Almada, que vão desde o Largo Alfredo Dinis em Cacilhas até ao terreno pertencente à Base Naval de Lisboa, na Cova da Piedade. Este terreno, abandonado há cerca de duas décadas, é para a cidade uma enorme barreira, que a impede de viver e se relacionar com rio há mais de 60 anos.

O objetivo, quer por parte da câmara quer por parte dos investidores, é tirar partido da curta distância de 2.5 quilómetros, que permite uma forte relação de visibilidade e diálogo com Lisboa, criando um novo centro urbano da metrópole, transformando-a assim numa verdadeira cidade de duas margens europeia, com capacidade para atrair turistas e novos investidores de ambos os lados da margem. Além disso pretende-se, que o futuro deste local tenha a capacidade de regenerar e impulsionar o concelho de Almada e a região Sul, assumindo-se assim como o primeiro impulso e sinal dessa enorme transformação que se tem vindo a aspirar por diversas décadas.

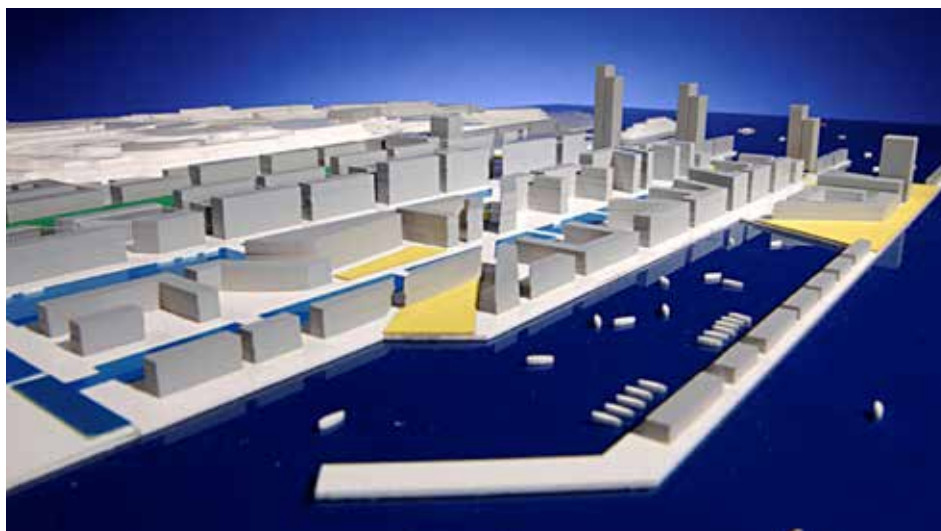


Figura 88 - Maquete do projeto urbano para a Lisnave - 2019 -
Fonte: Lisbon South Bay - Autor: desconhecido

Figura 89 - Maquete do projeto urbano para a Lisnave - 2019 -
Fonte: Lisbon South Bay - Autor: desconhecido

Figura 90 - Imagem renderizada do projeto urbano para a Lisnave - 2019 -
Fonte: Lisbon South Bay - Autor: desconhecido

Figura 91 - Imagem renderizada do projeto urbano para a Lisnave - 2019 -
Fonte: Lisbon South Bay - Autor: desconhecido



Este projeto, apelidado de “Cidade da água” vai agarrar-se à relação ribeirinha para criar o símbolo dessa nova centralidade, respondendo igualmente à crescente procura deste tipo de produtos e sobretudo incentivando a população ao uso fluvial. Esta atitude e objetivos fazem muitos acreditar que, caso se realize, terá impacto para lá do concelho de Almada, atraindo novos investidores e criando novas formas de viver em toda a área metropolitana de Lisboa.

Tem prevista uma área de construção superior a 630 mil metros quadrados, repartidos entre habitação, escritórios, comércio e lazer, podendo assim significar o maior projeto a ser executado depois da Expo 98. Este será suportado na totalidade por capitais privados, com um investimento estimado de 1.5 mil milhões de euros.



Segundo o Plano de Urbanização de Almada Nascente realizado pela Câmara Municipal de Almada em 2009, prevê-se que, aquando da venda do ativo ao promotor e exploração imobiliária do mesmo, este será responsável pela construção da marina, do terminal fluvial, e da ligação ao metro de superfície prevista no Plano.

Anterior a esta iniciativa, tinha sido testado em 1999, pelo arquiteto Manuel Graça Dias, um projeto urbano no mesmo local. Este, possuía as mesmas linhas e diretrizes do falado anteriormente. Contudo, este projeto, para além de as intensificar, vai revelar a importância da criação de visões futuristas e singulares para aquele espaço único. As torres projetadas, são o exemplo dessa visão, reafirmando um novo paradigma de cidade e criando um novo centro urbano que represente a capacidade construtiva e visionária dos tempos correntes. Na memória descritiva do projeto o arquiteto descreve-as como: “torres que espreitam Lisboa, que lhe olham a preguiça dos rebocos deitados ao sol”; “torres violentas como os violentos e enormes navios que encheram a margueira (...)habitando essa paisagem de Lisboa, habituando-se à paisagem de Lisboa”.

Projetos e investimentos como este, podem ainda demorar alguns anos ou décadas, mas o futuro da Lisnave e da margem Sul é quase certo. Lisboa não tem para onde crescer, e tal como todas as outras capitais e grandes metrópoles do mundo, esta necessita de abraçar o futuro e deixar-se levar por ele. A Lisnave é a oportunidade perfeita para fazer isso acontecer. Não se deve deixar cair este local num simples e básico empreendimento urbanístico. Caso algo no modelo da proposta do Arquiteto Graça Dias seja aí realizado ou até outro menos arrojado, mudará o território envolvente para sempre, incluindo o Cais do Ginjal.

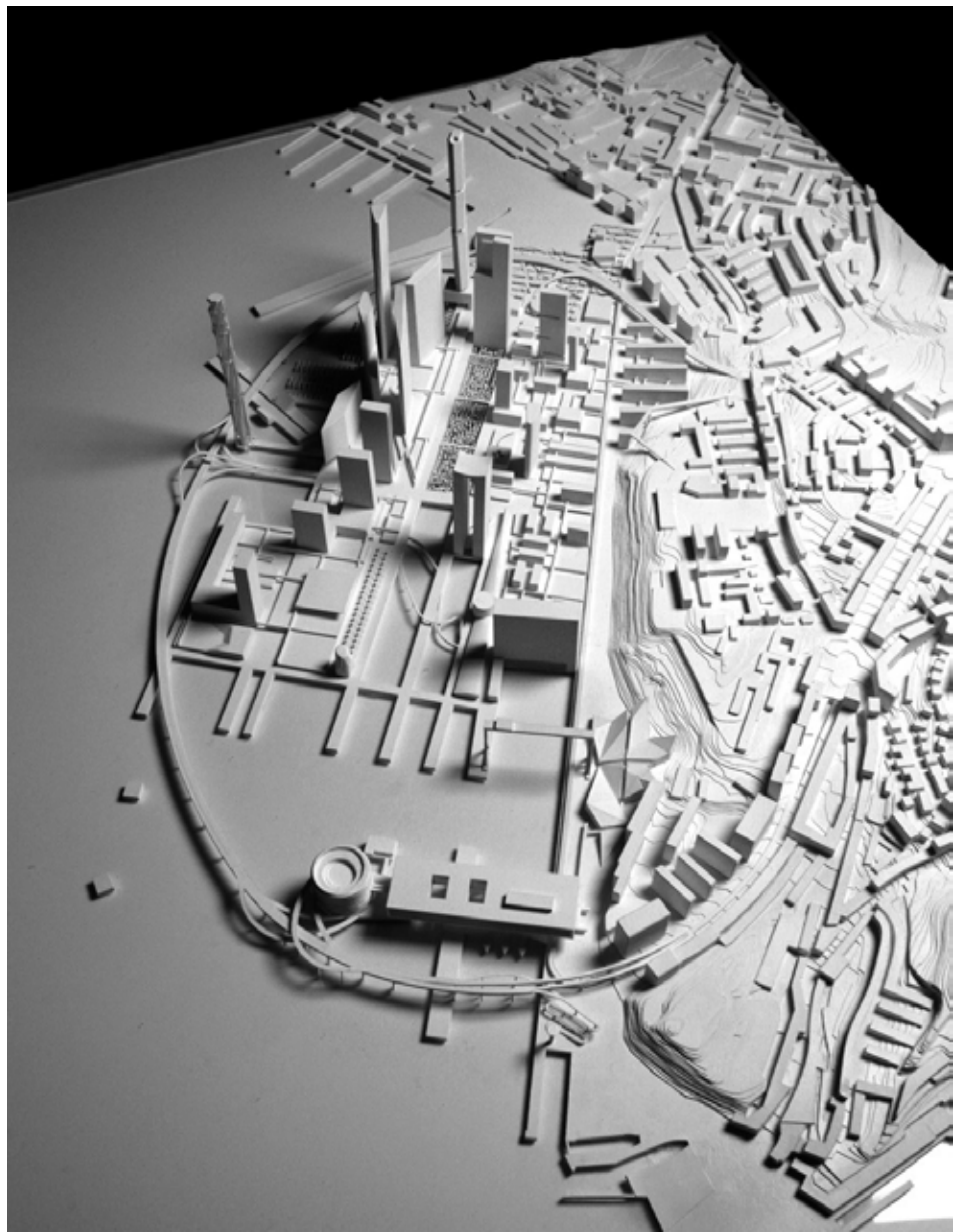




Figura 92 - Fotomontagem do projeto urbano para a Lisnave - 1999 - Autor: Manuel Graça Dias + Egas José Vieira arquitetos

Figura 93 - Fotomontagem do projeto urbano para a Lisnave - 1999 - Autor: Manuel Graça Dias + Egas José Vieira arquitetos

Figura 94 - Maquete do projeto urbano para a Lisnave - 1999 - Autor: Manuel Graça Dias + Egas José Vieira arquitetos



UM PROJETO APROVADO PARA O CAIS DO GINJAL

Tendo em conta os preços hoje praticados em Lisboa no ramo imobiliário, os investidores começaram a interessar-se pela margem de Almada mais concretamente pelo potencial do Cais do Ginjal. Assim, e passados vários anos de abandono, degradação e projetos de requalificação adiados, é aprovado no início de Novembro de 2020 um projeto com o valor de 300 milhões de euros para o Cais do Ginjal.

Com mais de 90 mil metros quadrados de área bruta construída, este projeto vai contar com um complexo habitacional de mais de 300 fogos, comércio, serviços, um hotel de 160 quartos, equipamentos sociais e um silo automóvel com mais de 500 lugares estacionamento.

Este projeto pretende revitalizar toda a frente ribeirinha que vai desde o largo Alfredo Dinis em Cacilhas até ao jardim da Fonte da Pipa onde se encontra o elevador. Para responder à subida prevista da água do mar, a proposta propõe elevar e cobrir todo o piso térreo dos passeios e do edificado aí presentes, com um metro de elementos pré fabricados de betão. Além disso, com o objetivo de obter a maior rentabilidade do espaço e de o proteger das possíveis derrocadas da arriba, é ainda proposta a retirada de um pedaço de solo da arriba, para se poder aumentar o espaço de construção, em que se cria uma nova rua com duas linhas de novos edifícios. Uma linha que pretende fazer a contenção da arriba e uma outra a seguir os limites e características dos antigos edifícios ali presentes, com o interesse de os replicar. Os restantes edifícios pré existentes serão restaurados e usados por novas funções de cariz maioritariamente público. Este projeto foi aprovado em novembro de 2020 e está neste momento a ser sujeito a consulta pública. Posteriormente a esta fase e, caso não existam objeções, a decisão para se avançar com a construção fica apenas a cargo da Assembleia Municipal de Almada.



Figura 95 - Maquete do projeto urbano para o Cais do Ginjal - Fonte Câmara Municipal de Almada - Autor: Samuel Torres de Carvalho Arquitetos

Figura 96 - Esquízo do projeto urbano para o Cais do Ginjal - Fonte Câmara Municipal de Almada - Autor: Samuel Torres de Carvalho Arquitetos

Figura 97 - Maquete do projeto urbano para o Cais do Ginjal - Fonte Câmara Municipal de Almada - Autor: Samuel Torres de Carvalho Arquitetos



Ainda que muitos pressupostos e orientações estejam corretos, esta proposta contém erros e incoerências que geram uma enorme perda do património e da imagem identitária daquela zona. O arquiteto autor do projeto, Samuel Torres de Carvalho, diz na apresentação do mesmo, que a intenção do projeto é “Preservar a memória do Cais do Ginjal, dando-lhe um coração novo”, contudo o ato de sobreposição de 1 metro de elementos de betão pré-fabricado ao piso térreo do Ginjal, com texturas, com elementos marítimos como ferros de ancoragens ou construções de pedra emparelhada com mais de 150 anos, faz completamente o contrário, escondendo-os e enterrando-os. Para além disto, a radical e difusa transformação que os novos edifícios e as novas estruturas têm sobre a imagem deste local é devastadora. O problema não reside na vontade de lucrar ou querer fazer novas construções no cais, o que faz todo o sentido para a própria preservação e vida futura, é sim o ataque que essas construções e estratégia fazem à imagem histórica daquele conjunto, dissolvendo-a e apagando-a nas novas construções, ao invés de a fazer sobressair. Uma pessoa que visite o local ou o veja desde Lisboa, com esta proposta construída, vai ser ludibriada e sentir dificuldade em compreender as épocas construtivas e história daquele local, sendo assim um projeto que não concretiza as próprias premissas e desvaloriza os elementos deste território.



CASOS DE ESTUDO

DOIS PLANOS URBANOS

PLAN VOISIN - PARIS

LE CORBUSIER

Um pouco por todo o mundo mas principalmente na Europa, os primeiros anos do séc. XIX foram marcados por uma mudança radical nas nações e nas cidades, levada a cabo essencialmente pela revolução industrial, que introduziu a eletricidade, o petróleo, a produção em massa, o automóvel, os navios gigantes, entre outras. Em grande parte, como resposta a estes acontecimentos, e aos problemas gerados por eles, apareceram novas correntes de pensamento na arte e na arquitetura assim como novos regimes.

A proposta, conhecida como Plan Voisin, desenvolvida em 1924 pelo arquiteto Le Corbusier para a cidade de Paris, responde a essa fase da história, traduzindo a ideologia e pensamentos governativos da época, criando uma cidade moderna que responde aos anseios e às necessidades do homem moderno.





Assim, demolindo a principal zona histórica de Paris, a cidade é projetada para poder ser o mais eficiente possível, com os espaços projetados de uma forma rigorosa, radical e totalitarista, funcionando como uma máquina viva, mecanizando e automatizando a vida de mais de 3 milhões de pessoas. Para isso, Le Corbusier divide as funções em zonas, com os negócios no centro representado pelos mega arranha céus cruciformes de 200 metros de altura. No centro desses é colocada uma praça monumental com a entrada para a estação intermodal que faz conexão às áreas residenciais em conjunto com vias rápidas para os automóveis. Os bairros, todos similares, eram edifícios de módulos pré-fabricado de betão com 50 metros de altura, distanciados e separados por parques de forma a poderem receber luz e isolarem-se do ruído automóvel, podendo acomodar cerca de 2700 residentes por bloco. O piso térreo desses era destinado às lavandarias, aos jardins de infância, aos restaurantes e ao resto do comércio. Todo o plano e todos os quarteirões se traduzem numa constante repetição que cria um padrão na malha urbana, a qual o autor apelidava de forma perfeita.

Neste desenho está à vista a influência da revolução industrial, contudo também reflete o espírito criado nas sociedades e nos regimes. Este plano expõe uma ideologia totalitária tal como os regimes ditatoriais idealizavam, forte e rígido como uma organização militar, sem espaço para desvios ou espíritos livres, aniquilando a singularidade do indivíduo vestindo-o todo de igual, vestindo a cidade toda de igual.

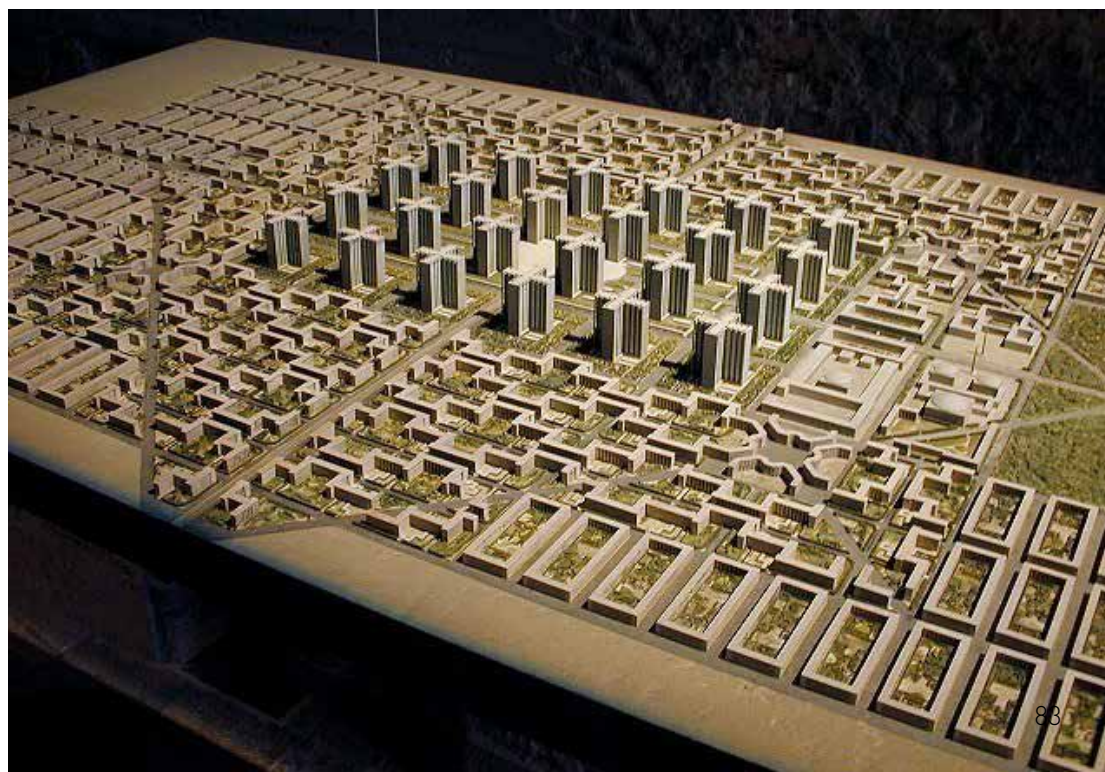


Figura 98 - Maquete do Plano Voisin sobre Paris - Fonte: Fondation Le Corbusier - Autor: Desconhecido

Figura 99 - Esquízo do Plano Voisin para Paris - Fonte: meriadeck.free.fr - Autor: Desconhecido

Figura 100 - Maquete Ville Radieuse - Fonte: archdaily Colombia - Autor: Desconhecido

COMMISSIONER'S PLAN – NOVA IORQUE

SIMEON WITT, GOUVERNEUR MORRIS E JOHN RUTHERFORD

Com o grande crescimento que já se fazia sentir em Nova Iorque no final do séc. XVIII, já com cerca de 60 mil habitantes, e a cidade a crescer de forma desordenada e aleatória, os governadores encarregam Simeon Witt, Gouverneur Morris e John Rutherford, em 1807, de desenhar um modelo para regular e organizar o crescimento da cidade, designado de Commissioner's Plan. A então pequena cidade que se resumia a uma reduzida área na ponta da grande ilha de Manhattan, rodeada por rios, fica a partir de 1911 com o destino traçado naquele plano.

Imaginando uma situação futura, o plano, de uma forma muito pragmática dividiu um lugar despovoado com 12 avenidas de Norte a Sul e 155 ruas de Este a Oeste, gerando mais de 2000 quarteirões com ruas perpendiculares de fácil leitura e uso que facilitam o transporte de mercadorias, o trânsito, a ventilação urbana e a salubridade da cidade. Este plano vai aplanar um território que até então compreendia vários acidentes topográficos e linhas de água. O Central Parque, o parque urbano do centro da cidade com mais de 4 quilómetros de comprimento e 800 de largura, é adicionado ao plano 50 anos depois, retirando cerca de 153 quarteirões, com o objetivo de oferecer à população um espaço central para se encontrarem e sentirem-se parte da mesma comunidade.

Não demorou muito para se ver o plano a crescer. Em 1900 a população de Nova Iorque já ultrapassava os 3.4 milhões de pessoas. Com este crescimento desmedido, com a demanda para a densificação da cidade, mais concretamente da zona financeira do Wall Street, e não tendo para onde crescer a cidade nem o quarteirão a não ser para o céu, gera-se, com a introdução do elevador na construção em 1870, a cultura dos arranha céus na ilha de Manhattan, que desde aí tem sido explorada, cada vez com edifícios mais altos e esguios. A única condição imposta a esse crescimento em altura foi a lei de zonamento de 1916, estabelecendo a obrigatoriedade de, a partir de uma certa altura, o edifício ter de se estreitar em relação à linha do terreno, de forma a que a rua possa ter luz, sendo apenas de altura ilimitada o correspondente a 25 % da área do terreno.

Este plano tal como o Plano Voisin, é igualmente autoritário e rígido na maneira como desenha a cidade, com a procura do máximo funcionalismo e pragmatização dos processos da vida, para uma maior eficiência. Contudo, ao contrário do Plano para Voisin, este não se interessa por controlar tudo o que acontece na cidade, nem aniquilar totalmente a individualidade das pessoas ou dos processos de crescimento da cidade. Aqui a rigidez imposta é em planta, com a definição do quarteirão, e em altura com limitação de sombreamento, tudo o resto, é deixado livre para a exploração do homem. A cidade hoje é a representação da diversidade, da passagem do tempo e de diferentes atuações. Se considerarmos o



Figura 101 - Planta Commissioner's Plan para Nova Iorque - Fonte: Library of Congress - Autor: Desconhecido

Figura 102 - Vista aérea sobre Nova Iorque - Fonte: New York.dk - Autor: Desconhecido

Figura 103 - Vista sobre rua de Nova Iorque - Fonte: Pinterest - Autor: Desconhecido



perfil da cidade e analisarmos a sua silhueta desenhada pelos arranha céus, conseguimos identificar zonas e espaços da cidade que ao longo do tempo foram ganhando importância e personalidade através de um processo natural. Esta é a imagem da cidade de Nova Iorque, a rigidez da retícula para um bem comum é igualmente a liberdade de uma cidade e de um povo, uma regra social para a liberdade individual.

Talvez a comparação com o Plano Voisin, por este não ter sido realizado, seja injusta, mas como ele foram realizadas várias experiências, como a cidade de Brasília que hoje é uma cidade utópica onde as comunidades e os bairros se afastam, criando uma separação entre classes impulsionando o crime e a pobreza. O Plano de Brasília, assim como o Plano Voisin, são completamente insensíveis à condição humana, mecanizando tudo, quando há coisas que não podem, nem devem ser mecanizadas.

A vida das cidades deve ser moldada e construída pelos seus intervenientes. Os planos urbanos não podem querer sobrepor-se a essa condição, contudo devem incentivar a mistura da população na área urbana e fornecer uma base estável e comum onde esses intervenientes possam recriar e reorganizar a cidade sem que esses movimentos danifiquem a vida da comunidade.



REQUALIFICAÇÃO DA RIBEIRA DAS NAUS

JOÃO GOMES DA SILVA (GLOBAL), JOÃO FERREIRA NUNES E CARLOS RIBAS (PROAP)

Em 1498, foi mandado construir, pelo rei D. Manuel I, um luxuoso palácio real chamado Paço da Ribeira no já famoso Terreiro do Paço, hoje chamado Praça do Comércio, a praça mais emblemática e icónica de Portugal. Ao seu lado foi construído um dos maiores estaleiros da Europa, que pelo palácio recebeu o nome de Ribeira das Naus. Neste lugar vão ser construídos ao longo de séculos inúmeras embarcações, inclusive naus que foram protagonistas nas famosas descobertas marítimas portuguesas, e que impulsionaram o fenómeno da globalização.

No ano de 1755, um potente e devastador terramoto destrói parte da cidade de Lisboa, principalmente a zona ribeirinha. Nos processos de reconstrução da cidade, levados a cabo por Marquês de Pombal, é interessante ver que se reconstruiu a praça e o estaleiro mantendo a localização anterior, sendo desta vez a praça delimitada por ministérios numa malha regular, e o estaleiro passa a pertencer à marinha real e a ser designado, Arsenal Real da Marinha, e posteriormente, devido à Implantação da República, Arsenal da Marinha Portuguesa.

No ano de 1938, devido à construção do arsenal do Alfeite, este foi desativado e abandonado, levando a que na década de 50 seja construída nesse local uma via com o objetivo de conectar na frente ribeirinha os dois lados do estaleiro, da Praça do Comércio ao Cais do Sodré. Esta construção foi totalmente impositiva e desrespeitadora da sua envolvente e pré-existências, fazendo um corte nos terrenos do antigo estaleiro, destruindo e enterrando as docas e estruturas marítimas que aí existiam há séculos.



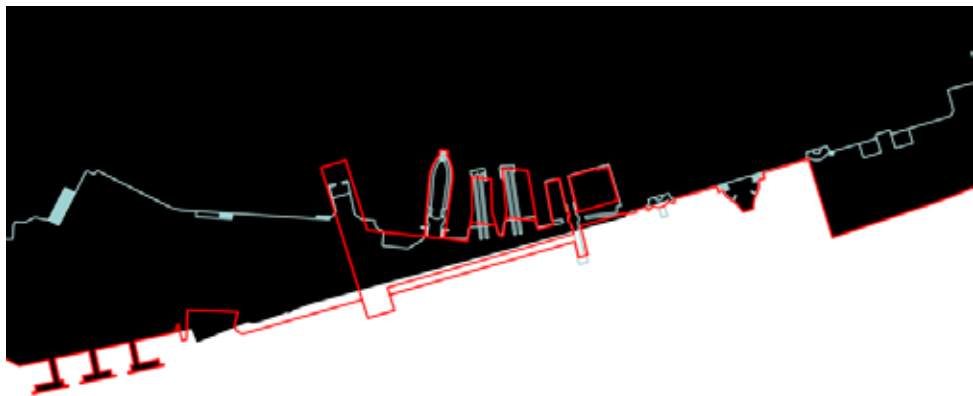


Figura 104 - Pintura do pormenor da Ribeira das Naus - 1730 - Fonte: Museu Nacional de Arte Antiga - Autor: Rick Morais

Figura 105 - Vista aérea sobre Lisboa e a Ribeira das Naus - 1939 - Fonte: Restos de Coleção - Autor: desconhecido

Figura 106 - Vista aérea da Ribeira das Naus - Fonte: Google Earth

Figura 107 - Construção da rua da Ribeira das Naus - 1950 - Fonte: Restos de Coleção - Autor: desconhecido

Figura 108 - Planta do Novo Limite de Costa desenhado - Autor: João Mendes Ribeiro, atelier Global

Figura 109 - Vista aérea da Ribeira das Naus - Fonte: Google Earth

Figura 110 - Doca da Ribeira das Naus - Fonte: Associação Cultural e Desportiva Procuradoria-Geral da Republica

Figura 111 - Praia urbana da Ribeira das Naus - Fonte: Olhares - Autor: Luís Filipe Correia

Depois de 50 anos enterrado, em 2009 é iniciado o projeto de requalificação deste espaço pela parceria do atelier 'Global' do Arquiteto Paisagista João Mendes Ribeiro e o atelier 'Proap' dos Arquitetos Paisagistas João Ferreira Nunes e Carlos Ribas. Este projeto tinha como objetivo devolver à cidade e revelar ao público um espaço cuja origem remonta à época dos Descobrimentos, oferecendo em paralelo uma zona pública de estar onde se contemple o rio e essas pré-existências.

Assim esta intervenção, desenterrou e requalificou as estruturas marítimas que existiam, combinando-as com um jardim, reposicionou a avenida ribeirinha, inseriu uma ponte de forma a libertar essas estruturas e construiu uma escadaria no final dessa avenida a cair para o Tejo como se fosse uma praia urbana. Para além disto criou também dois planos inclinados de jardins com o intuito recriar as antigas docas que aí existiam.

Toda a execução da obra e combinação dos espaços é realizada com enorme mestria por parte dos projetistas. Que conseguiram, através da contraposição dos elementos históricos com os elementos contemporâneos, enaltecer as diferenças temporais e oferecer ao público um belíssimo espaço que o aproxima da história da cidade e aumenta o contacto com o rio, pouco presente na cidade.

RECONFIGURAÇÃO DA BAÍA DE MONTEVIDÉU

PAULO MENDES DA ROCHA

Este projeto surge em 1998 no contexto de um workshop internacional que teve lugar na Escola de Arquitetura de Montevideu, no Uruguai, em que cada convidado, em conjunto com uma equipa de alunos, reflete sobre a baía de Montevideu e executa propostas.

Esta baía representa até aos dias de hoje um enorme entrave para a capital uruguaia. A sua forte presença espacial, com uma escala marcante e extraordinária, podendo circunscrever um círculo perfeito com cerca de 2.5 km de diâmetro, equivalente à distância da Avenida Almirante Reis, em Lisboa, agregado à curta profundidade de 2 metros por toda a sua extensão não permitindo grandes embarcações, fazem com que a cidade gire toda em seu redor e não usufrua dela, transformando-se assim num enorme vazio para onde toda a cidade conflui e esbarra. Ainda na baía, que contém uma boca para o mar, está alojado um dos mais importantes portos da América Latina, este tem que ser constantemente dragado para que possua a profundidade necessária para a entrada dos navios. Assim, o objetivo deste workshop era precisamente combinar a baía com a cidade de forma a que a vida urbana pudesse beneficiar da sua presença.

A resposta apresentada pelo Arquiteto Paulo Mendes da Rocha olha para as condicionantes e para as exigências e, de uma maneira muito simples, inverte completamente a situação da baía, fazendo com que agora a cidade se dirija para ela de um modo concêntrico e incorpore aquela pequena lâmina de água no seu dia a dia como uma grande via de transporte de pequenas embarcações de passageiros, que retira pressão ao tráfego terrestre da cidade. Para isso, e de forma a intensificar esse propósito e aclama-lo, usa o elemento da arquitetura que mais simboliza a confluência, a praça, retificando as margens da baía. Com isso separa e amplia a área do porto de forma a melhor controlar a profundidade da água necessária, e cria os meios para a implantação da leve frota de barcos de transporte em massa de passageiros. Nesta baía existe ainda um ilhote, que na proposta seria transformado em teatro aberto, com algumas ancoragens, que no meio baía iria irradiar música para a cidade, reforçando assim a ideia e o simbolismo da praça.





Figura 112 - Planta da situação existente da baía de Montevideu- -
Fonte: Livro, Paulo Mendes da Rocha "a natureza como projeto -
Autor: Paulo Mendes da Rocha
Figura 113 - Planta do projeto proposto para a baía de Montevideu -
Fonte: Livro, Paulo Mendes da Rocha "a natureza como projeto -
Autor: Paulo Mendes da Rocha
Figura 114 - Maquete projeto proposto para a baía de Montevideu -
Fonte: Escola de Arquitetura de Montevideu - Autor: Paulo Mendes da Rocha

Esta intervenção, pretende a reconfiguração da baía e trazer novas formas de vida à cidade, e só vai ganhar força e intenção com o desenho da praça. A articulação entre o símbolo humano de confluência - a praça, com um momento natural que expressa igualmente a confluência dos rios, do mar e das terras - a baía, e o cruzar da racionalização e pragmatismo do homem com a organicidade da natureza, criam um poder simbólico e poético na estreita relação do ser humano com a natureza, não a tentando imitar ou reproduzir, sendo fiel a ele próprio e à sua natureza natural, realizando-se.

Em suma, o que vemos no mundo é um puro processo natural onde intervenientes naturais moldam o espaço. No final, a beleza ou o extraordinário dessa produção está na quantidade de exploração de nós próprios quer como sociedade quer como indivíduos, seja na construção de Nova Iorque, da ponte 25 de Abril ou das pirâmides Egípcias. Estes, assim como outros, independentemente do tempo em que se encontrem, serão sempre momentos de admirar, pelo reconhecimento do ser humano aí se ter realizado.

PRAÇA DO COMÉRCIO

EUGÉNIO DOS SANTOS E CARLOS MARDEL

O Terreiro do Paço, atual Praça do Comércio foi construído em 1515, apelidado assim como referência ao Paço Real que o Rei D. Manuel rei de Portugal aí mandou construir para a residência real. Este formava em conjunto com a Alfândega, a Casa da Índia, a Casa da Moeda e o Arsenal, a praça principal de Lisboa localizada junto à margem do Rio Tejo. Já desde o séc. XV, época dos descobrimentos, este era um ponto central na vida lisboeta onde se realizavam procissões, autos de fé, touradas, mercados e festejos. Desde então não deixou de ser uma das mais importantes sedes do poder em Portugal. Em 1775, com o terramoto que arrasa o então Terreiro do Paço, este vai transformar-se e vai dar lugar à Praça do Comércio de geometria rígida e aprumada que existe hoje.

Integrada no plano de reconstrução da Baixa de Lisboa, levado a cabo por Marquês de Pombal após o terramoto, a praça, desenhada por Eugénio de Santos e Carlos Mardel vai ser a obra referência da reconstrução pombalina. Esta praça e a Baixa Pombalina foram construídas com ajuda e financiamento dos comerciantes de Lisboa, e de forma a honrar esse contributo e a representar a nova ordem social que privilegiava a classe comercial e financeira, dá-se-lhe o nome de Praça do Comércio, onde os edifícios que a definem vão desta vez albergar os ministérios, passando a residência real para Belém.

Esta é umas das maiores praças da Europa, virada para o estuário do Tejo com Almada ao fundo. Foi em tempos, quando ainda não se existia transporte aéreo, o local nobre de receção a Reis e a chefes de estado que visitavam Portugal. Atualmente o simbolismo da praça principal de Lisboa e do país mantém-se, mas os usos alteraram-se, hoje é usada para eventos culturais, passagens de ano, espetáculos e greves, contendo nas arcadas dos edifícios comércio e restaurantes.





É impossível quando se fala do Largo Alfredo Dinis no pontão de Cacilhas, não falar desta Praça. Estes dois espaços separados por quase 2.5 quilómetros, atraem-se morfologicamente e simbolicamente. A Praça do Comércio é desenhada como a cara e a porta de entrada da capital. Ela quer representar glória e grandiosidade, quer surpreender quem a vê, é uma, senão a maior, jóia da coroa da cidade de Lisboa. O largo Alfredo Dinis é igualmente, ou até com mais ênfase, a cara e a porta do território de Almada, contudo, esta condição não se traduziu da mesma maneira que a Praça do Comércio. Ao longo dos anos este espaço foi negligenciado e usado sem orgulho ou dignidade, apenas com o objetivo de cumprir a função. Nenhuma das intervenções aí realizadas procuraram dignificar aquele lugar e exclamá-lo como ponto chave daquele território. Esta condição em que viveu e vive juntamente com relação próxima com a Praça do Comércio, são geradores de um enorme sentimento de inferioridade nesta margem em relação à de Lisboa, de um lado um elemento belo e esplendoroso, do outro um caos sem beleza ou brio. A cidade de Almada e todo o território a Sul começa e termina naquela praça de Cacilhas, todos os complexos começam e terminam naquela praça. A mudança acertada de paradigma da mesma pode ter a capacidade de transformar a cidade, a sociedade e a relação destes com Lisboa.



Figura 115 - Gravura Projeto da Real Praça do Comércio - Fonte: Museu da Cidade de Lisboa - Autor: Gaspar Frois Machado

Figura 116 - Vista aérea sobre Praça do Comércio em dia de manifestação - Fonte: CGTP

Figura 117 - Vista aérea sobre Praça do Comércio tirada do topo do Castelo de S. Jorge - Fonte: Melhoresdestinos

OBJETIVOS

Ao longo da análise foram-se encontrando e estabelecendo os objetivos e as linhas gerais a implementar e a cumprir na altura em que o projeto fosse desenhado. Este capítulo, expõem precisamente esses objetivos dividindo-os em quatro tópicos principais: Desvendar, Clarificar, Salvar e Sonhar. Por outras palavras, este capítulo é a charneira de todo o trabalho fazendo a transição entre a recolha dos dados e a resposta apresentada.

DESVENDAR

Como se pôde observar anteriormente no Capítulo da 'Investigação', este território não sofre da falta de conteúdo histórico nem cultural. Ao longo do território somos constantemente confrontados com grandes momentos e elementos de grande beleza e significado, como a ponte 25 de abril, o Castelo de Almada, a vista sobre o rio e Lisboa, o seminário, a Casa da Cerca, a quinta do Almaraz e as antigas indústrias navais como a Lisnave ou o edificado do Cais do Ginjal. Contudo, ainda que disso não sofra, sofre com certeza da desordem que tantos elementos singulares e peculiares geram quando não são explorados e integrados na cidade, tornando muitos deles a vida na cidade mais difícil e pesada, em muitos casos funcionando como barreira ou vazio urbano impedindo o crescimento e desenvolvimento da mesma e as relações com Lisboa e com o rio. Em conjunto, estes elementos formam uma espécie de cintura que aprisiona a cidade, a Norte os elementos da arriba e a Sudeste os grandes estaleiros da Lisnave.

Desta forma aparece o primeiro objetivo desta proposta, desvendar. Entendendo o território e compreendendo o valor implícito de cada elemento, o primeiro passo que a proposta apresenta é precisamente potenciar os mesmos em favor da cidade, através da expropriação de alguns terrenos e alteração do uso de alguns edifícios. A capacidade que estes elementos possuem de dinamização da cidade caso sejam direcionados para tal, é por si só ato de projeto suficiente para responder ao enunciado proposto e elevar a cidade nacional e internacionalmente.



CLARIFICAR

É pela maneira como estes elementos são usados e organizados no território que nasce o objetivo de clarificar. Como foi visto, todos estes elementos possuem tempos e significados diferentes. Contudo, podemos concordar que em conjunto formam a chave da compreensão deste lugar, tudo o resto é uma espécie de consequência. Cada um deve ser tratado e trabalhado tendo em conta as suas características, e é por isso que uma das premissas do projeto se traduz na identificação e afirmação de duas áreas, de forma a clarificar a cidade.

A área Norte da arriba com todos os elementos adjacentes a ela, incluindo o Cais do Ginjal, como uma futura área cultural da cidade e da metrópole, pela delicadeza, beleza, posicionamento e quantidade conteúdo histórico e cultural que estes elementos e esta área possuem, e a área a Sudeste da Lisnave, como uma área direcionada para o desenvolvimento a nível económico e habitacional. Com isto não quer dizer que não possam ser construídas tipologias habitacionais ou culturais numa ou noutra zona, apenas as define conceptualmente com o objetivo de as potenciar. O pontão do território, o Largo Alfredo Dinis une estas duas zonas fisicamente e vai assim funcionar com ponto de conexão e charneira entre ambas.

SALVAGUARDAR

Outro desafio presente neste território está relacionado com a perda de património arquitetónico que tem vindo a acontecer nos últimos anos. O abandono, a ruína, a inserção de novos edifícios insensíveis à envolvente e os desabamentos da arriba são os principais fatores que explicam essa perda de património e traçam um dos objetivos do projeto, salvaguardar. Contudo, estas não são as únicas ameaças ao património aí presente, para além destas, existem ainda as ameaças futuras que serão igualmente destrutivas.

Assim este objetivo não se traduz unicamente na regulamentação com o intuito de defender essas pré-existências, ou conter a arriba, ou restaurar os edifícios do Cais do Ginjal. É igualmente um objetivo de salvaguarda futura que pretende criar uma base que previna e antecipe os ataques futuros tanto pela subida do nível da água, como pela pressão imobiliária que se pode gerar nos próximos anos, por Lisboa estar saturada e pela possível e prevista exploração imobiliária no terreno da Lisnave, como um futuro abandono do Cais do Ginjal após o restauro e reutilização desse património se ter concretizado.

Para isso essa base tem que ter a capacidade tanto de proteger como de manter o interesse quer publico quer privado no uso desses imóveis e desse património. No fundo procurar com o projeto proposto criar um continuo interesse na proteção da subida da água, na contenção da arriba, na preservação da imagem do lugar e no uso do património por quantos mais anos se conseguir, salvaguardando o futuro.

SONHAR

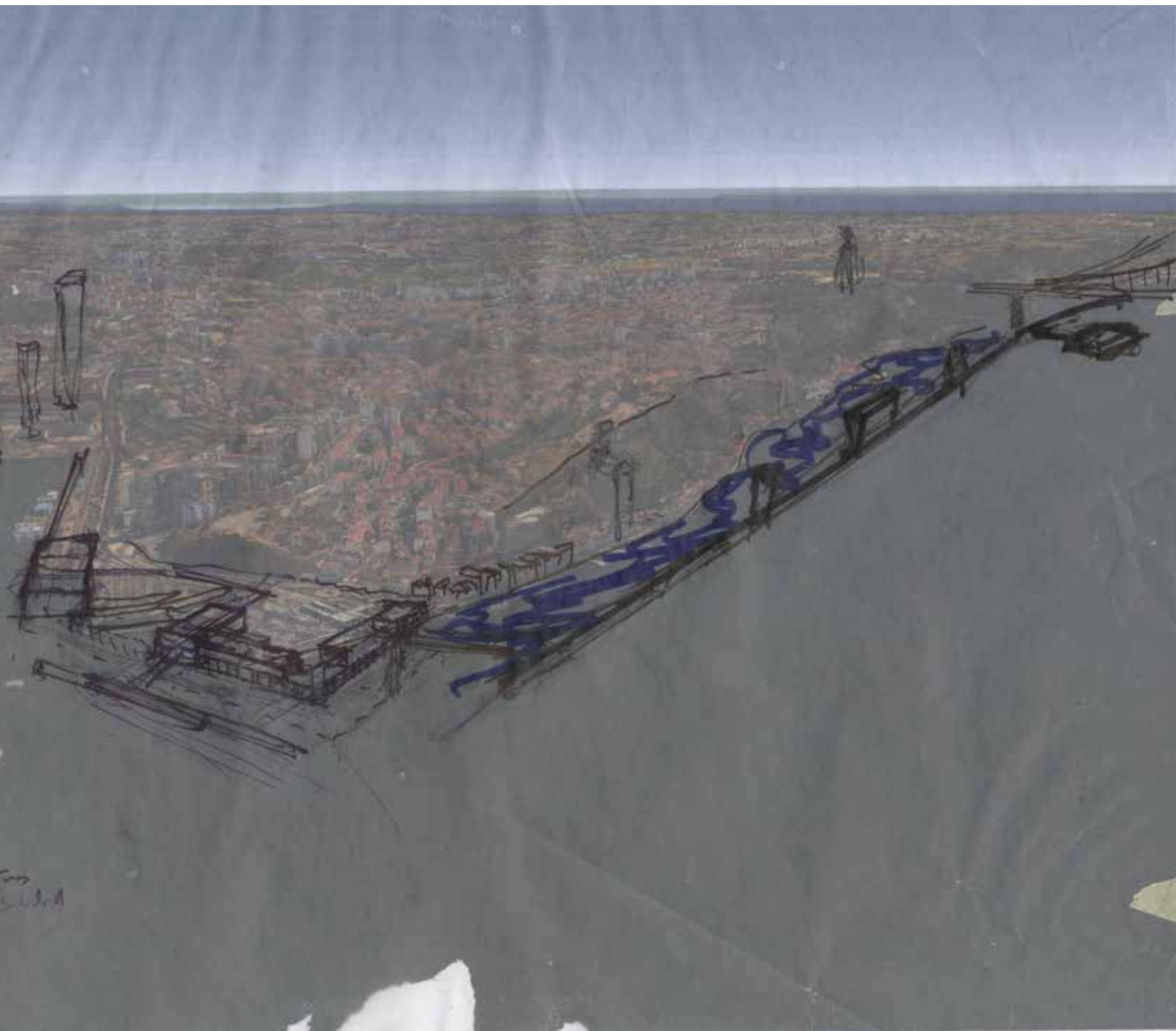
É possível prever, qual será o futuro próximo de Almada e da margem Sul. O interesse nacional e internacional que Lisboa gerou, trouxe uma grande procura pela vida do centro da cidade e a consequente inflação no preço do metro quadrado de construção. Fora desse espaço central a procura e consequente valor do metro quadrado de construção diminui por este não possuir a mesmas qualidades e características. Almada dos próximos anos pode inserir-se num dos seguintes cenários, ou continua a ser uma consequência e apoio ao centro urbano de Lisboa, ou tira proveito da sua posição privilegiada, dos seus elementos e dos seus muitos espaços de potencial crescimento, como a Lisnave, o Ginjal e a cota alta da arriba para se reinventar, personificar e individualizar. A acertada exploração local pode gerar impulso suficiente para reinventar a cidade de Almada e fazer partilhar as atenções nas margens do Tejo e é aqui que entra o objetivo de sonhar.

Assim como foi referido no Subcapítulo 'Projetos para Almada' com a apresentação do projeto do Arquiteto Samuel Torres de Carvalho para o Cais do Ginjal, que resumidamente procura acrescentar lotes sem explorar realmente as potencialidades do local, ao contrário do projeto do arquiteto Manuel Graça Dias para a Lisnave que procura algo mais que um preenchimento do lugar, tentando recriar a cidade e sonhar um futuro para ela.

Sempre que existe uma oportunidade de criar algo ou neste caso construir algo, essa oportunidade não se deve ser usada de forma simples e banal, contudo é natural que no mundo onde vivemos o fazer e responder rápido seja uma condição importantíssima. Porém cada caso é um caso, e com a janela de oportunidade que aqui se apresenta será desleixado e uma enorme perda procurar unicamente responder aos problemas e constrangimentos encontrados. Oportunidades como esta, com a capacidade impulsionadora que podem gerar no território de Almada, na metrópole e no país a nível económico e social não se apresentam todos os dias, é necessário sonhar.



Figura 119 - Esquiço do plano urbano sobre vista aérea - Autor: João Moreira - 2020





RESPOSTA

O PLANO

Como foi já referido este plano não funciona unicamente como resposta aos problemas e condicionantes do local. Este plano nasce da compreensão de um grupo de conceitos, dos objetivos propostos e das próprias problemáticas e condicionantes encontradas.

Conforme afirmado no capítulo dos 'Objetivos', parte do plano passa pela expropriação de alguns terrenos e alteração do uso de alguns edifícios de forma a soltar a cidade das amarras geradas pelos mesmos, usando-os em prol da cidade em termos culturais, económicos, habitacionais ou lúdicos. Nesta atitude insere-se a Lisnave, o Castelo, os terrenos adjacentes ao Seminário, o Seminário, a Quinta do Almaraz, entre outros.

Na Lisnave usar os terrenos como futura zona de crescimento habitacional e económico da cidade. No Castelo a retirada das instalações da Guarda Nacional Republicana e a musealização ou conversão em espaço cultural. Nos terrenos adjacentes ao Seminário, que vão desde aí até ao Cristo Rei, sendo hoje apenas usados atualmente pelos seminaristas para agricultura e equitação, expropriar para a possível expansão da cidade no futuro. O Seminário transformado em espaço cultural ou em alojamento turístico. E a Quinta do Almaraz, convertida em parque urbano da cidade ou horta pública da cidade, combinado com a proteção e musealização das estruturas arqueológicas aí encontradas.

Olhando para o conjunto anterior de elementos percebe-se diferença no conteúdo histórico e cultural presente no lado Norte de Almada comparado com o lado Sudeste, e como foi explicado, com objetivo de clarificar a cidade, o projeto urbano vai definir a zona Sudeste um pouco à imagem do projeto do arquiteto Manuel Graça Dias, de uma exploração construtiva contemporânea e densificação da cidade, e a zona Norte como uma zona cultural da cidade e da metrópole, onde os elementos apresentados são o motor e combustível dessa zona.

Figura 120 - Esquízo do plano urbano sobre planta 1:10000 - Autor: João Moreira - 2021

Figura 121 - Esquízo do plano urbano sobre planta 1:10000 - Autor: João Moreira - 2021

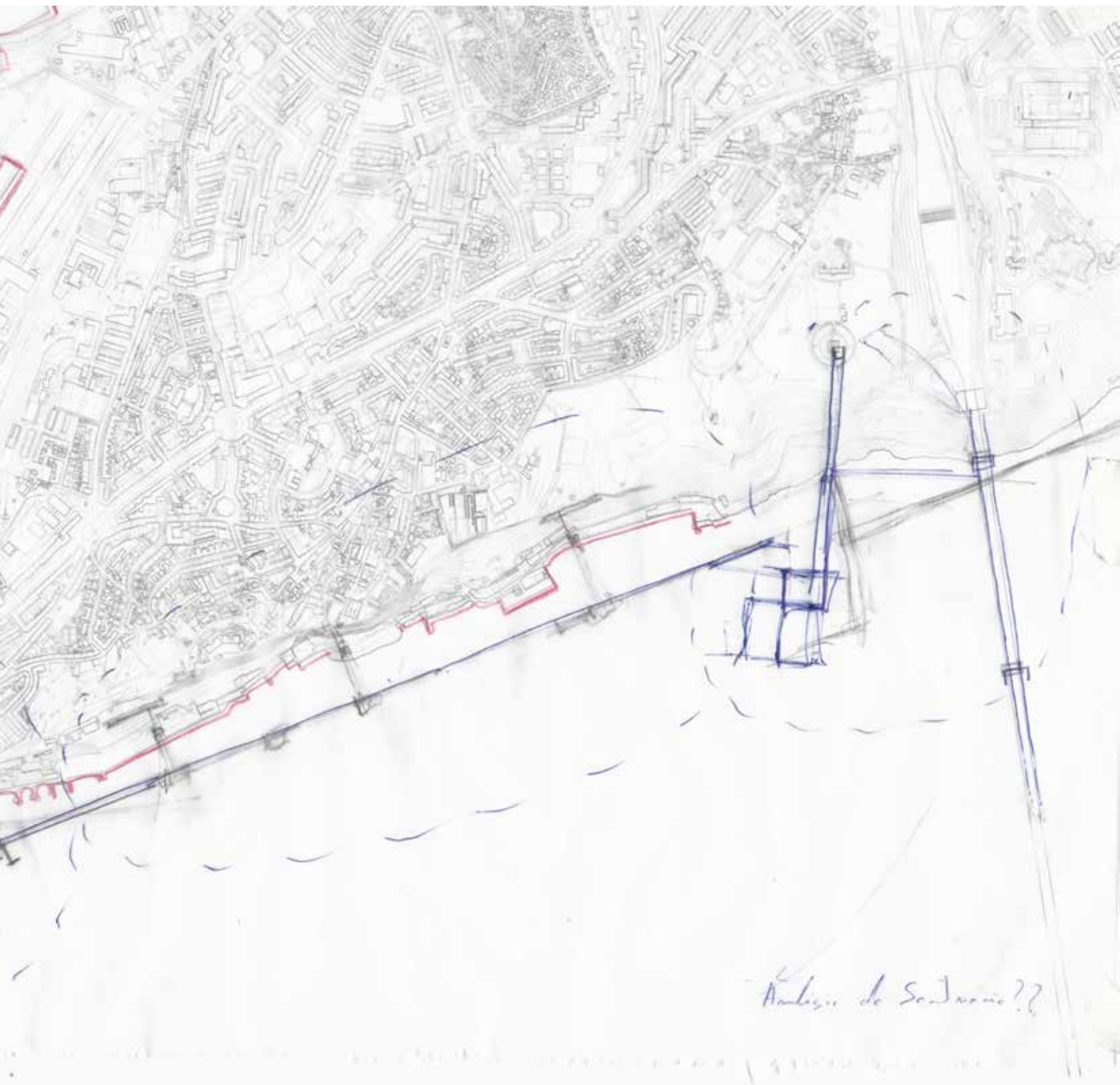
A forma como se implanta e compreende o tipo de estrutura e intervenção urbana que se quer implementar no território para potenciar cada zona, vai apreender-se através da leitura e entendimento do plano de Nova Iorque em contraponto com o Plano Voisin apresentado no capítulo 'Casos de Estudo'.

O plano de Nova Iorque, como foi referido, divide, de uma forma muito pragmática, um território com avenidas e ruas criando uma grelha ortogonal que facilita a leitura da cidade, o trânsito, a ventilação urbana, a salubridade e o transporte de mercadorias. No fundo, define, através da mecanização da mobilidade, os processos de vida e o crescimento da cidade, criando assim, em cada quarteirão, ou em cada zona, um enorme potencial e capacidade de crescimento. Para além disso, a única condição imposta foi a lei de zonamento que apenas permite altura ilimitada em 25% da área do quarteirão.

A ideia do plano urbano para o Ginjal é criar uma estrutura que, tal como a do plano de Nova Iorque, prevê e sustenta o crescimento da cidade. Procurando de igual forma, ainda que com menos vigor, mecanizar a cidade através do controlo da mobilidade, com a criação de ruas e avenidas que sustentem essas zonas. Os espaços sobrantes, como os quarteirões em Nova Iorque, são espaços que podem e devem ser usados e transformados pelos seus intervenientes conforme desejarem, ainda que, com algumas regras, como a proteção das pré-existências ou o limite da altura de construção em algumas zonas.

Após estas decisões de projeto terem sido compreendidas, o desenho das novas estruturas urbanas surge através e para esta base. Assim, é proposto em redor da cidade uma cintura de mobilidade para servir estas zonas. Na zona Sudeste da cidade, é proposta, a construção de uma nova linha de metro que circula sempre próxima à margem e que pode, eventualmente no futuro, conectar Cacilhas ao Barreiro, e o uso das antigas docas secas da Lisnave como marina da nova zona habitacional e económica. Na zona Norte, a criação de uma nova linha de costa que, entre outros propósitos, cria uma mega marina direcionada para estacionamento temporário assim como para garagem permanente. Essa linha é atravessada em três pontos por um sistema composto por três mecanismos ou programas, que são conectados por pontes. Esses mecanismos são: os pontões, que funcionam como porta de entrada para a marina e como ponto de 'pegar e largar' passageiros, similar ao conceito de uma paragem de autocarros; os elevadores, que conectam a cota alta da arriba com a cota baixa, criando uma ligação direta entre a cidade, o Cais do Ginjal e a marina e; as estruturas de apoio ao transporte terrestre que alimenta este sistema e a própria zona cultural.





Estes dois sistemas são unidos através da criação de uma praça monumental no pontão da cidade, que articula as duas margens do território e alberga os grandes terminais de transportes terrestres e marítimos em seu redor.

Figura 122 - Esquiço do plano urbano sobre planta 1:5000 - Autor: João Moreira - 2021

Quanto à problemática da subida do nível médio da água, compreendeu-se que teria de ser realizada uma proteção em redor de todo o território com vista a proteger o edificado em risco, neste caso a solução com maior viabilidade passará sempre por subir 2 metros de altura o limite da linha de costa da cidade.

Como foi explicado na crítica ao projeto proposto pelo Arquiteto Samuel Torres de Carvalho para o Cais do Ginjal, sobrepor 2 metros de lajetas de betão ou de outro qualquer material à linha de costa do Cais do Ginjal implica esconder as texturas, os elementos marítimos, as construções de pedra emparelhada e retirar pé direito ao primeiro piso dos edifícios pré-existentes, que se traduz numa enorme perda de património e identidade do lugar.

No projeto proposto, para resolver o problema da subida da água são realizadas duas leituras. Uma sobre o Cais do Ginjal, que pela delicadeza e beleza construtiva presente, impede que a solução passe pela sobreposição ao pré-existente, e uma sobre a Lisnave, onde já se aceita e propõe o mesmo método empregue pelo arquiteto Samuel Torres, visto que, neste caso, a identidade, beleza e história daquele aterro da Lisnave não está na pequena escala e nos pequenos detalhes como no Ginjal, mas sim na grande escala construtiva, nas grandes maquinarias e nas grandes linhas lançadas sobre o Tejo. Assim, a nova linha de costa do Ginjal, o limite de costa da Lisnave e possivelmente também a Lisnave elevam-se 2 metros para proteger a cidade. Porém, como foi explicado, a subida do nível da água depende do comportamento humano nos próximos anos, mas mesmo no melhor cenário o nível vai sempre subir 1.5m até 2100, podendo assim, numa hipotética construção do projeto, esta ir-se adaptando ao longo dos anos conforme a necessidade, ou seja, ir adicionando elevação às linhas de costa sempre que o nível da água o exija.

A nova linha que protege o Cais do Ginjal e define a mega marina funciona como uma barragem que quando a maré excede a cota do Cais do Ginjal, esta trava a entrada de água e mantém a água no interior da marina à cota necessária através do uso de eclusas. As eclusas são um sistema composto por duas comportas que impedem a passagem de água e permitem a passagem dos barcos. O espaço entre as duas comportas funciona como um elevador que transporta os barcos entre cotas marítimas, deixando, quando as duas estão fechadas entrar ou vazar água caso os barcos entrem ou saiam. Este é um processo que ainda que pareça demorado, é rápido, levando menos que 5 minutos e podendo funcionar com quantos barcos se consigam acomodar entre as duas comportas. Em cada pontão estão localizadas duas eclusas, uma para a entrada de barcos outra para a saída, e nas pontas da barragem



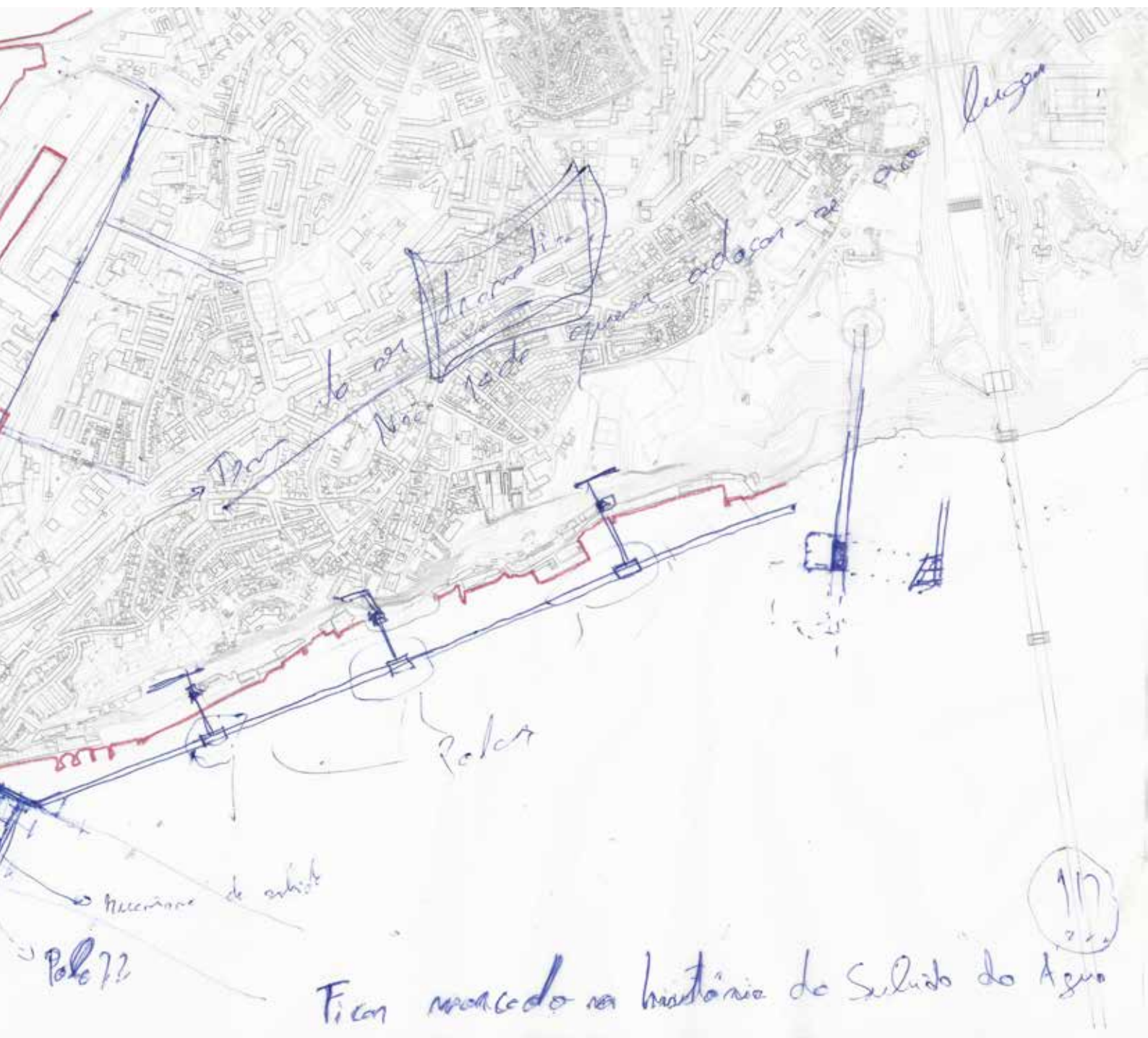


Figura 123 - Esquicho do plano urbano sobre planta 1:5000 - Autor: João Moreira - 2021

igualmente duas em cada, sendo que as que estão junto ao Cristo Rei possuem uma área superior, para embarcações de maior dimensão.

Numa estimativa para saber o tempo em que as eclusas teriam que funcionar num dia, considerando o pior dos cenários de 2100 - com o nível médio da subida da água a chegar aos 2 metros, com apenas 50 centímetros para alcançar o piso térreo do Ginjal atualmente e com o dia de maré mais alta do mês -, alcança-se o resultado de 9 horas de funcionamento para esse dia, repartidos em dois períodos de cerca de 4 horas e 30 minutos, visto que em cada dia existem cerca de duas marés. Assim sendo todos os outros dias iriam funcionar menos tempo.

O modo como os gestos do plano surgem, vem maioritariamente da influência dos casos de estudo da Ribeira das Naus e da Baía de Montevidéu. A estratégia dos projetistas na Ribeira das Naus foi desvendar e clarificar aquele lugar, mostrando as pré-existências e contrapondo-as com arquitetura contemporânea que responde aos usos contemporâneos da cidade. No plano urbano proposto, ainda que o conceito seja usado ao nível urbano e só posteriormente usado a uma escala aproximada, a intenção é a mesma. Conforme na Ribeira das Naus é aplicado um desenho que representa os usos e estilos contemporâneos, procurando marcar a diferença entre o novo e o antigo para que os dois sobressaiam. No plano proposto, o antigo não é um objeto, mas sim uma imagem ou um ambiente composto por todos os edifícios pré-existentes e pela natureza envolvente, que são confrontados com os movimentos, estilos e usos contemporâneos que este plano traz, fazendo assim sobressair igualmente os dois.

Estes dois casos de estudo sobrepõem-se e tocam-se na influência que têm no plano, porém o de Montevidéu para além de oferecer outras visões é o que origina esta atitude de confronto das pré-existências com o plano urbano, e que só mais tarde é comprovado e assumido pelo estudo e compreensão do projeto da Ribeira das Naus.

O projeto de Montevidéu como foi referido, propõe a retificação de um elemento natural, a baía, para onde toda a cidade conflui, conformando uma praça onde os limites servem como marinas e docas. Nesta aparentemente simples atitude tomada pelo arquiteto Paulo Mendes da Rocha, são retirados mais três conceitos e ideias essenciais para o desenvolvimento do desenho do plano urbano.

O primeiro, a relação do desenho com a natureza. Sem a querer imitar ou disfarçar a capacidade do homem de a dominar, este projeto une o racionalismo e simbolismo humano com o desenho orgânico da natureza. Por outras palavras, estabelece a forma da praça através da sintetização da baía, resultando numa harmonia perfeita entre a construção humana e a natureza. Aqui, para além do conceito já referido de confronto do novo com o pré-existente, este traz ao plano para o Cais do Ginjal o conceito de sintetização e mimetização dos eixos da natureza, que é aplicado no desenho da nova linha de costa, com relação e paralelismo à arribas.

O segundo conceito advém da forma como o projeto procura alterar completamente a maneira da cidade de Montevidéu viver a baía. Em vez de a contornar como acontece atualmente, incentiva a população a usá-la e a navegá-la com a criação de estruturas de apoio. De igual forma, a área metropolitana de Lisboa relaciona-se com o rio como se fosse um vazio urbano, barreira ou o limite da mesma, não explorando





as extraordinárias capacidades mecânicas de transporte da água, tanto pelo pouco atrito da flutuação como pela ajuda à movimentação que pode exercer o vento. Ao mesmo tempo que este desuso acontece, as ruas e avenidas da cidade estão lentas e atoladas de transportes deixando a maior avenida natural da cidade, o rio, vazia.

Figura 124 - Esquiço do plano urbano sobre planta 1:5000 - Autor: João Moreira - 2021

Este plano urbano, com as mega marinas propostas tanto para o Cais do Ginjal como para a Lisnave, procura precisamente olhar para o rio como a maior avenida da metrópole no futuro. Assim, o desenho destas estruturas marítimas, contém a escala e proporção que prevê o crescimento das zonas junto à margem de Almada e a igual exploração das margens de toda a metrópole de Lisboa. O interesse que se pode gerar com esta atitude, nestas áreas, pela capacidade de transporte e rapidez de ligação entre zonas, iria muito certamente fazer mudar o paradigma de crescimento, densificação e planeamento urbano, impulsionando a metrópole das margens para o interior.

O terceiro conceito, demonstra a importância da aplicação de valores simbólicos no desenho urbano. Ao querer influenciar o uso e navegação na baía de Montevideu o projeto propõe a criação de estruturas navais, contudo não existe nenhum motivo funcional que exija que a forma dessas estruturas gere uma praça ortogonal quadrangular. A razão dessa escolha está no simbolismo que aquela figura geométrica tem e exerce na mente humana quando aplicada no traçado urbano. Ao querer transformar um vazio urbano num grande espaço aberto, para onde tudo converge e se cruza, o arquiteto utiliza a praça, o maior símbolo urbano que representa esse ato de confluência e encontro da cidade. Sendo a praça quadrangular o mais dramático e imponente deles todos.

Igualmente neste plano urbano proposto, no desenho da nova praça para Almada e da nova linha de costa do Cais do Ginjal há uma procura e interesse em aplicar símbolos e simbologias que possuam valores universais e territoriais e que possam beneficiar a leitura do plano urbano e enriquecer as suas intenções.

A nova linha de costa proposta é assim uma cópia ou réplica das antigas linhas deitadas ao mar pelos estaleiros da Lisnave, que são hoje um dos traços urbanísticos mais marcantes deste território. Este ato de replicar as características de uma margem para outra, transmite à população um sentimento de reconhecimento e cria entre as duas margens, uma relação simbólica que fortalece o parentesco e diálogo entre ambas. Por outras palavras, seria como uma analogia aos seres vivos, 'este território é irmão deste, possuem os dois o mesmo sinal de nascença'.

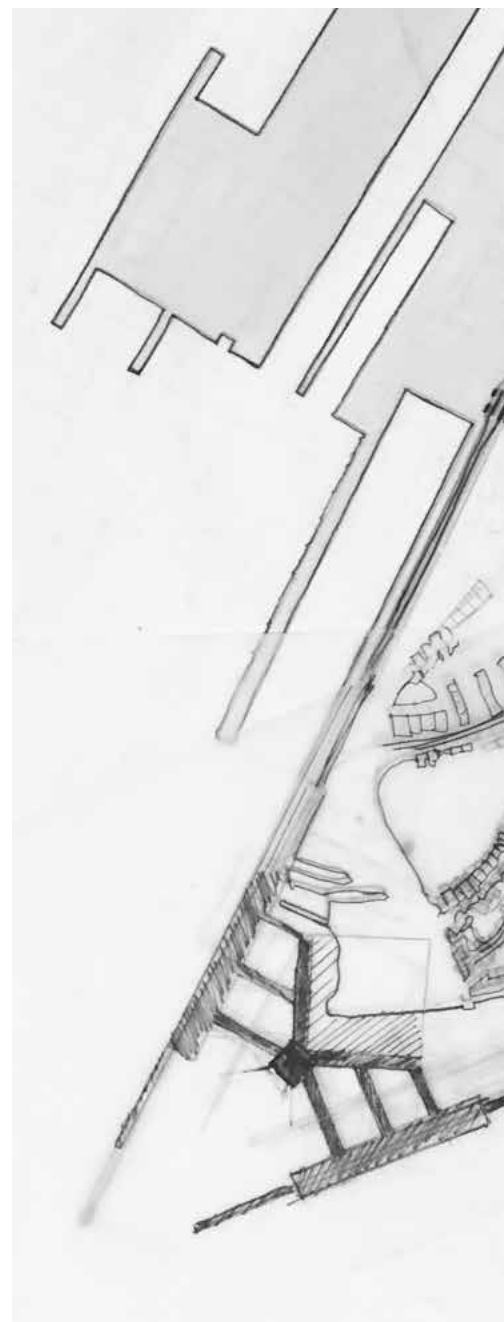




Figura 125 - Esquiço do plano urbano sobre planta 1:5000 - Autor: João Moreira - 2021

A praça proposta, tal como no projeto de Montevideú representa a confluência e encontro da cidade e de todo o território num ponto, contudo para além disso esta praça simboliza igualmente a relação do território a norte do Tejo com o território a sul. O pontão de Cacilhas, como referido anteriormente é o ponto onde se vai localizar a nova praça de Almada e é igualmente o ponto mais próximo da majestosa Praça do Comércio de Lisboa, a principal praça a norte do Tejo. Esta, em conjunto com o resto da capital, cria e criou ao longo das centenas de anos um sentimento de inferioridade, inveja e cobiça na margem sul do tejo, não só pela beleza e orgulho lá representados, como pelo descuido e falta de brio existentes a sul. A construção desta nova praça é assim vital, não só para o plano urbano proposto, com a função de ponto charneira que conecta a margem do Ginjal com a da Lisnave, funcionando como coração do sistema implantado, que bombeia os movimentos para o território, como também para a margem a sul do Tejo, funcionando tal como a Praça do Comércio como porta de entrada do território, contrapondo e desafiando a majestuosidade e monumentalidade desta em prol da mudança de mentalidade e progresso que se procura implementar a Sul.

Ainda que a explicação do plano urbano seja dividida por assuntos em diferentes parágrafos, o desenvolvimento e surgimento do projeto é a soma deles todos, se um não existisse ou se a conclusão nele fosse diferente, o projeto, muito provavelmente, nunca teria chegado a este ponto. É neste emaranhado de ideias, premissas e lógicas que se acredita na resposta do plano urbano. A meu ver a beleza e valor do projeto apresentado está na capacidade de responder a um tão grande e pesado dossier de ideias, condicionantes e objetivos de uma forma tão clara e simples com alguns atos e poucos movimentos construtivos.



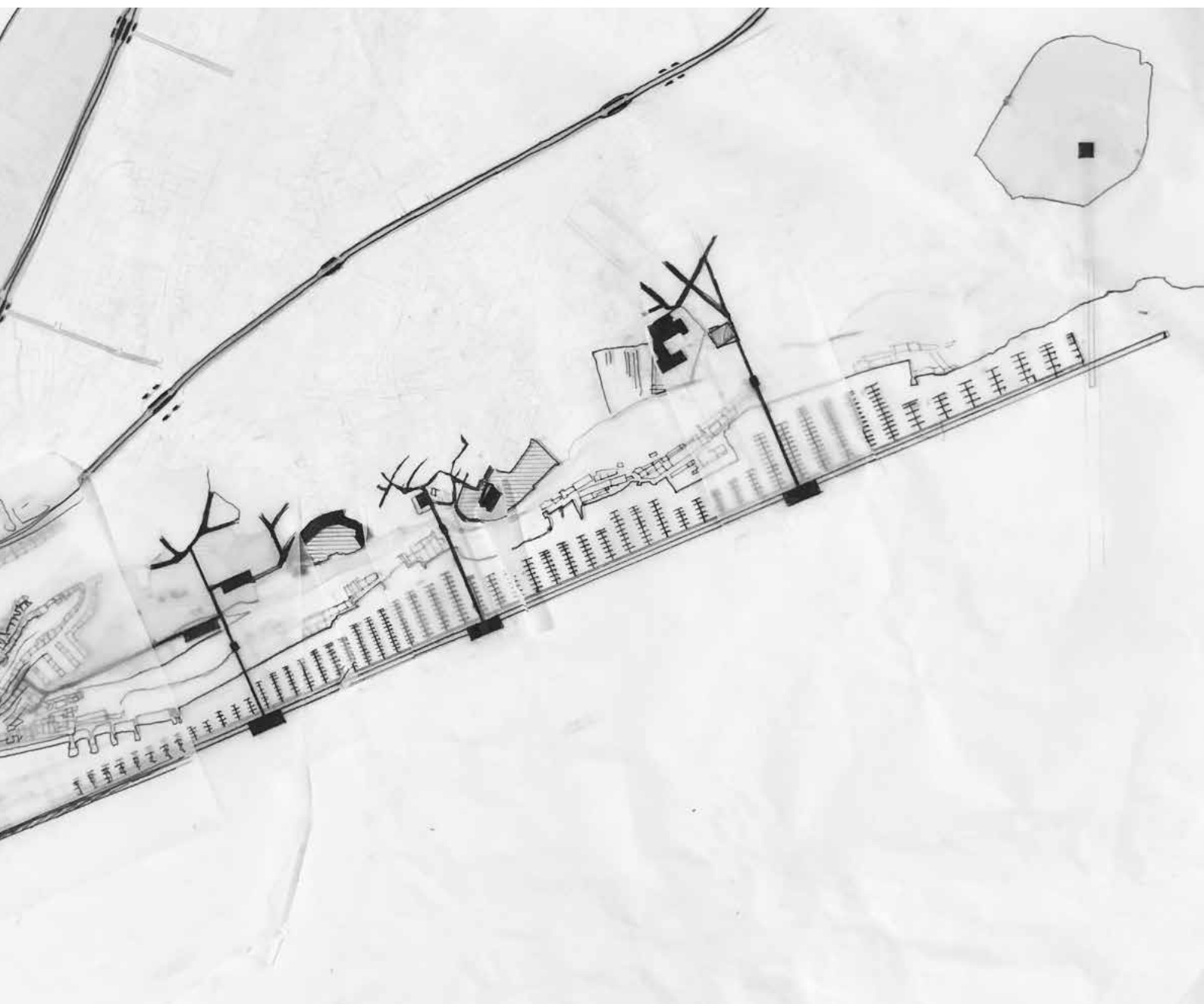


Figura 126 - Esquicho do plano urbano sobre planta 1:3000 - Autor: João Moreira - 2021

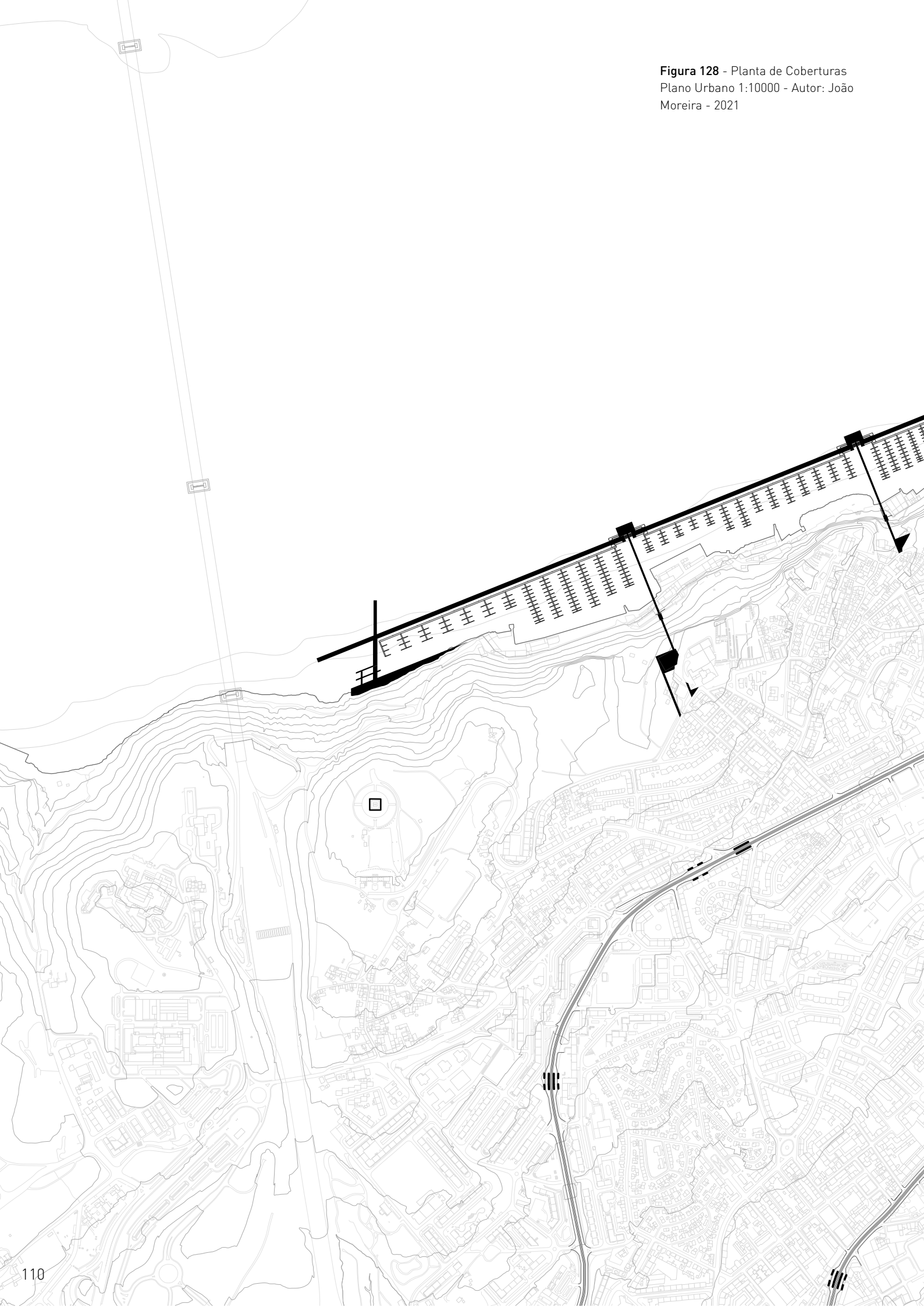




- 1** - Praça do Comércio
- 2** - Cristo Rei

Figura 127 - Planta de localização
1:20000 - Autor: João Moreira -
2021

Figura 128 - Planta de Coberturas
Plano Urbano 1:10000 - Autor: João
Moreira - 2021



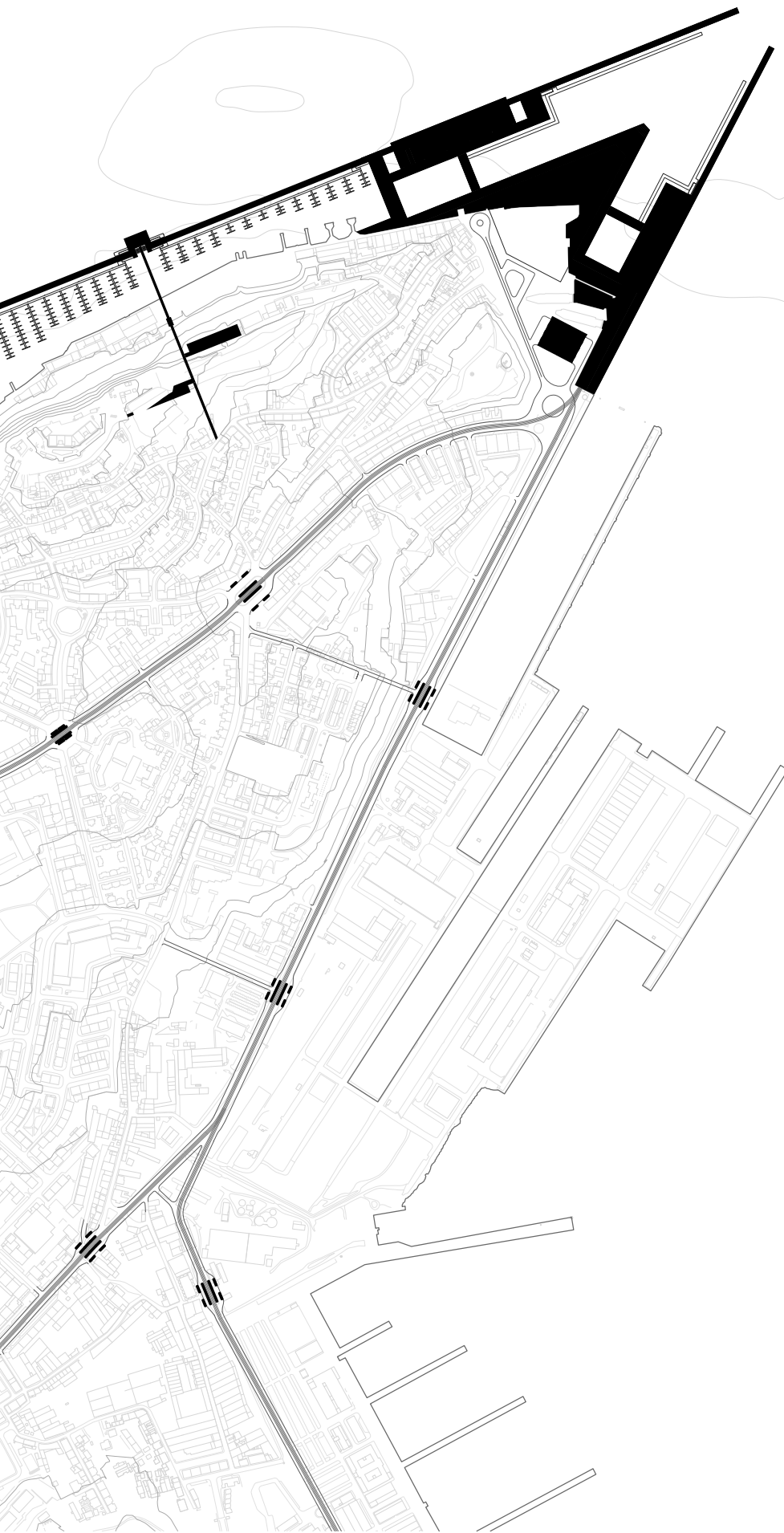
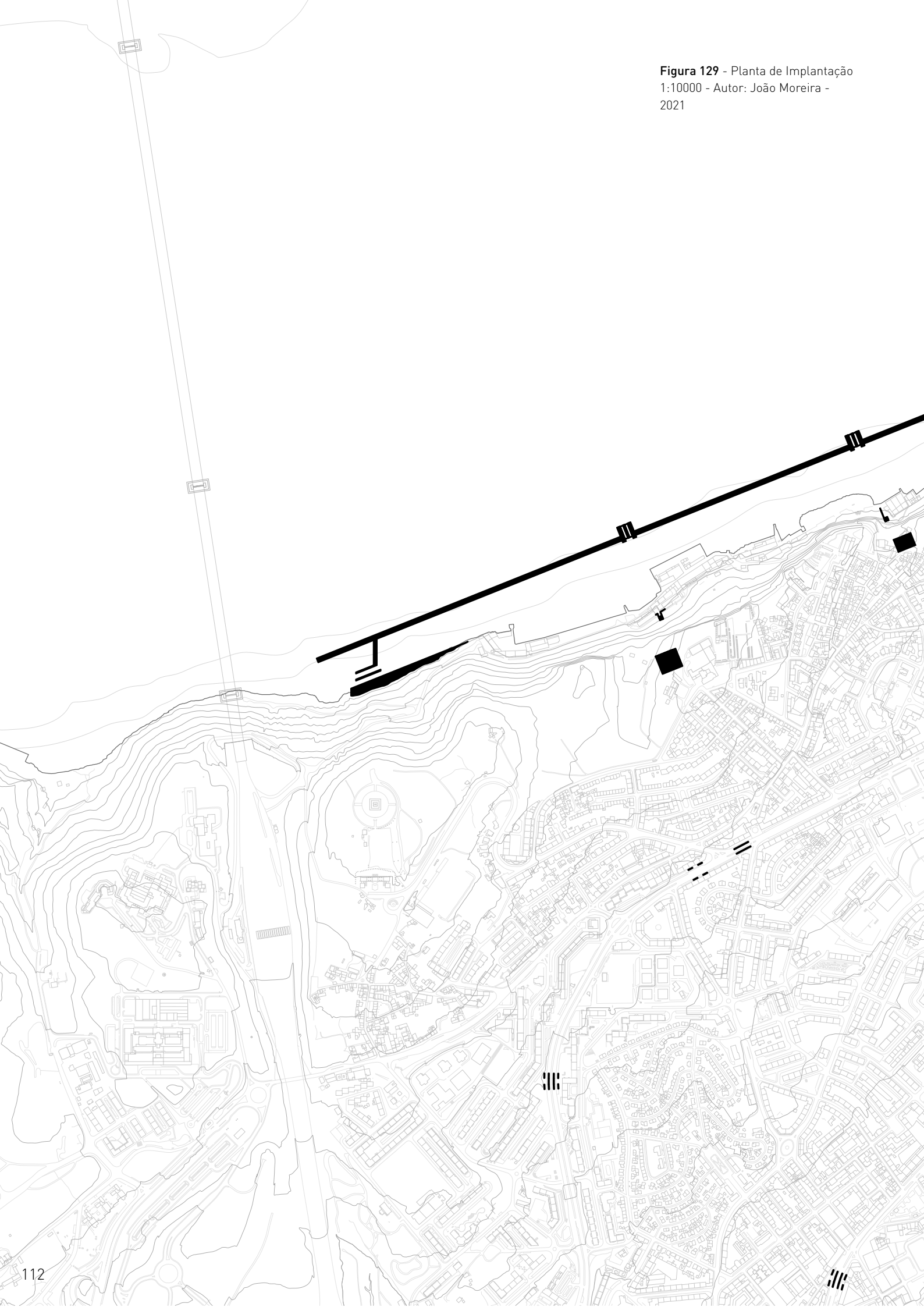
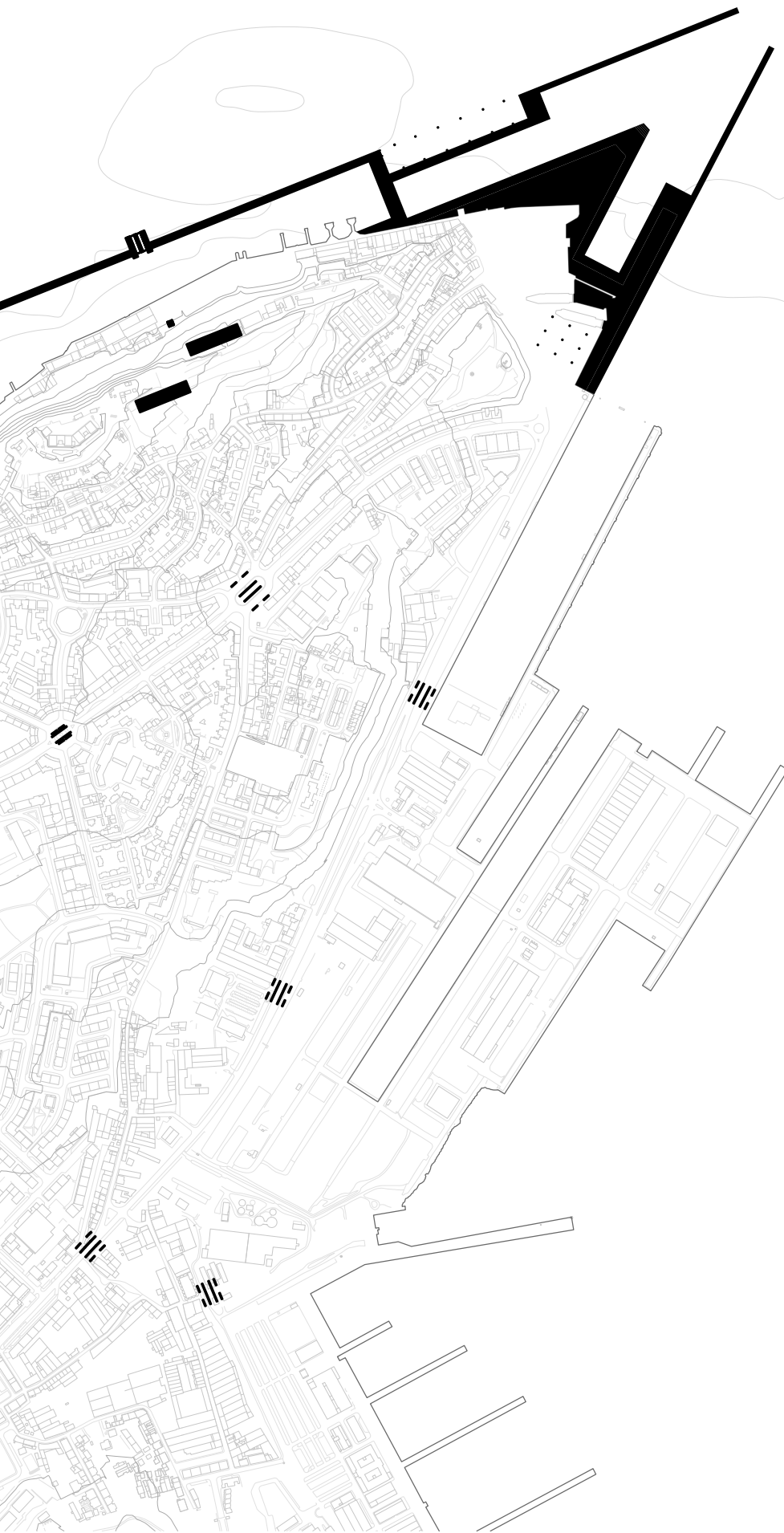


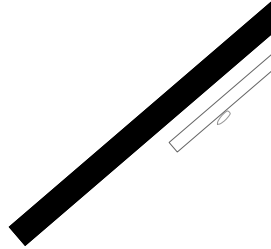
Figura 129 - Planta de Implantação
1:10000 - Autor: João Moreira -
2021







0



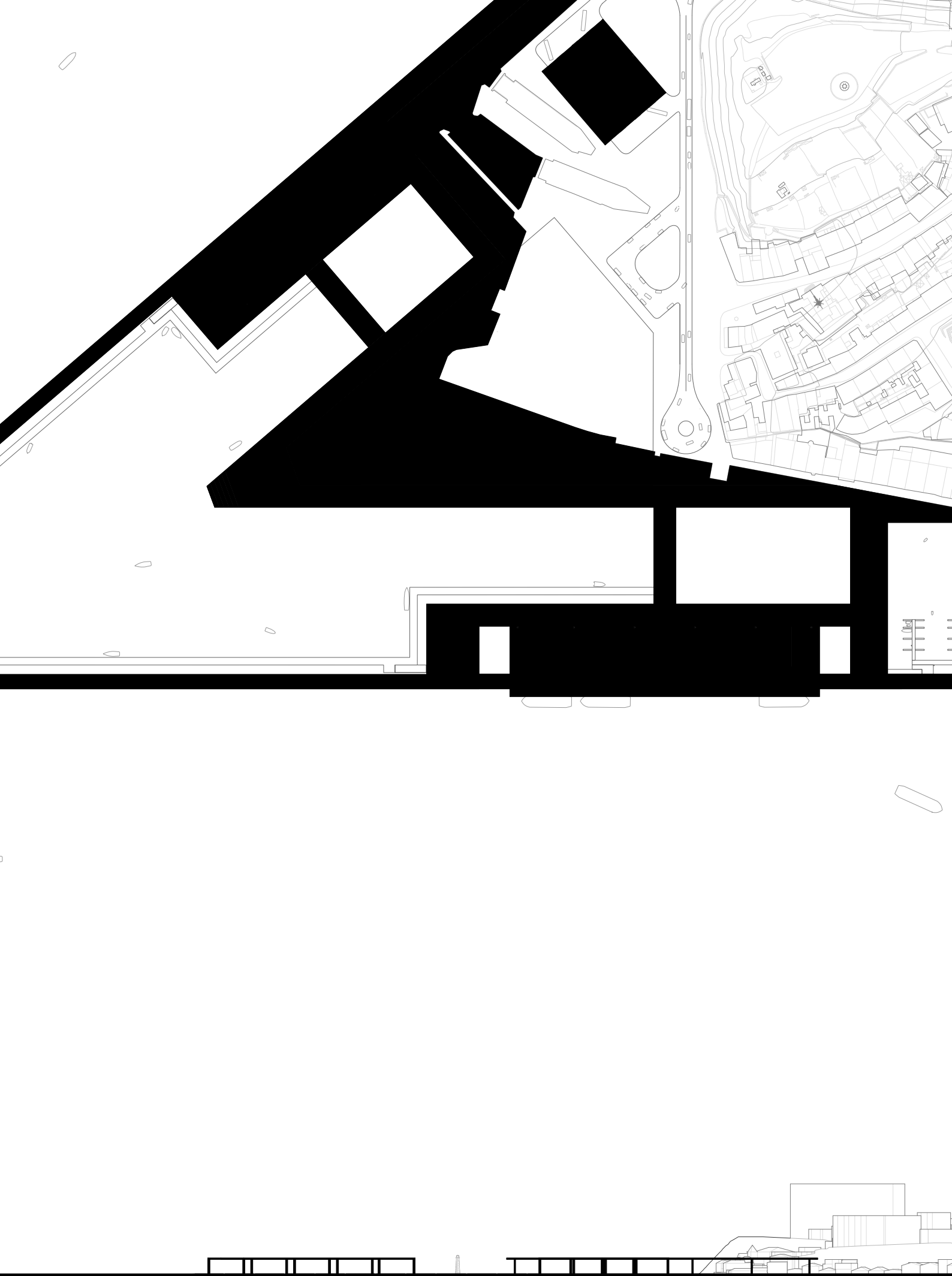
0



0

0

Figura 130 - Planta de Coberturas e Alçado 1:3000 - Autor: João Moreira - 2021



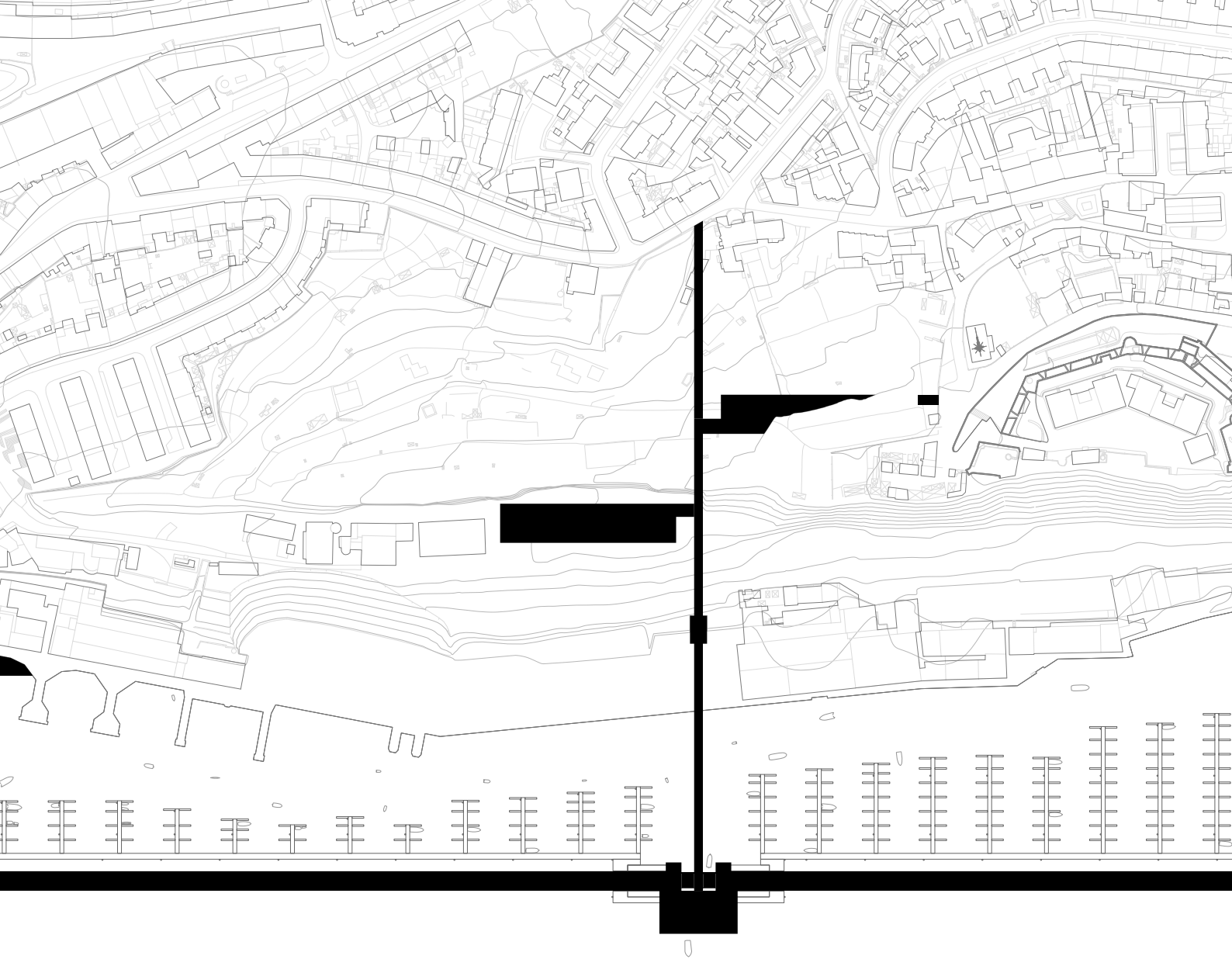
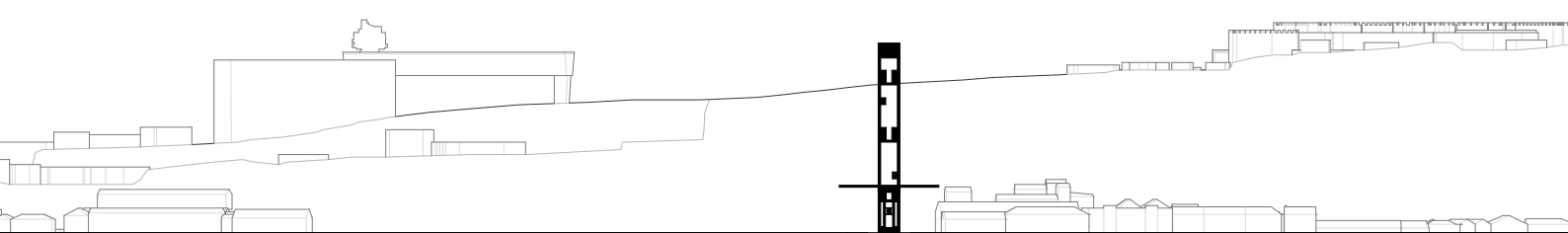


Figura 131 - Planta de Coberturas e
Alçado 1:3000 - Autor: João Moreira
- 2021



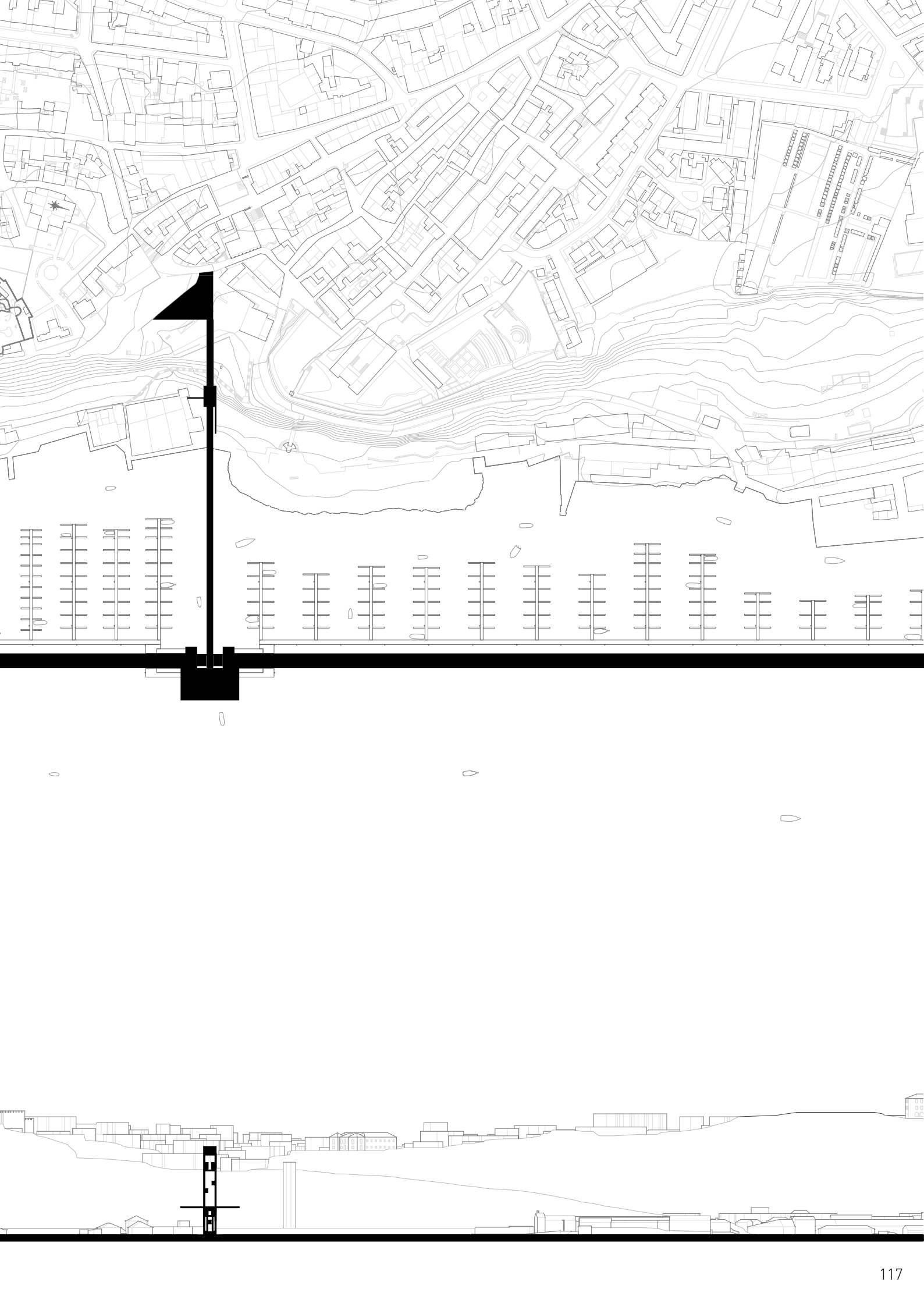
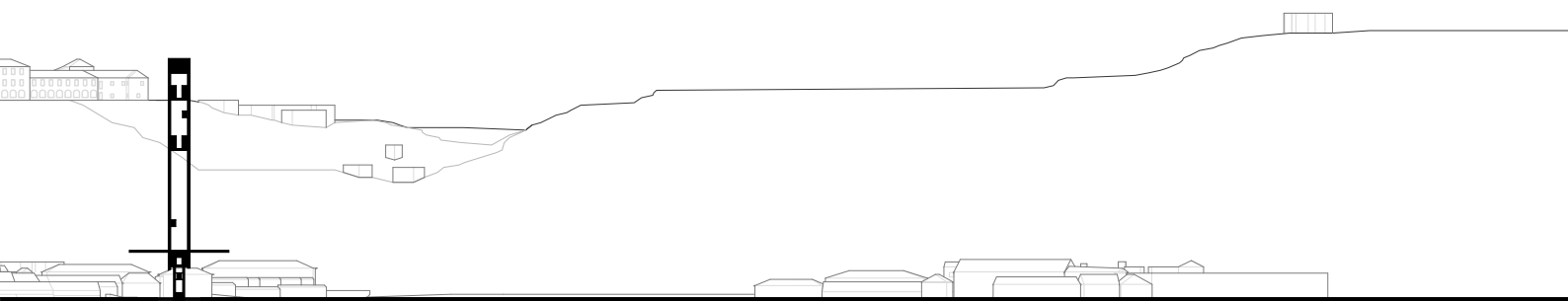
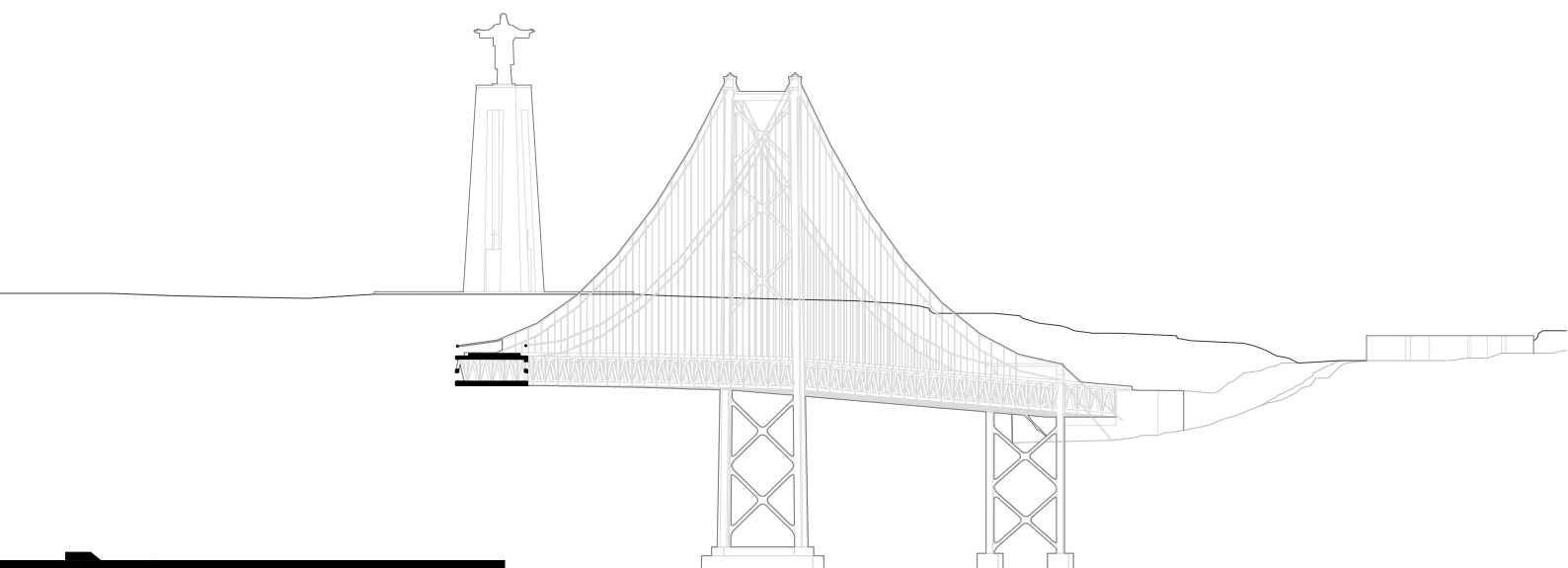




Figura 132 - Planta de Coberturas e
Alçado 1:3000 - Autor: João Moreira
- 2021





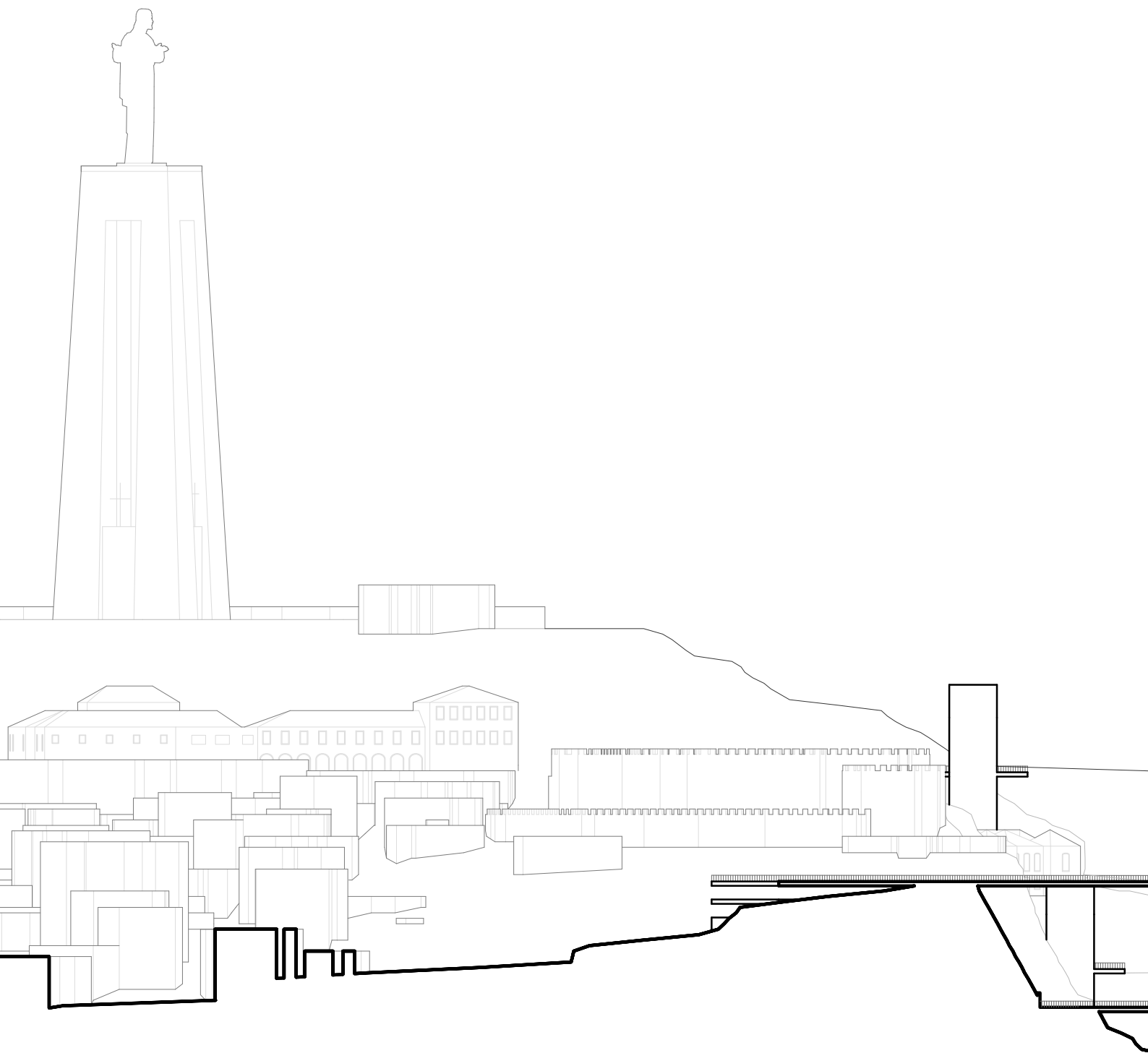
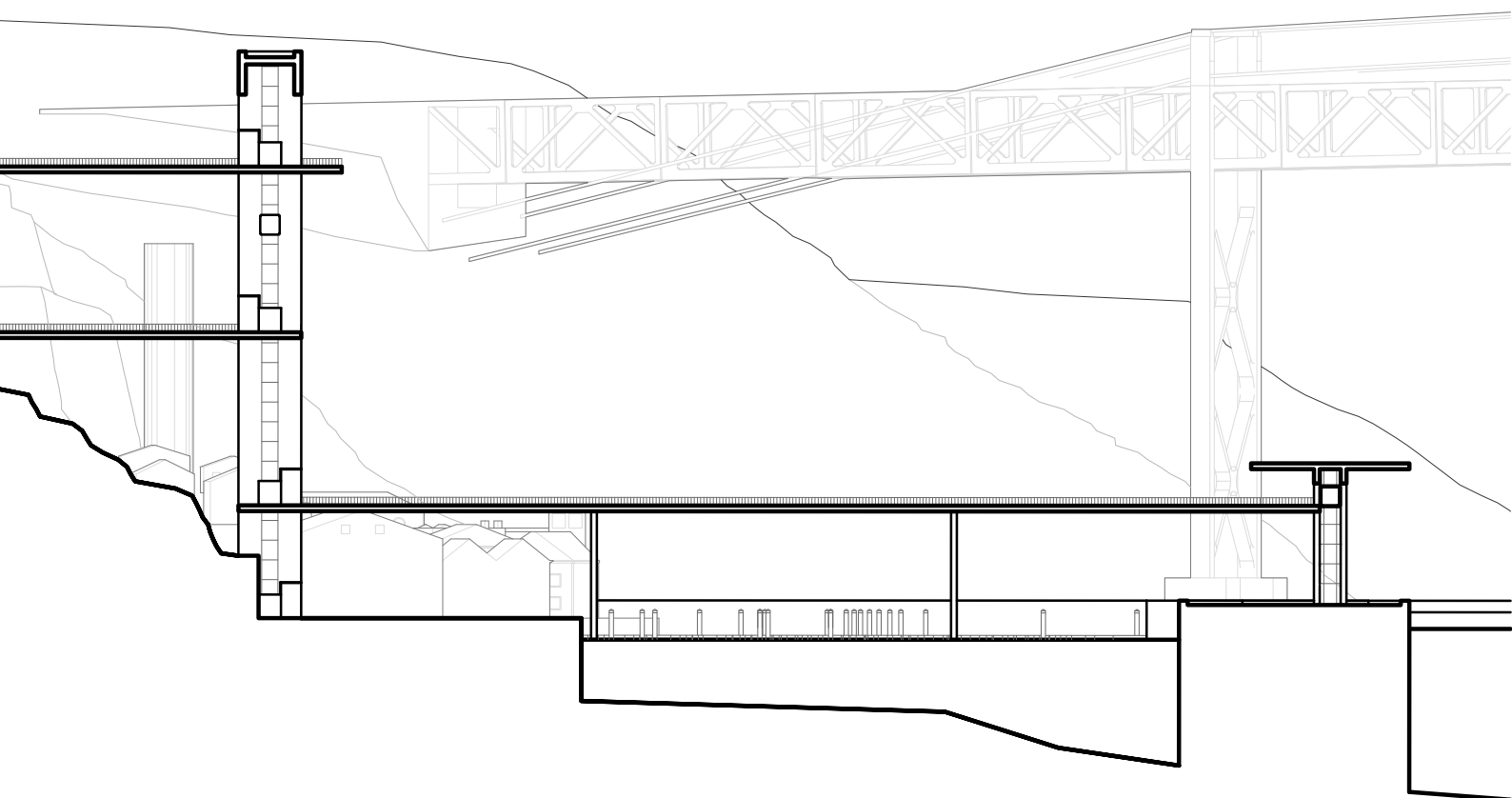


Figura 133 - Corte 1:1000 - Autor:
João Moreira - 2021



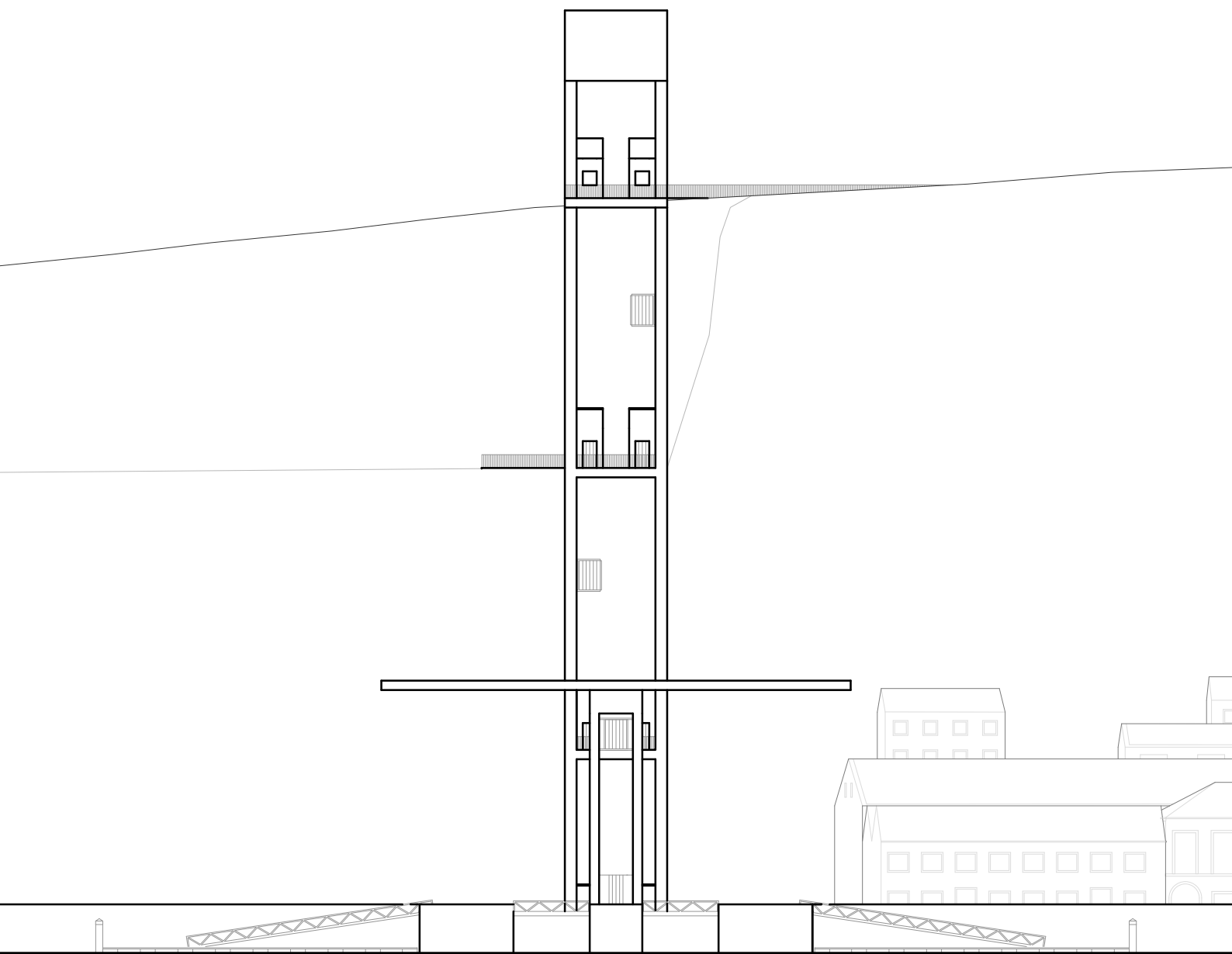


Figura 134 - Alçado 1:500 - Autor:
João Moreira - 2021



OS ELEMENTOS DO PLANO

Posteriormente à produção do desenho urbano foram desenvolvidos os mecanismos e programas que o constituem. O processo de formalização para além de explorar os novos conceitos e resolver as novas condicionantes relacionadas com a aproximação de escala, explora as principais ideias já estabelecidas no plano urbano, como a mecanização da cidade e o confronto do novo com o pré-existente, fortalecendo assim ainda mais o plano urbano.

No conceito de mecanização, de forma a ampliá-lo e torná-lo ainda mais presente no quotidiano da cidade, é trabalhada a relação do utilizador com os próprios mecanismos dessas estruturas do plano, como os elevadores, as eclusas, as pontes basculantes, as comportas e os próprios meios de transportes quer marítimos quer terrestres que fazem igualmente parte da mecânica deste sistema, expondo-os ao utilizador como protagonistas do plano urbano, de uma forma pura e dura. Contudo, de maneira a poder ter um equilíbrio e respeito pelo pré-existente, visto que estes mecanismos são totalmente alienígenas ao local, procura-se na forma pura e dura de os mostrar numa gradação de exposição com relação à proximidade com as pré-existências. Ou seja, ser mais contido onde deve ser mais contido e ser mais exposto onde pode e deve ser mais exposto. Neste caso, sendo as estruturas de apoio aos transportes terrestres as estruturas mais próximas às pré-existências, são o mais contido, e os pontões por serem os elementos mais afastados e isolados dessa relação são os que mais expõem esses mecanismos.

No conceito de confronto com pré-existências, a materialização dessas estruturas em betão armado à vista, e o continuo respeito pela métrica rígida e vigorosa que o plano urbano estabelece, geram o confronto equilibrado e necessário para que ambos sobressaiam. Contudo, da mesma maneira que no conceito anterior existia uma gradação, neste também se aplica, sendo que aqui resulta na expressão que têm essas estruturas enquanto volume. Ou seja, quando mais perto está a estrutura das pré-existências, mais opaca e volumetricamente definida ela se apresenta e quanto mais distantes, mais despojada de matéria e volume, dando assim maior valor ao funcionalismo. Neste caso, as estruturas de apoio como são os elementos mais próximos, possuem a volumetria mais definida, e os pontões os elementos mais distantes possuem uma volumetria menos definida procurando dar mais valor à função.

OS PONTÕES

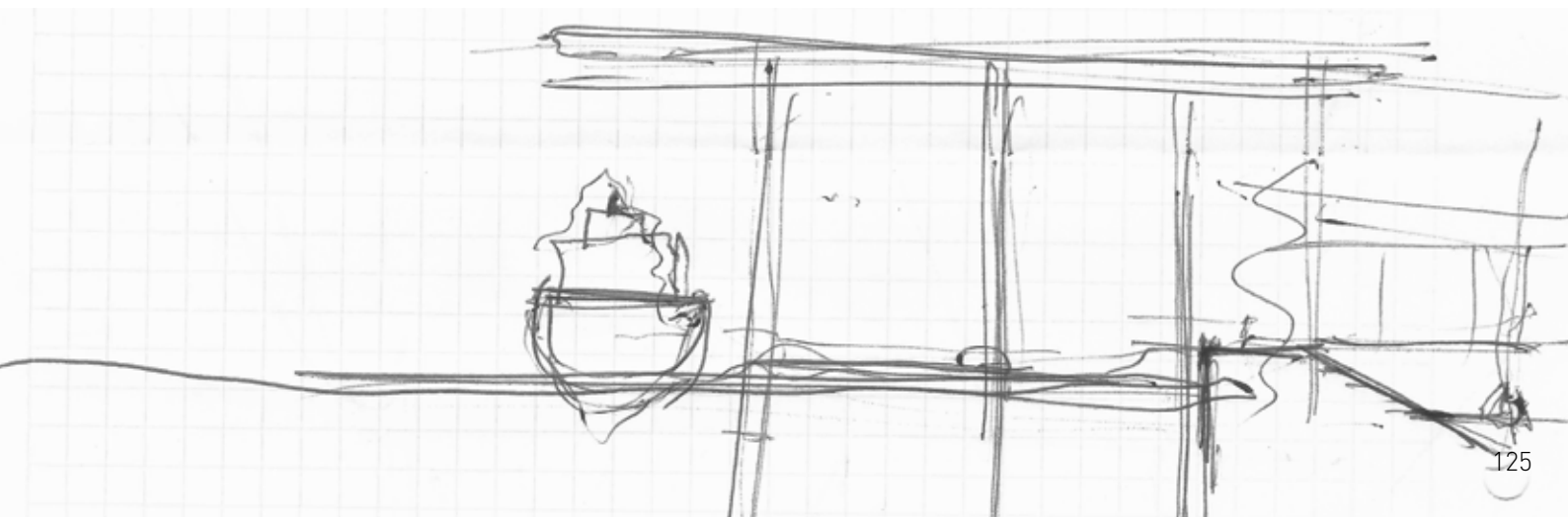
Como foi anteriormente referido, os pontões possuem várias funções que geram igualmente variadas condicionantes no seu desenho.

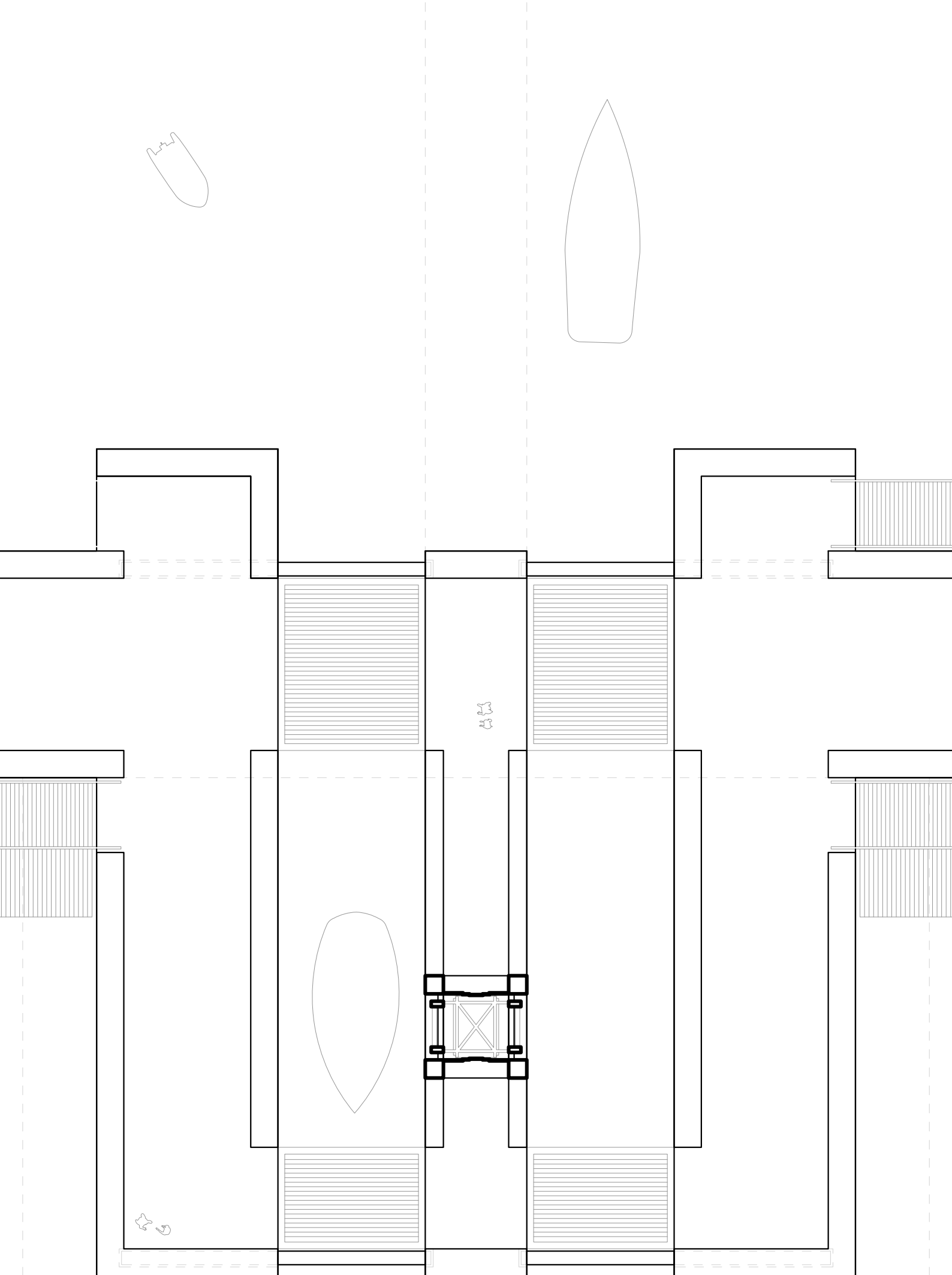
Os três pontões existentes são precisamente iguais pelas condicionantes e funções serem as mesmas. Neste caso, cada pontão contém duas eclusas que possuem duas comportas cada. Essas eclusas são desenhadas com uma área superior à que se calcula necessária para que possam transportar entre cotas os barcos previstos. Os aterros que compõem essas eclusas, e que acabam por ter uma dimensão semelhante à da linha de costa funcionam como espaços de espera para o 'pegar e largar' de passageiros.

Para além disto, são propostas em cada pontão quatro pontes basculantes que permitem a ocasional passagem de carros para manutenção de barcos ou da marina e de pessoas, sendo que os carros só passam pelas duas de dimensão superior. A necessidade da existência destas pontes, tem a ver com o tipo de barco que ali passa, tendo que ser usadas caso o mastro do veleiro não consiga passar por debaixo delas, contudo para os peões, por serem quatro pontes, ainda que o tempo do processo da ponte levantar e baixar seja curto, terá sempre passagem garantida.

Também em cada pontão está um elevador que transporta pessoas entre a cota da nova linha de costa até à ponte que conecta os pontões aos elevadores. Neste caso a altura a que este elevador, estas pontes, e a cobertura dos pontões chegam é definida igualmente pela altura a que um mastro pode chegar, permitindo assim que seja possível que qualquer embarcação circule junto à antiga linha de costa do Ginjal.

O desenho deste, para além de responder às funções e condicionantes descritas procura assim mostrar de uma forma pura e dura os mecanismos que aí atuam, contudo tem a preocupação de que essa estrutura e esses mecanismos ocupem o mínimo possível a vista do Ginjal sobre Lisboa.





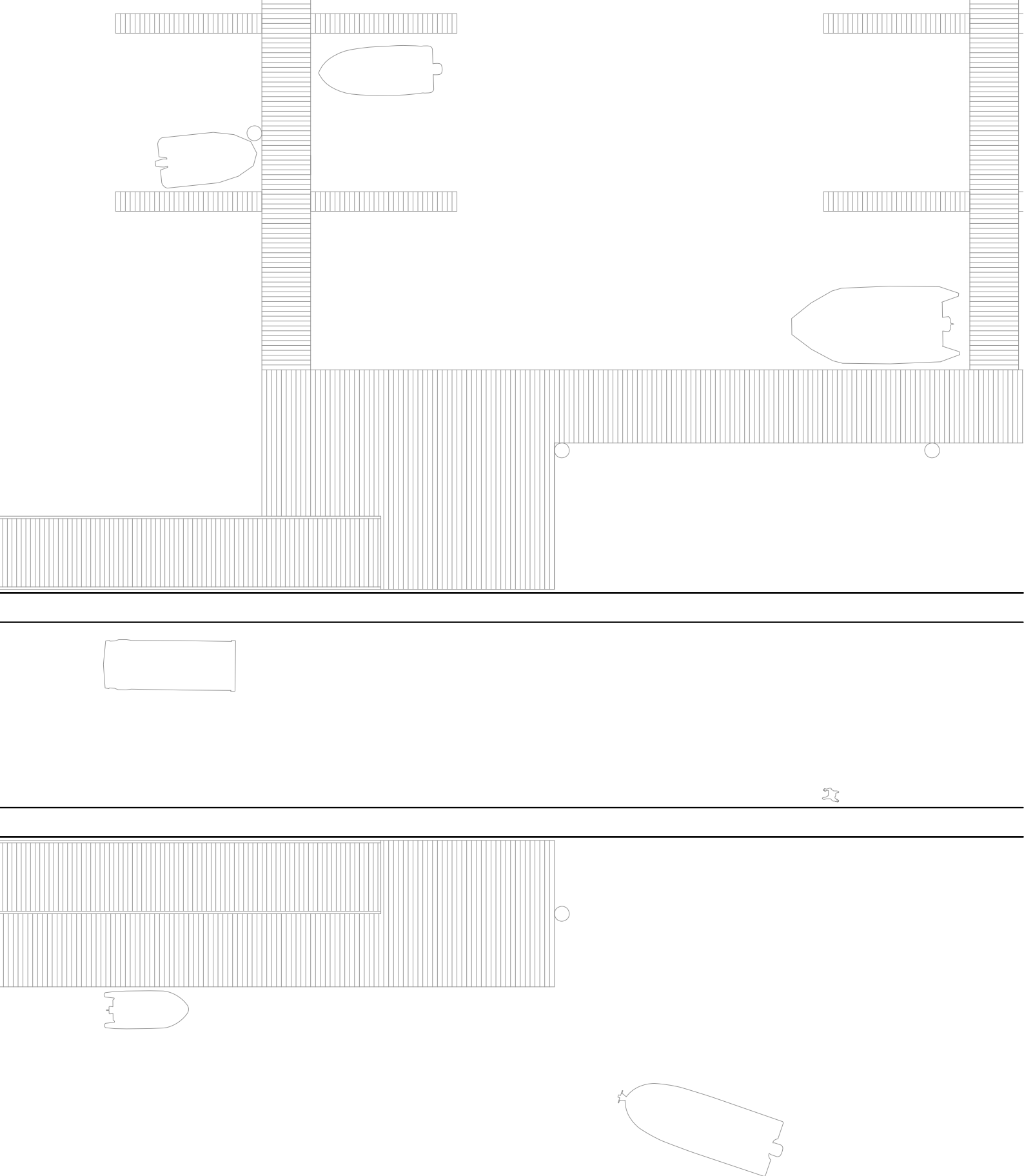


Figura 136 - Planta Pontão cota 10
m - 1:200 - Autor: João Moreira -
2021

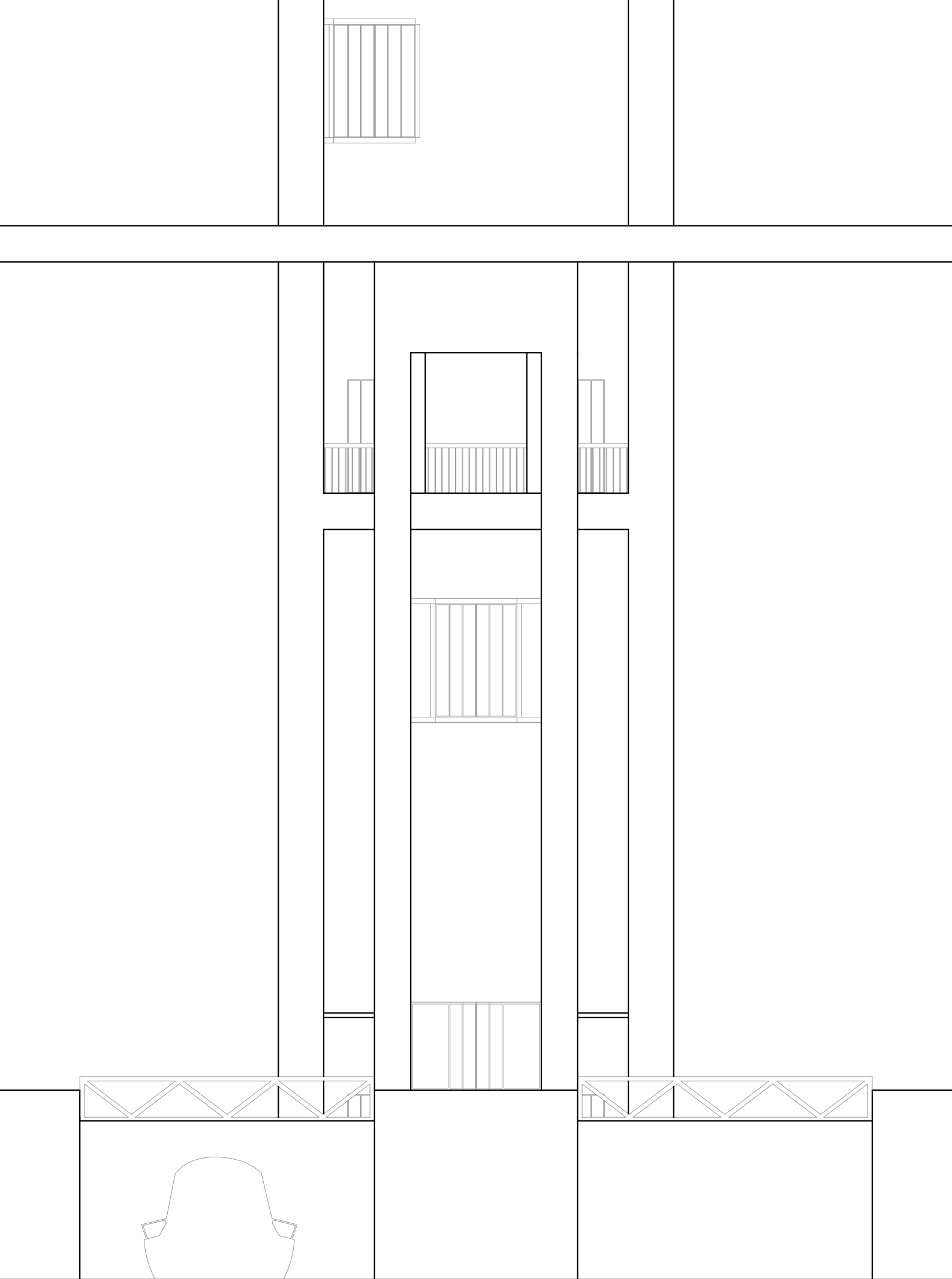
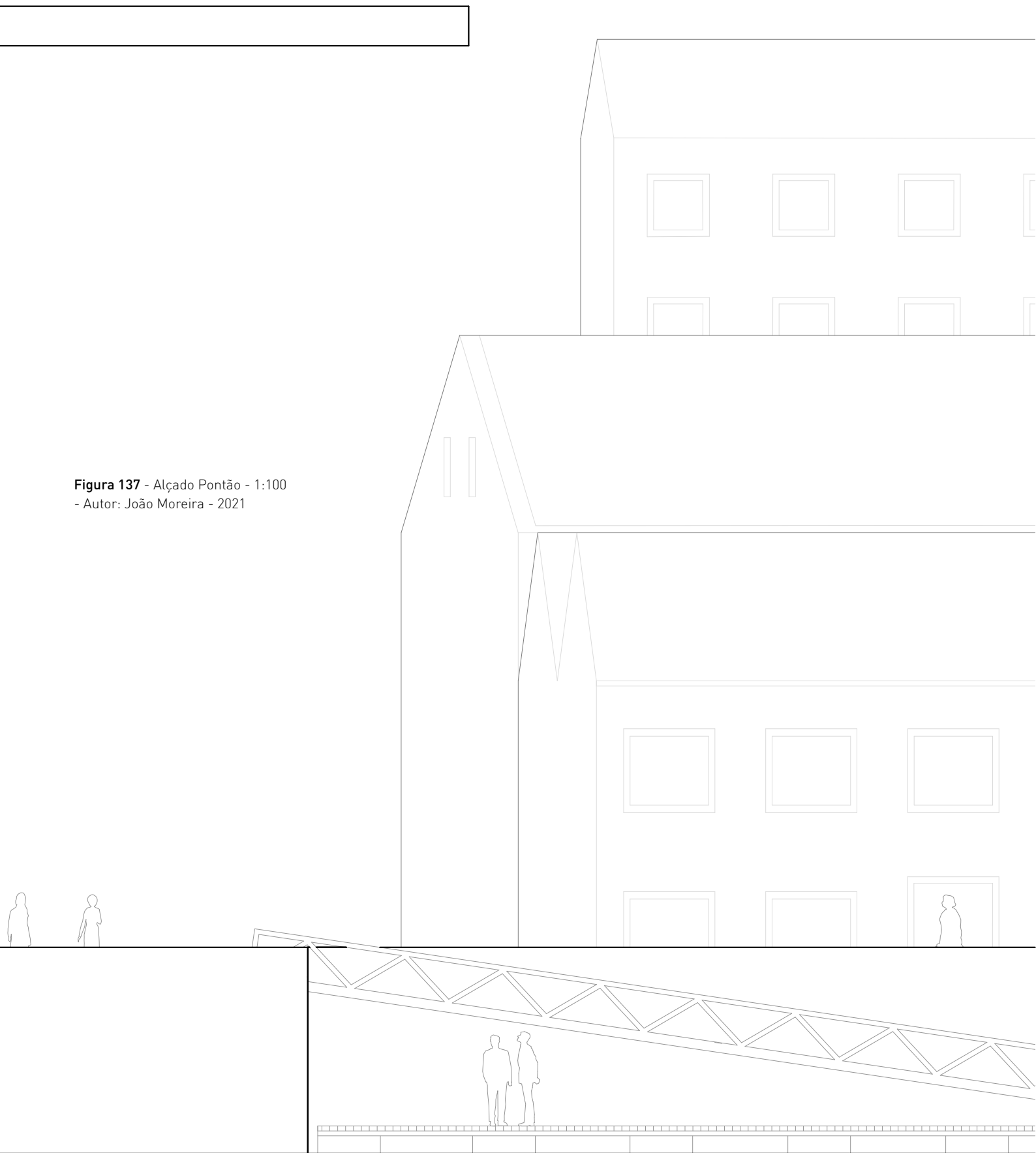
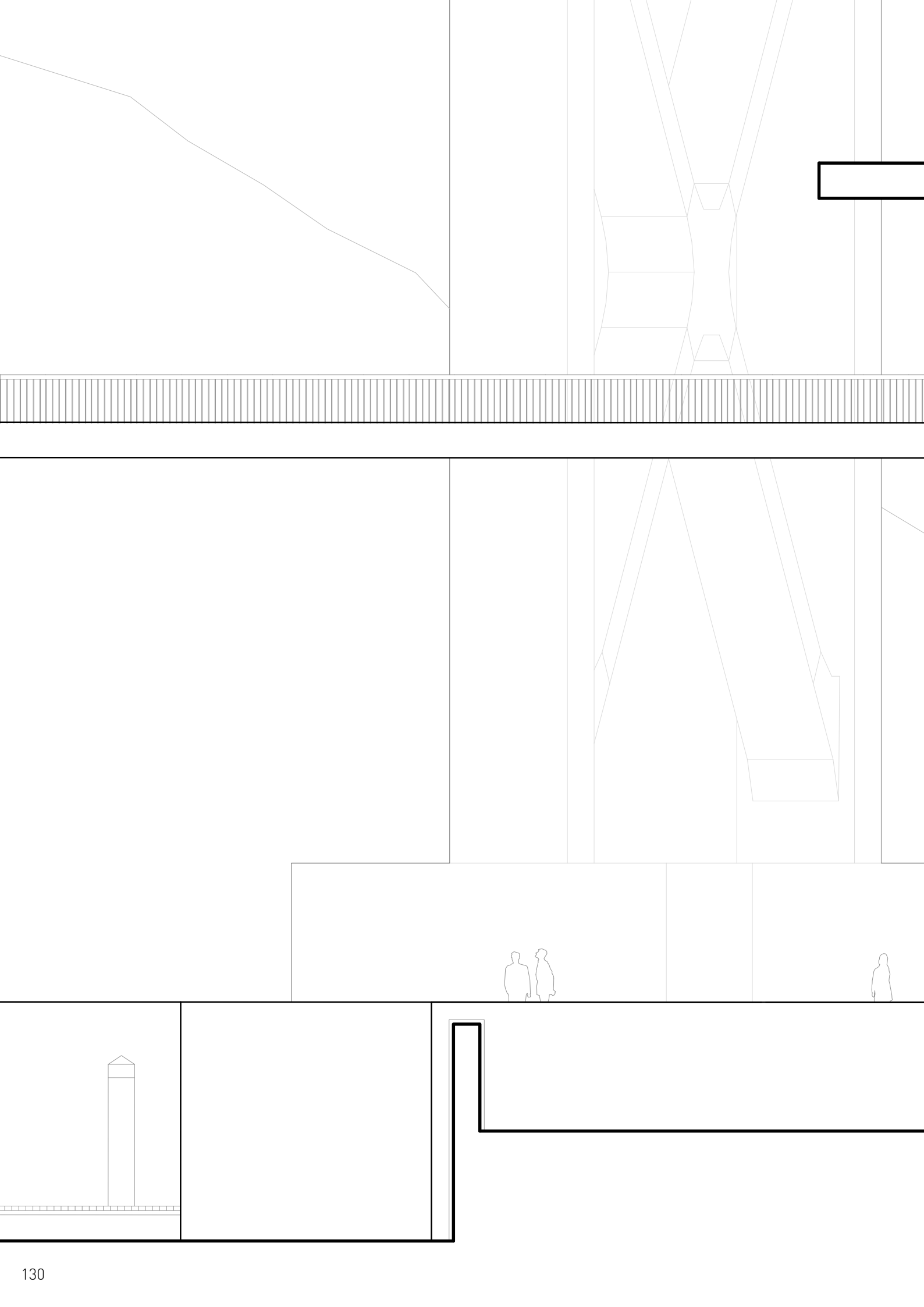


Figura 137 - Alçado Pontão - 1:100
- Autor: João Moreira - 2021





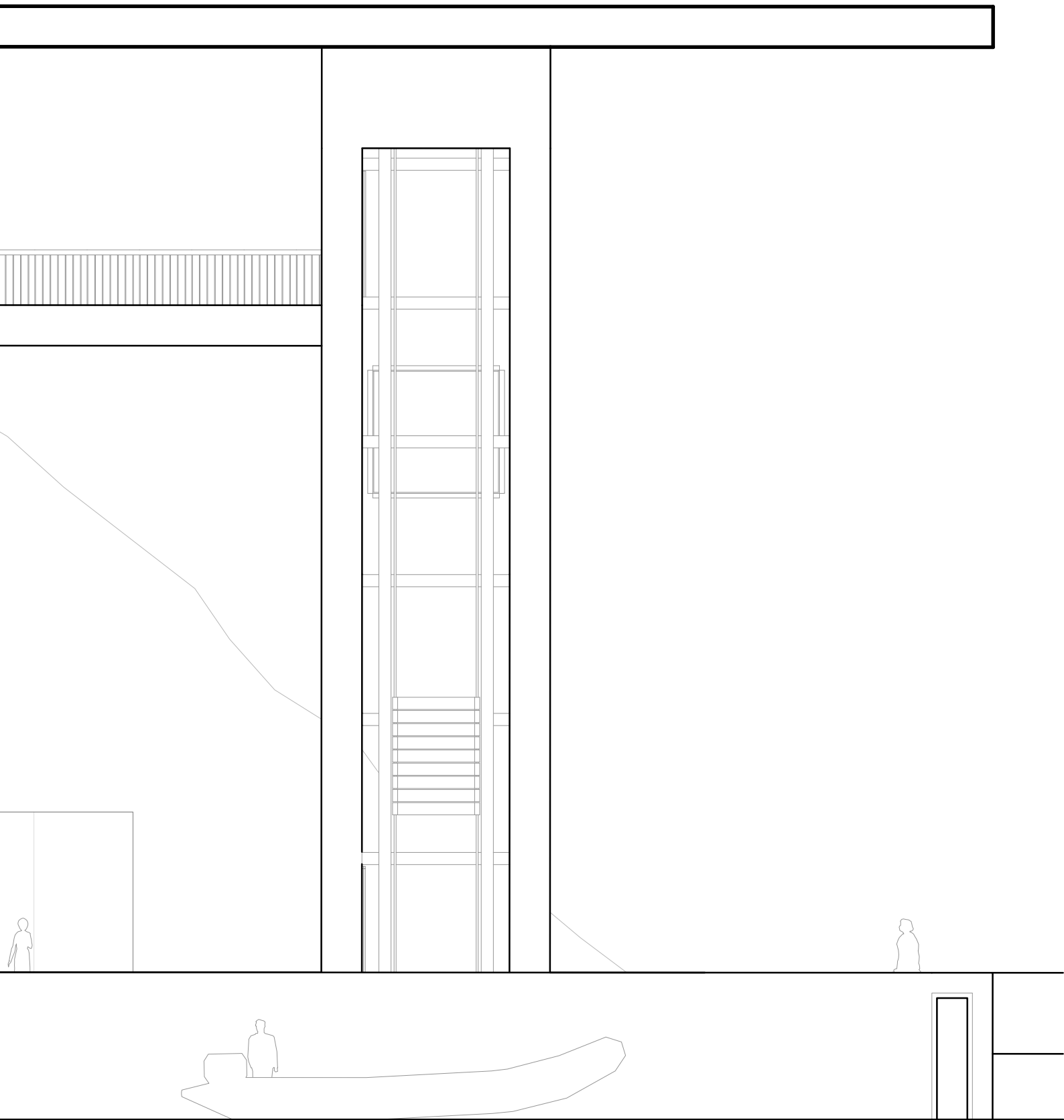


Figura 138 - Corte Pontão - 1:100 -
Autor: João Moreira - 2021

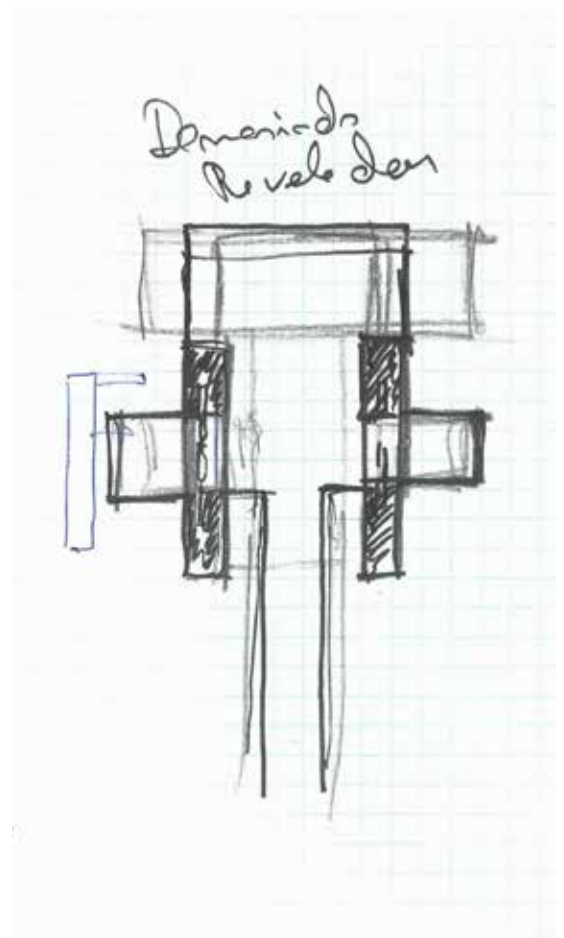
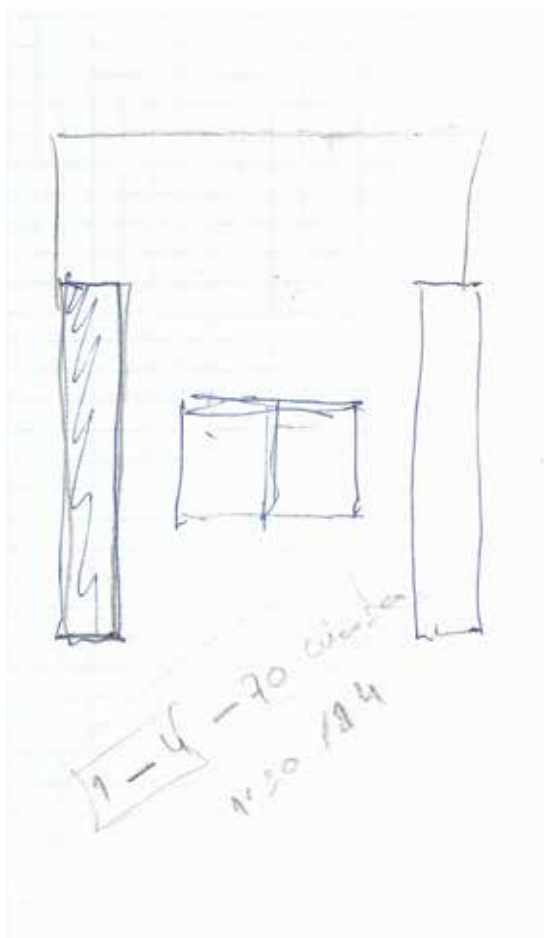
OS ELEVADORES

De igual forma aos pontões, aqui os mecanismos que fazem com que os elevadores se movimentem estão à vista do utilizador, contudo estes estão virados para o interior da estrutura, criando assim uma relação mais contida e misteriosa com o envolvente, funcionando como se fosse um meio termo entre os pontões completamente despojados de mistério e as estruturas de apoio como os elementos mais contidos e misteriosos.

Para além disto, procurou-se na formalização, tendo em conta os espaços e estrutura necessária, desenhar os elevadores esbeltos e esguios, de forma a compreenderem o mínimo peso para a paisagem e intensificarem a verticalidade e a diferença entre cotas.

Estes elevadores conectam o topo da arriba e as estruturas de apoio terrestre aí presentes à marina e ao Cais do Ginjal oferecendo ainda à população em cada piso elevado um novo e diferente miradouro sobre a magnífica vista. Os três elevadores são iguais, contendo apenas diferença na altura e na localização dos pisos, devido às variações de altura na arriba.

Deste modo, a estrutura é composta por duas paredes estruturantes em que cada uma contém um elevador, sendo unidas através das lajes dos pisos e pelo espaço no topo que alberga as maquinarias necessárias e garante a estabilidade da estrutura.



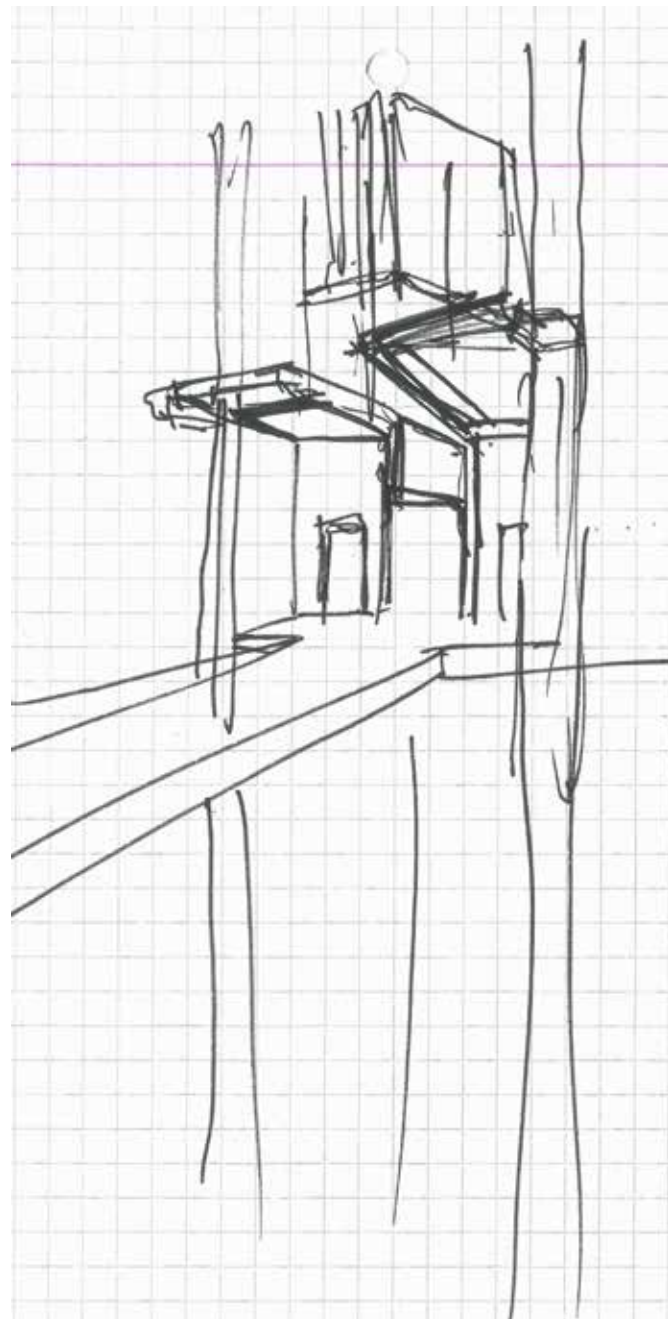
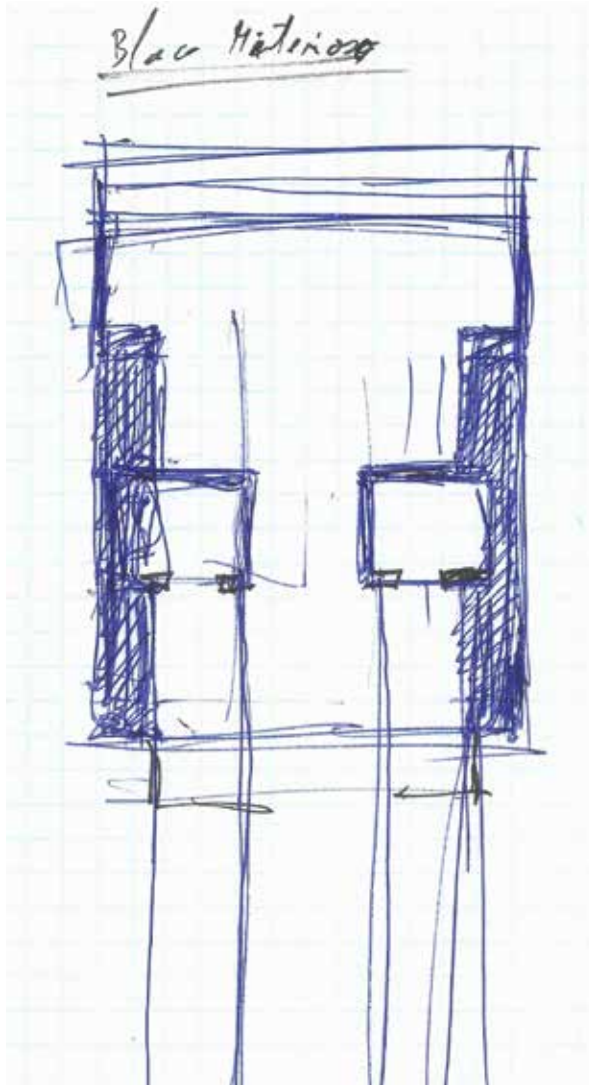


Figura 139 - Esquício do elevador -
Autor: João Moreira - 2021

Figura 140 - Esquício do elevador -
Autor: João Moreira - 2021

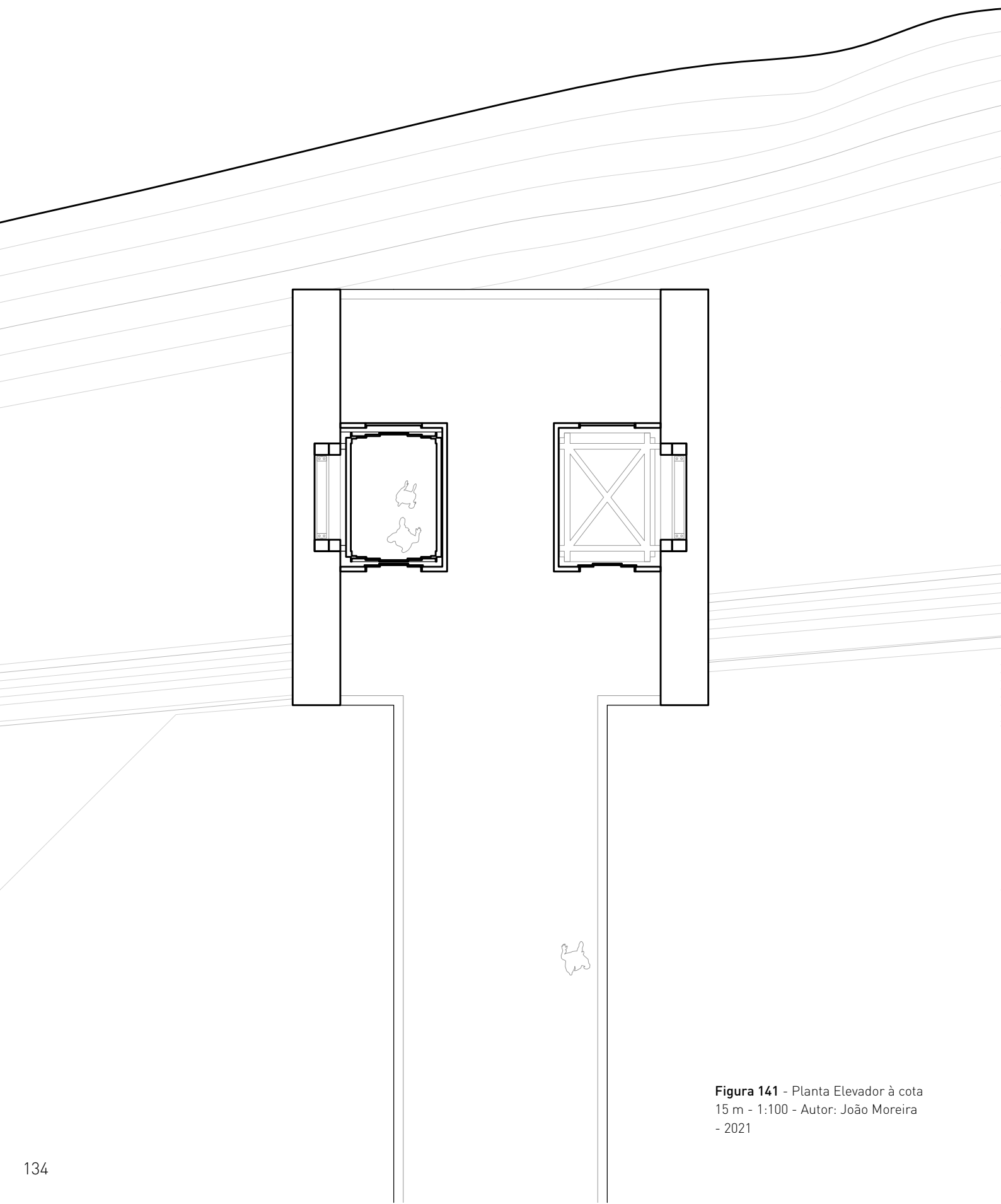


Figura 141 - Planta Elevador à cota
15 m - 1:100 - Autor: João Moreira
- 2021

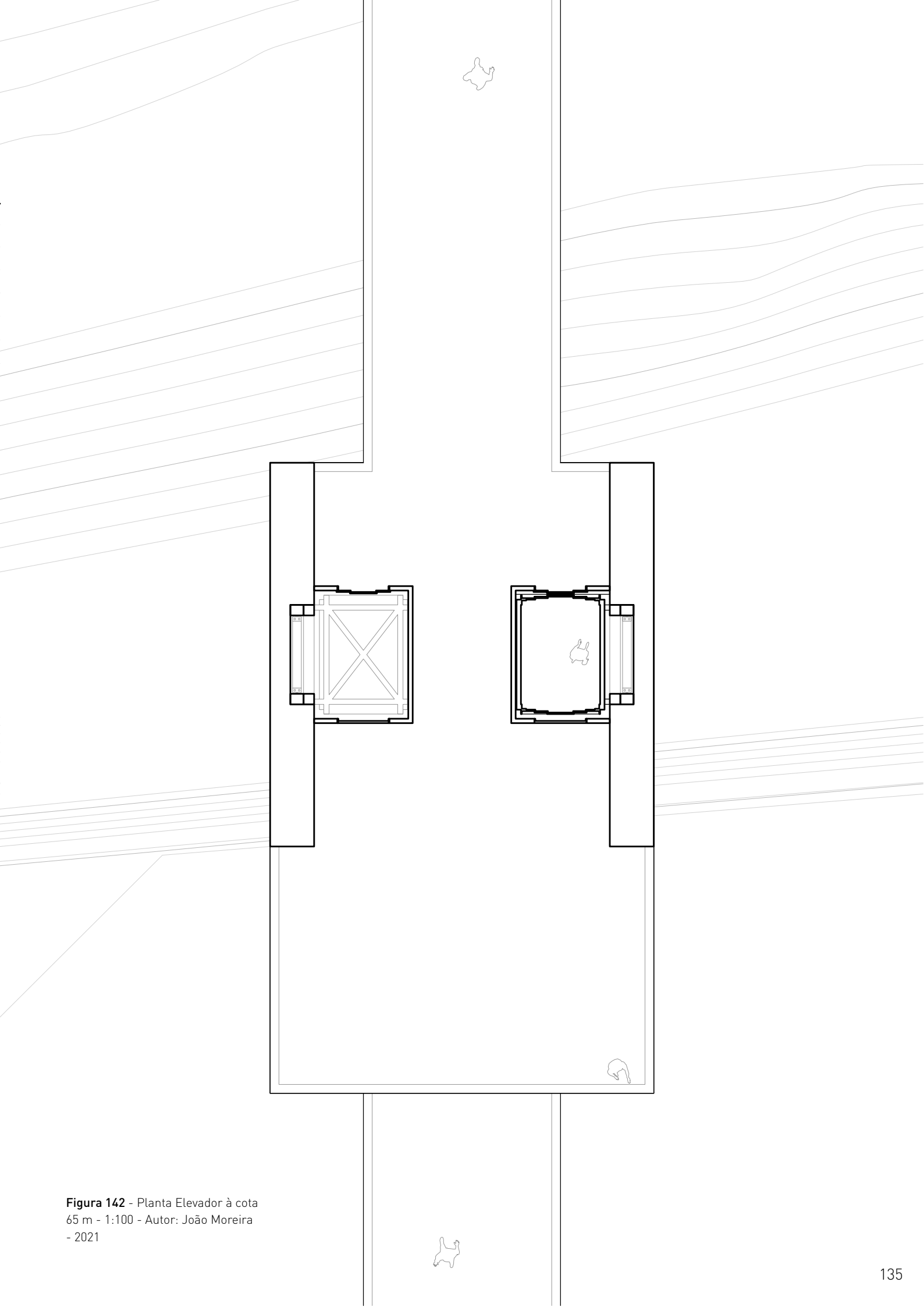


Figura 142 - Planta Elevador à cota
65 m - 1:100 - Autor: João Moreira
- 2021

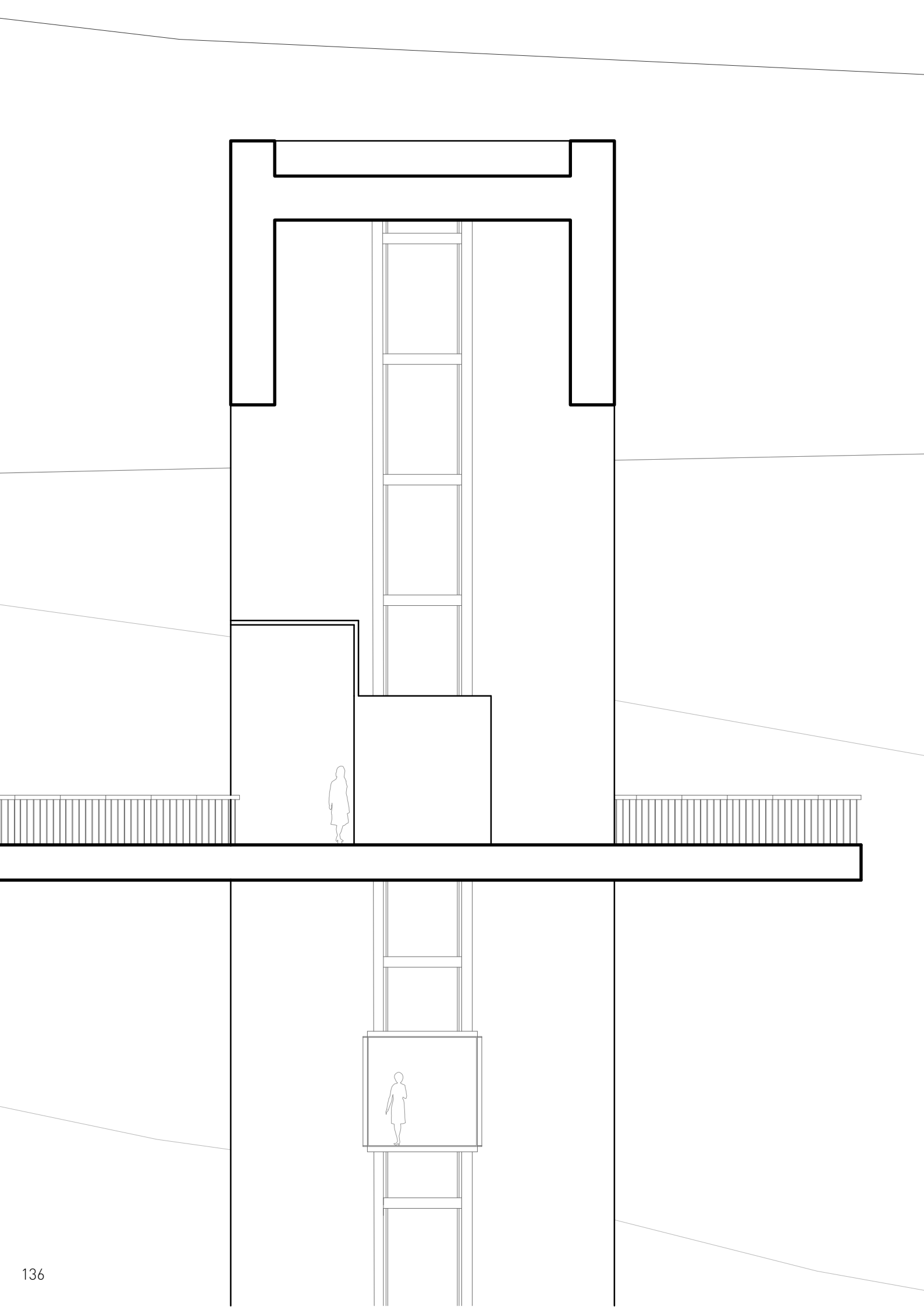
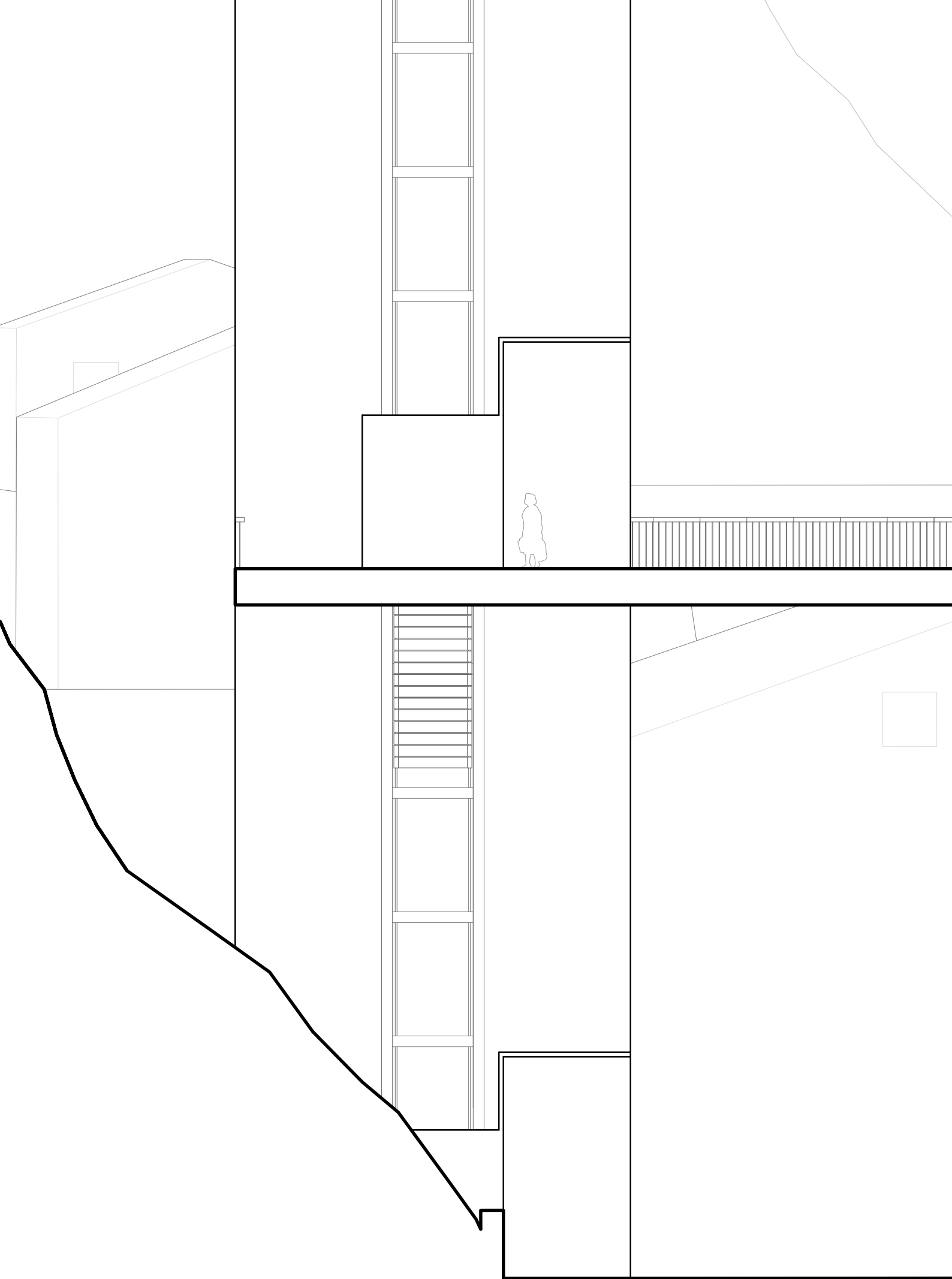




Figura 143 - Corte Topo Elevador -
1:100 - Autor: João Moreira - 2021



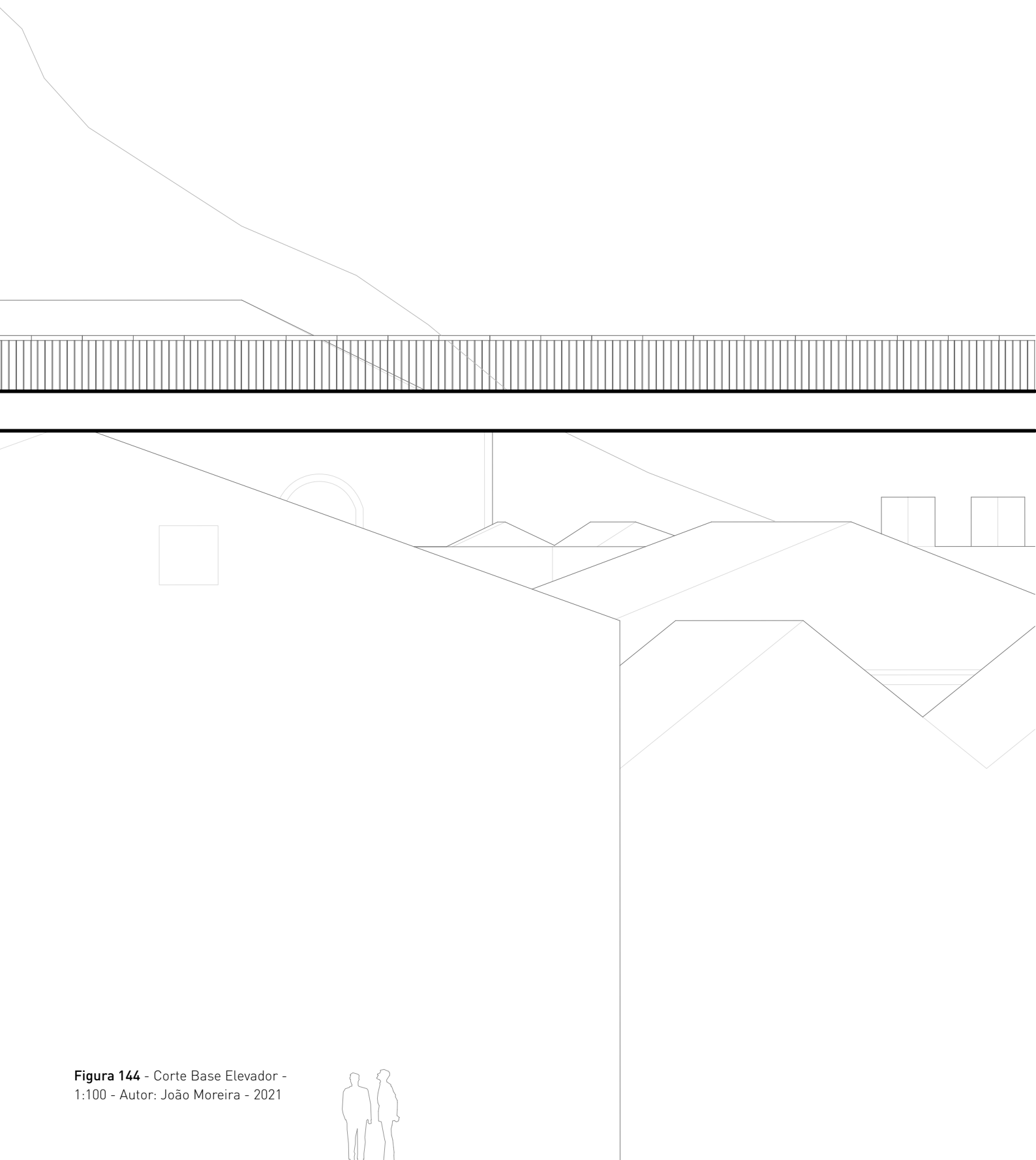


Figura 144 - Corte Base Elevador -
1:100 - Autor: João Moreira - 2021

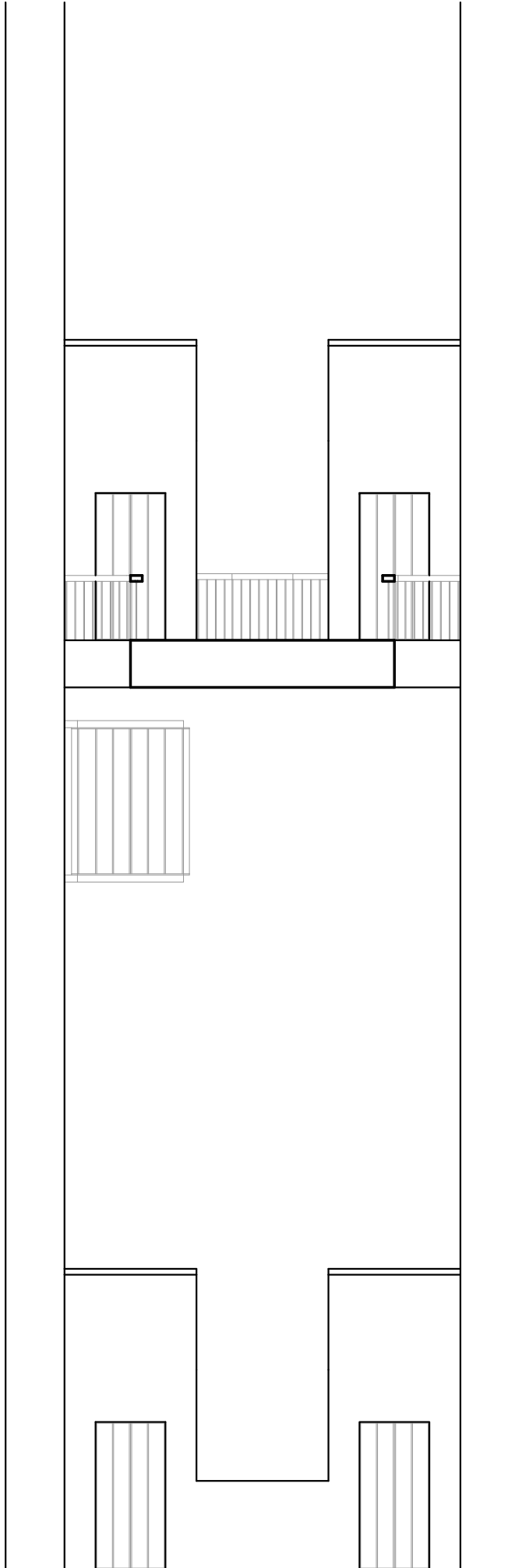


Figura 145 - Alçado Elevador -
1:100 - Autor: João Moreira - 2021



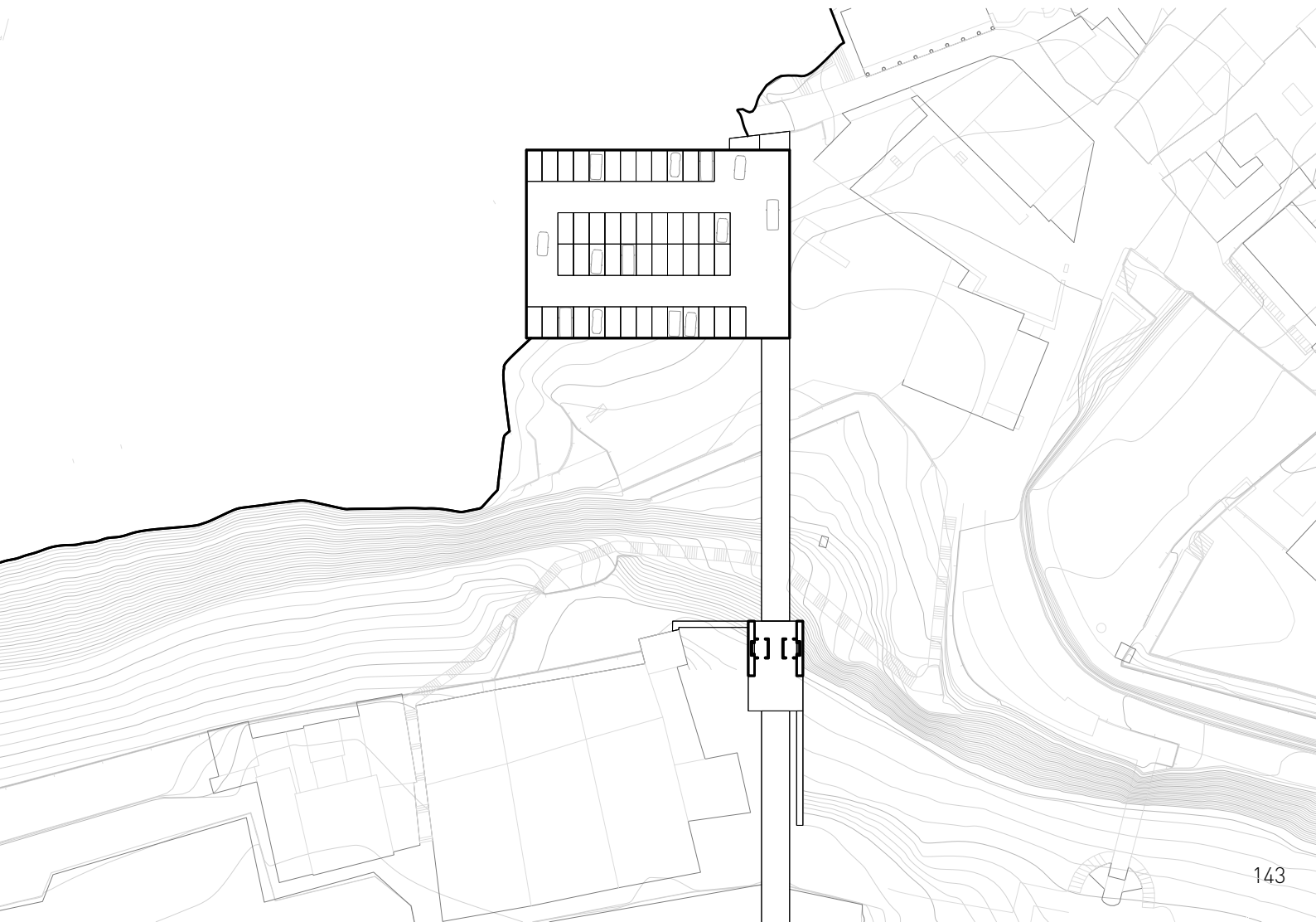
AS ESTRUTURAS DE APOIO

As estruturas de apoio apresentadas servem os transportes terrestres que alimentam todo o sistema e a zona cultural proposta para esta parte da cidade. O desenvolvimento destas estruturas neste trabalho prende-se unicamente ao facto de ser um elemento indispensável para a dinâmica de todo este sistema e para a comprovação do mesmo. Contudo, a ideia seria que estas, caso construídas, fossem associadas a um programa publico, como por exemplo um centro cultural, comércio ou restauração, e que estes usufruíssem dos apoios ao mesmo tempo que o sistema proposto e a toda a zona cultural do topo da arriba e do Cais do Ginjal usufruíam.

Ainda que o desenho destas estruturas seja uma sugestão, o conceito segue a linha de pensamento já referida. Assim, sendo este o elemento com maior proximidade às pré-existências é igualmente o mais contido e misterioso, que mais oculta os seus mecanismos e o seu programa. Para além disso é o que mais se adapta ao seu envolvente, encastrando-se e escondendo-se na topografia da arriba num ato de respeito pela mesma.

Figura 146 - Planta cobertura
Estrutura de apoio - 1:1000 - Autor:
João Moreira - 2021

Figura 147 - Planta Implantação
Estrutura de apoio - 1:1000 - Autor:
João Moreira - 2021



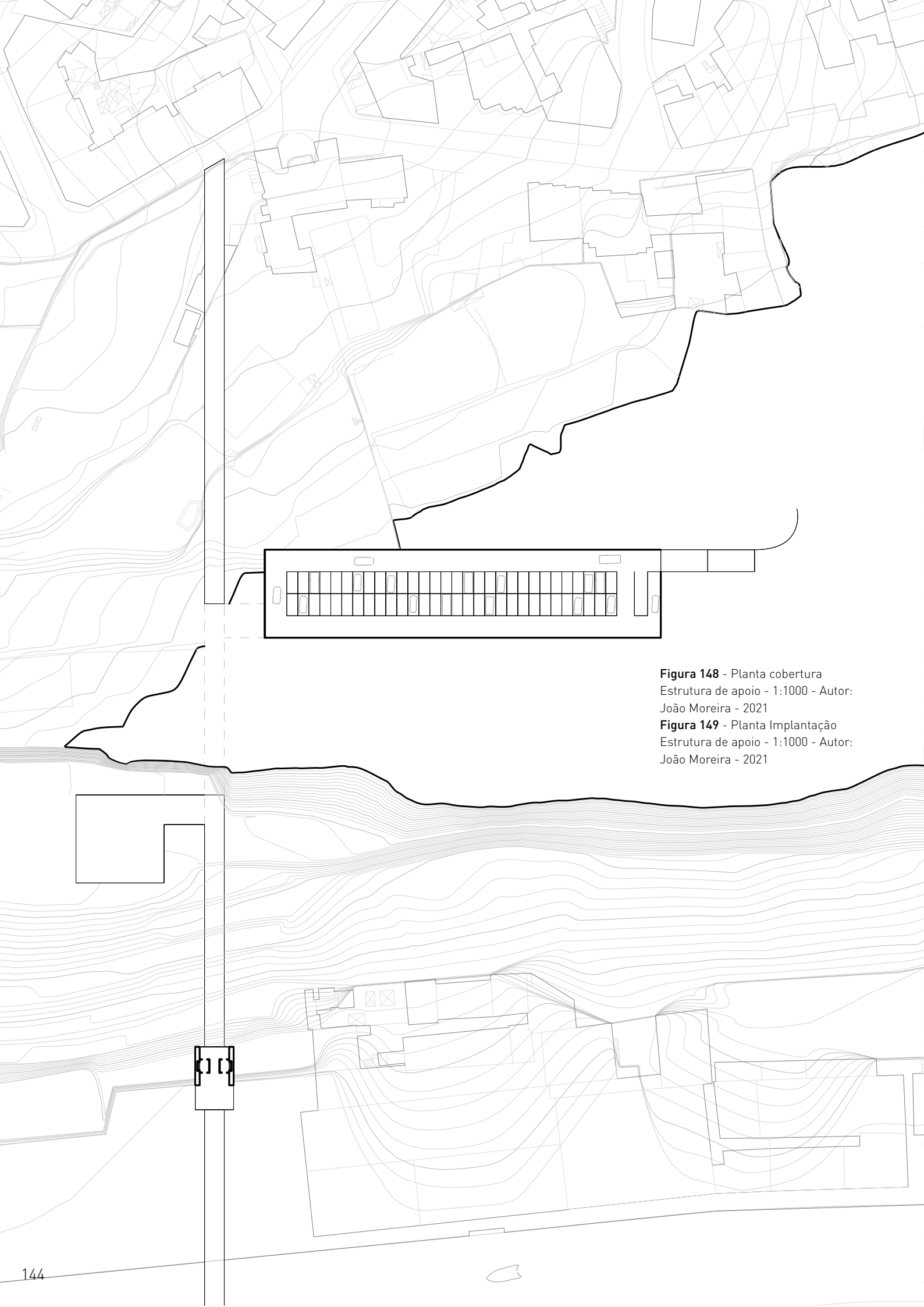


Figura 148 - Planta cobertura
Estrutura de apoio - 1:1000 - Autor:
João Moreira - 2021

Figura 149 - Planta Implantação
Estrutura de apoio - 1:1000 - Autor:
João Moreira - 2021

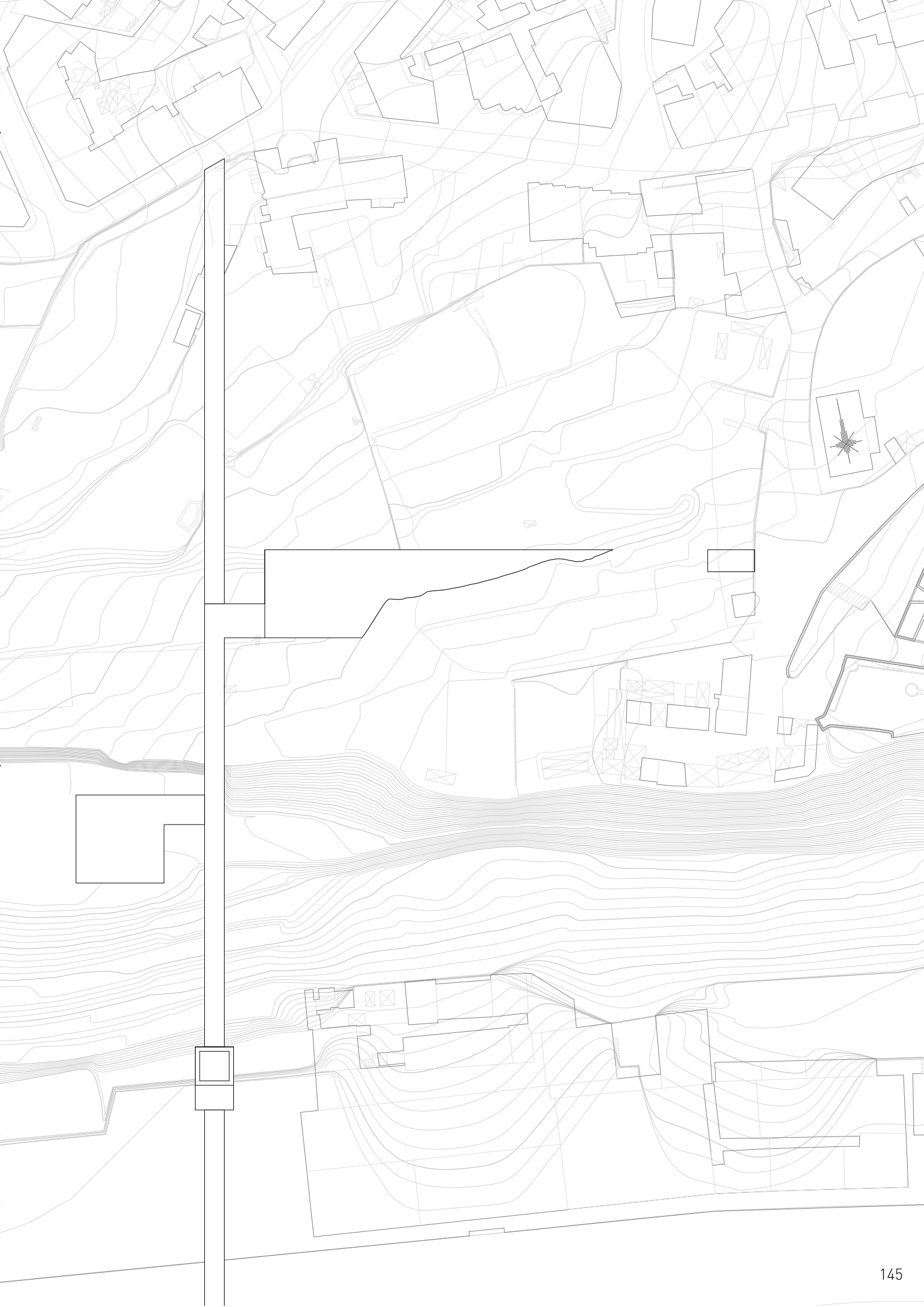
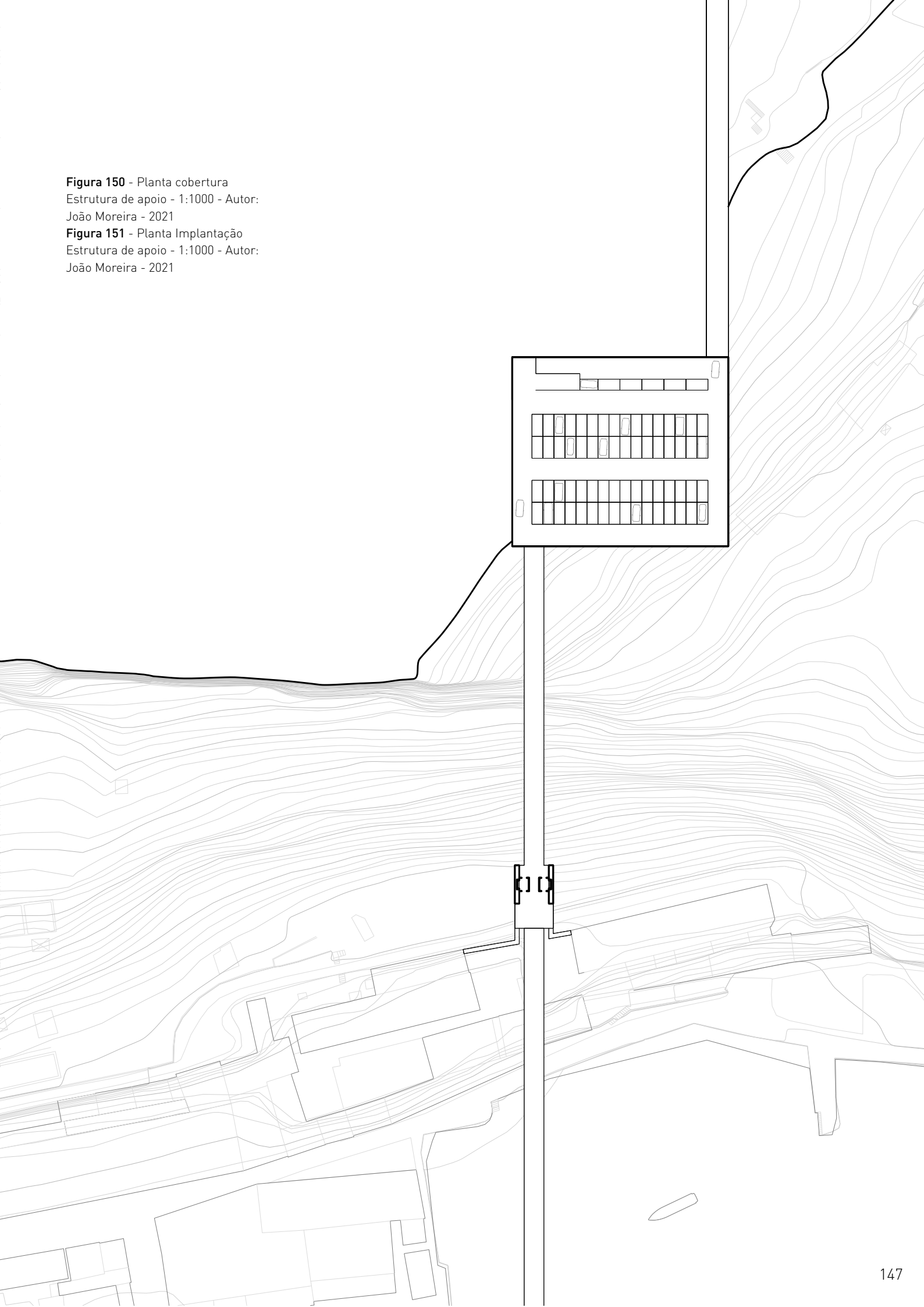




Figura 150 - Planta cobertura
Estrutura de apoio - 1:1000 - Autor:
João Moreira - 2021
Figura 151 - Planta Implantação
Estrutura de apoio - 1:1000 - Autor:
João Moreira - 2021

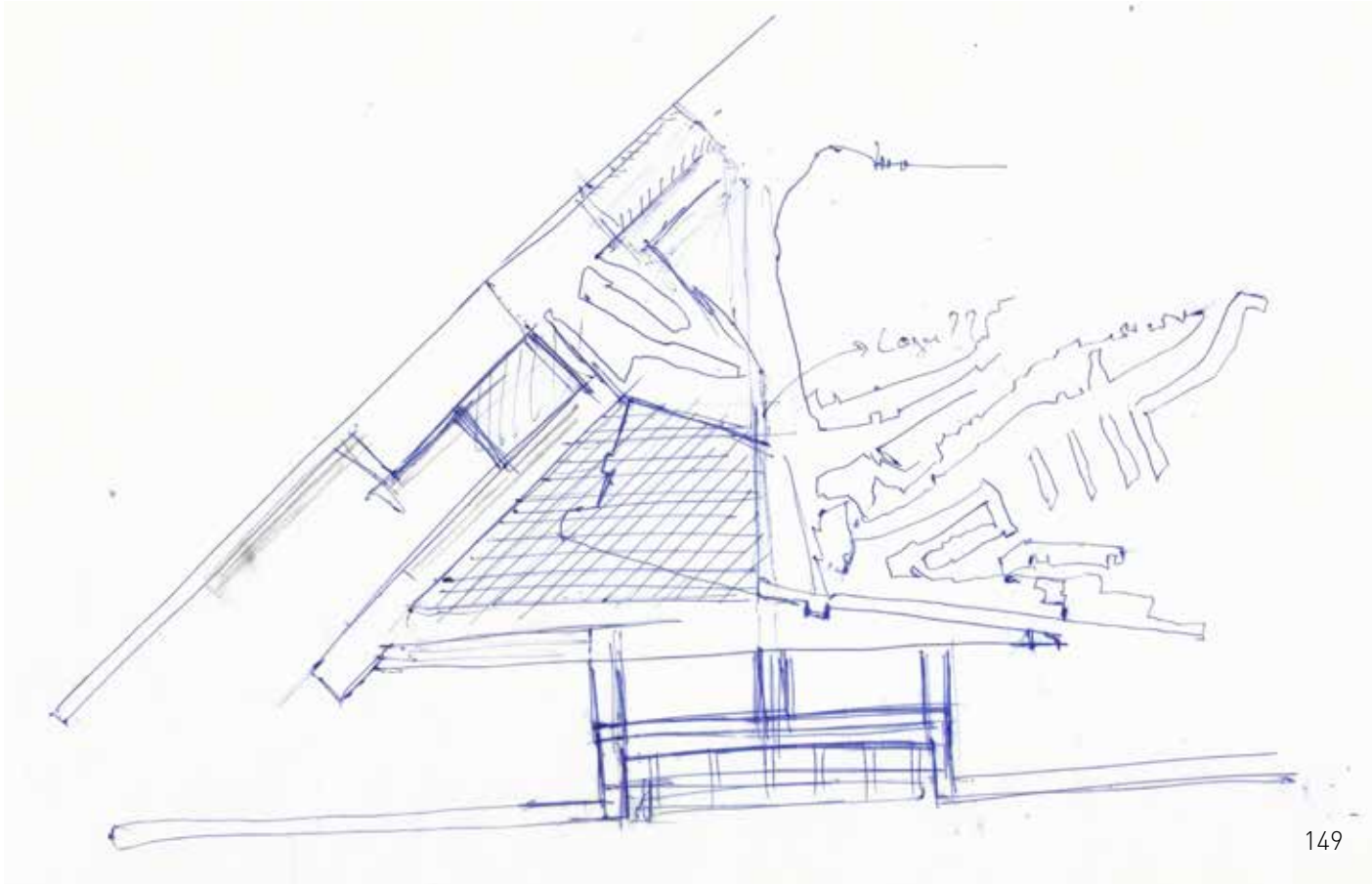
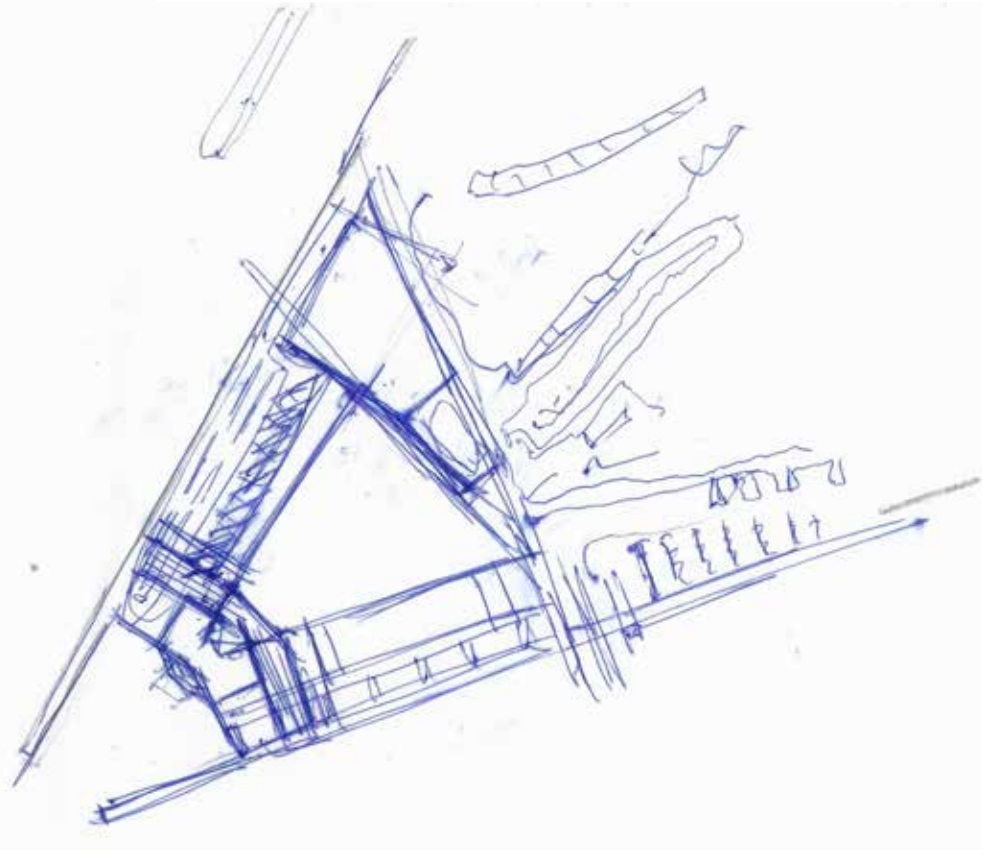
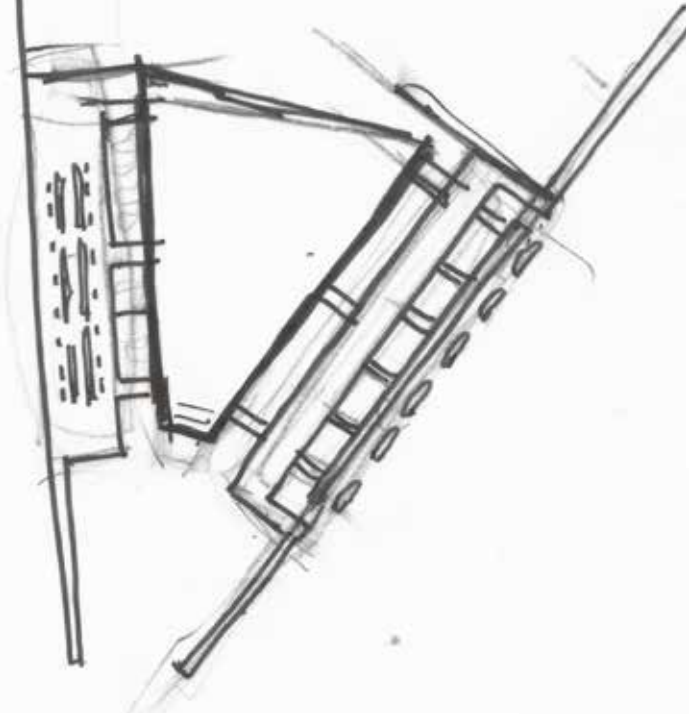


A PRAÇA

Conforme foi referido anteriormente, toda a proposta apresentada nasce a partir da análise e compreensão do território e de vários casos de estudo. Contudo, a praça, ainda que tenha passado pelo mesmo processo que o resto do plano, esta foi, desde o primeiro contacto com o território, algo que sempre senti necessário para a cidade de Almada e para aquele pontão natural do território a sul do Tejo. Assim sendo, desde o início durante todo as fases do processo de trabalho foi-se ensaiando em desenho esta praça procurando a resposta e escala mais adequada.

O local onde a praça é implantada, o Largo Alfredo Dinis, é um dos pontos mais usados e conseqüentemente mais transformados do território da Almada, sendo desde sempre, devido à própria topografia o ponto e porta de entrada no território onde os transportes marítimos e terrestres se encontram e a ponte entre eles é feita. A praça proposta mantém essa característica ampliando o espaço de cruzamento de milhares de pessoas e o tráfego entre transportes nesse ponto. Para além disso, ao contrário de todas as transformações aqui realizadas, a transformação proposta incorpora, destaca e deixa visível a antiga linha de costa do território de forma a manter não só a memória do antigo limite da cidade, como também enfatizar a subida do nível da água prevista para os próximos anos visto que a nova linha de costa eleva-se dois metros em relação à antiga de forma a impedir a entrada da água

A forma proposta para a praça parte do território como uma sintetização, consolidação e finalização do mesmo. Os três terminais propostos, de ferrys, de autocarros e de metros de superfície são posicionados em redor da praça de forma a focar e enaltecer o principal protagonista, o território. Para além destes terminais é ainda proposto no redor da praça uma proteção e paragens para pequenas embarcações de transporte de passageiros ou transporte de mercadorias.



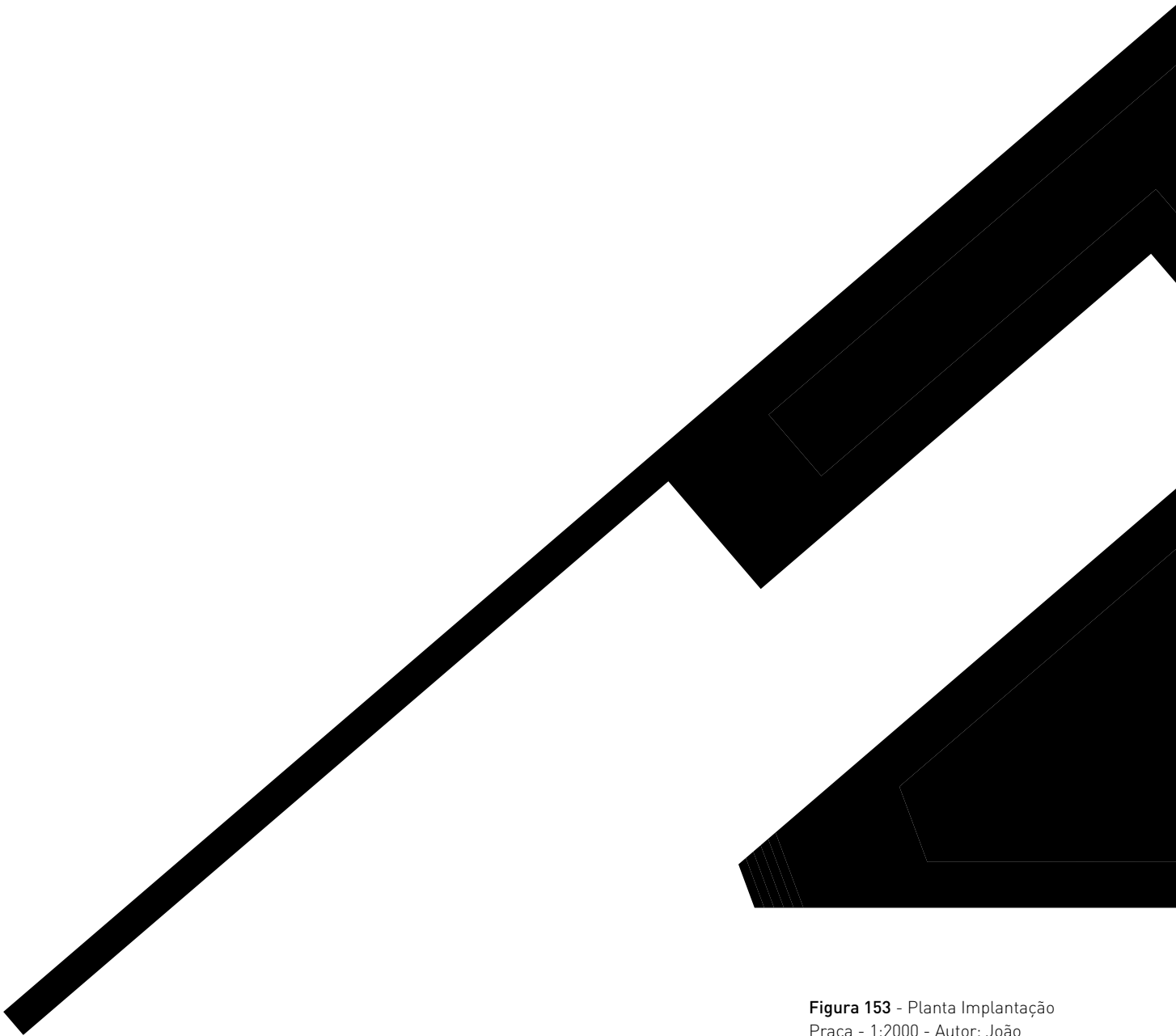
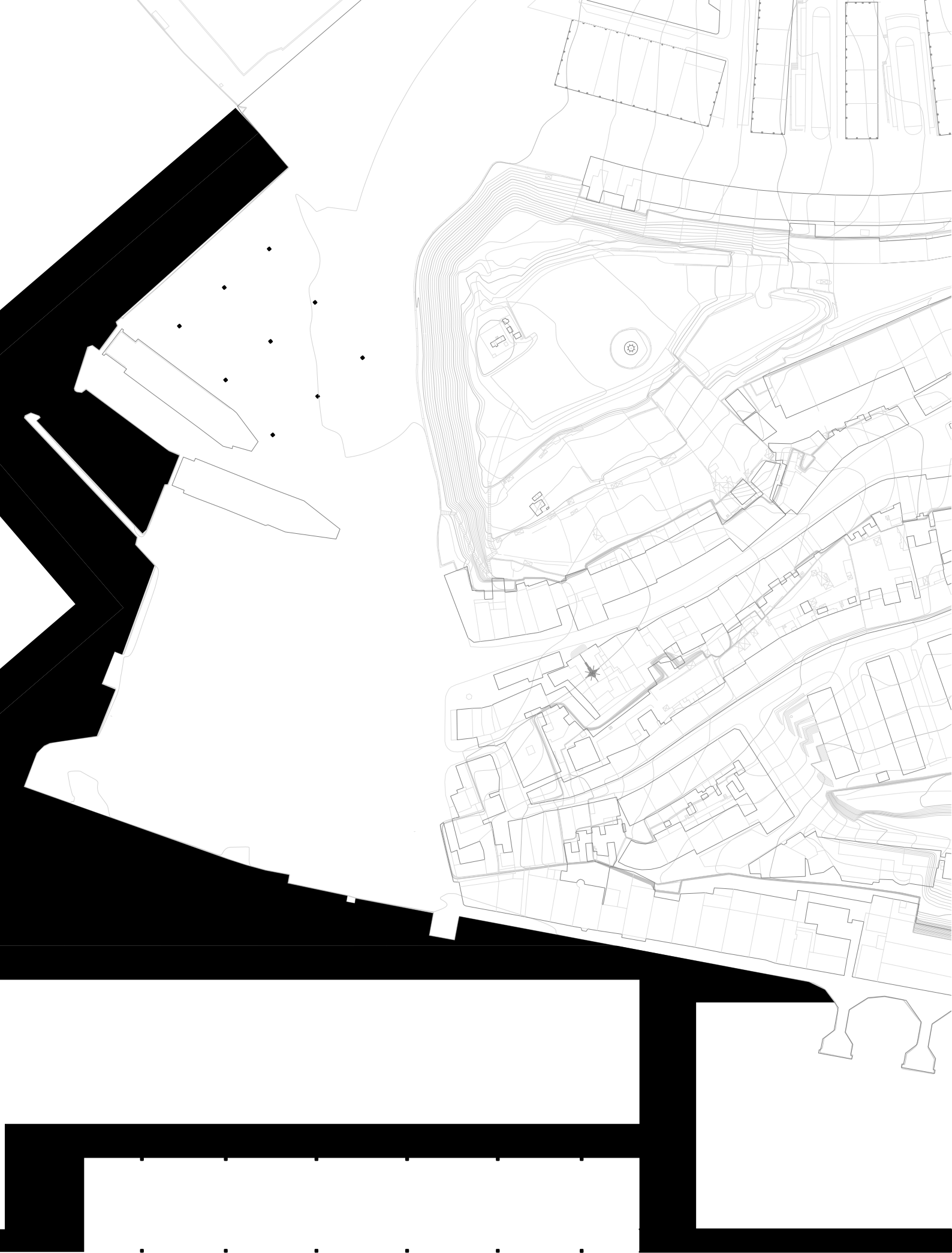


Figura 153 - Planta Implantação
Praça - 1:2000 - Autor: João
Moreira - 2021



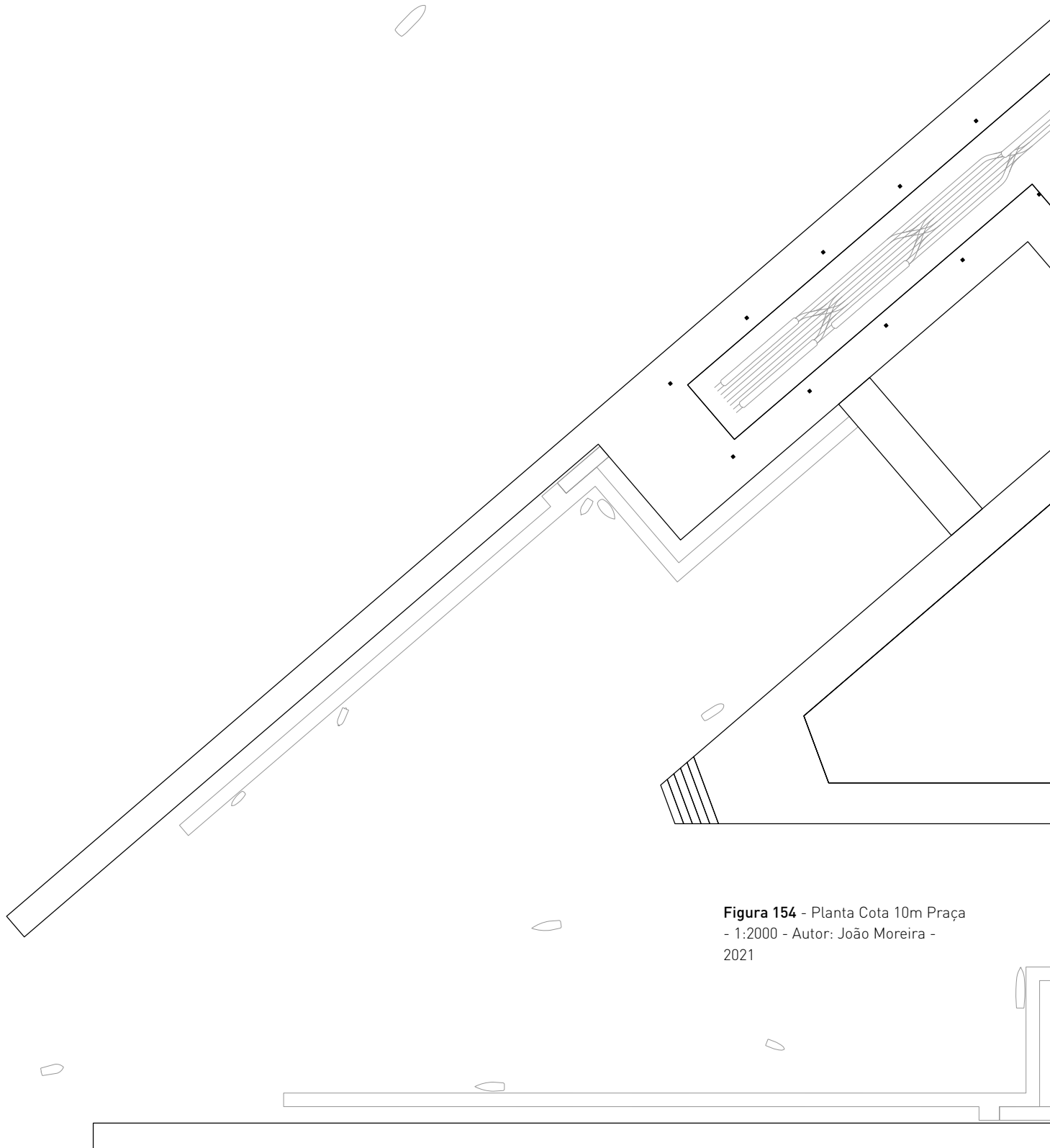
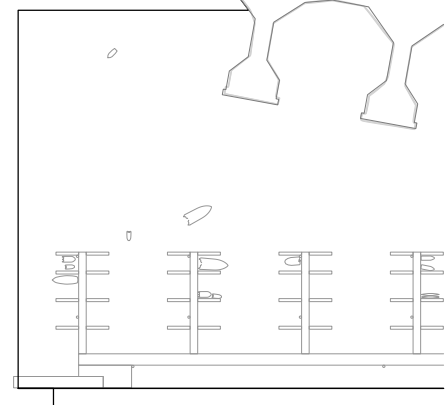
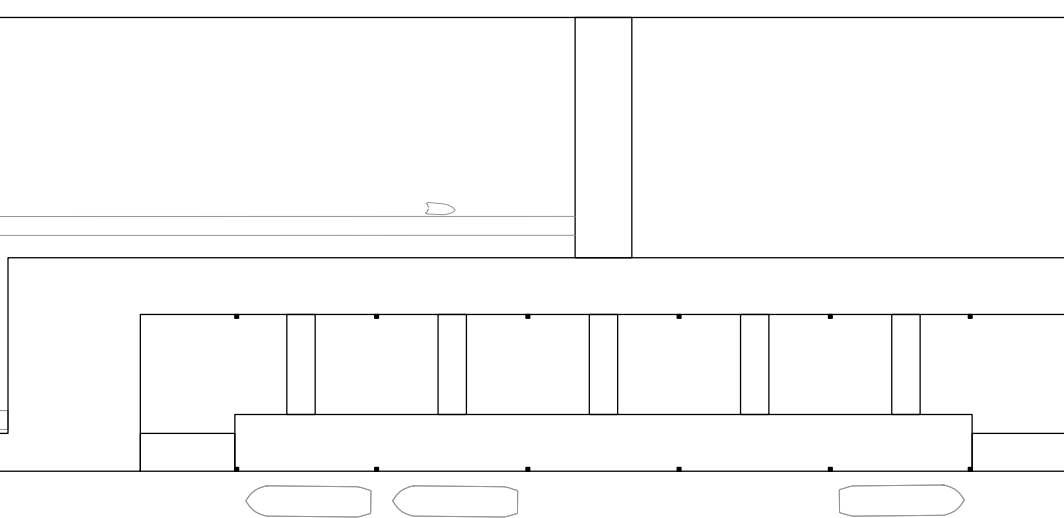


Figura 154 - Planta Cota 10m Praça
- 1:2000 - Autor: João Moreira -
2021



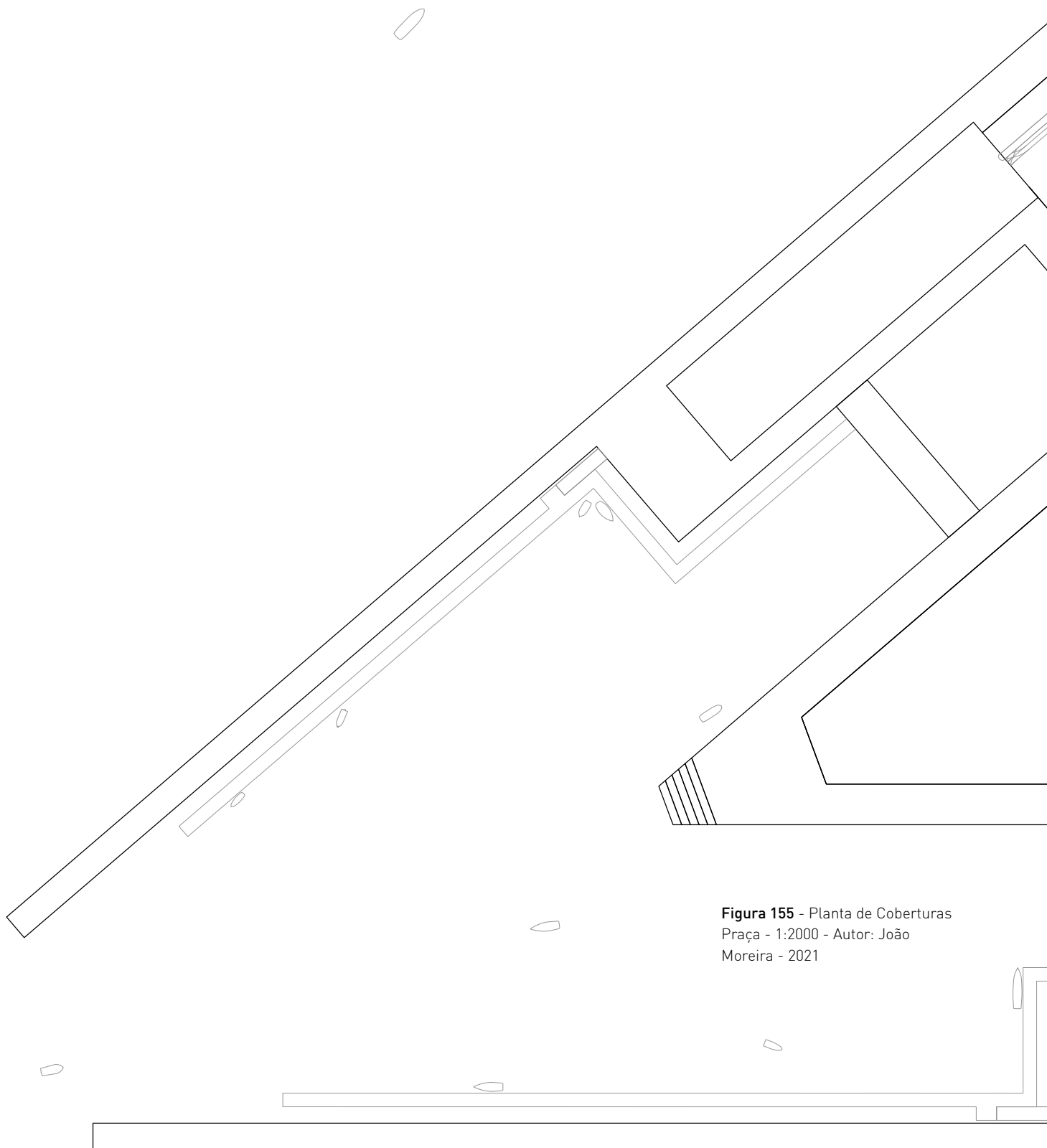
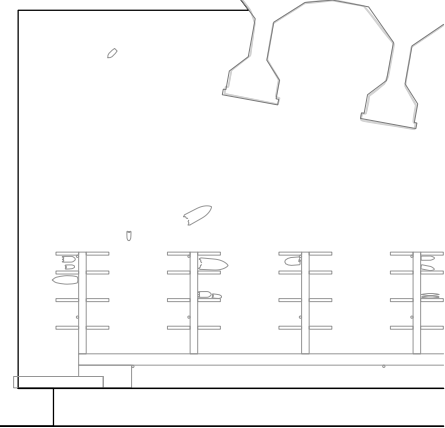
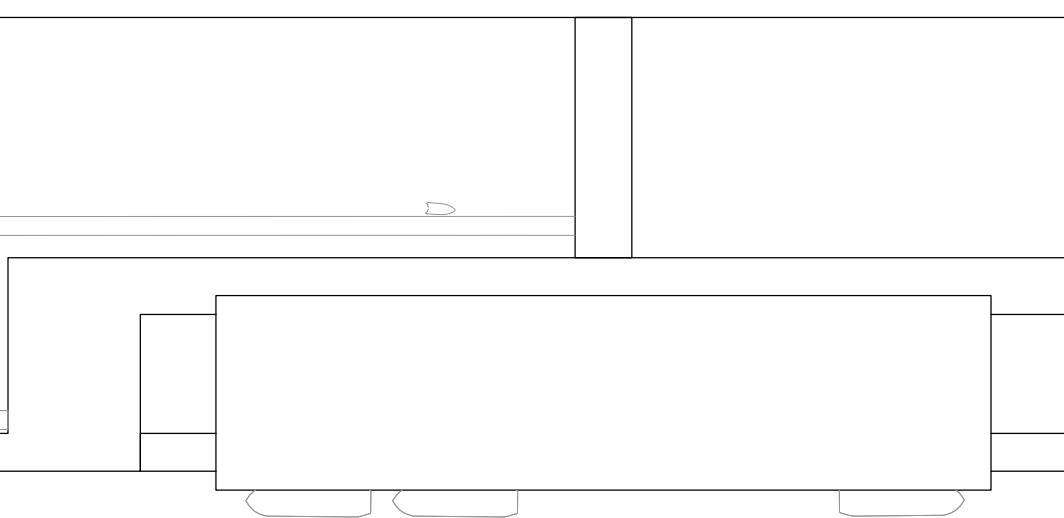


Figura 155 - Planta de Coberturas
Praça - 1:2000 - Autor: João
Moreira - 2021



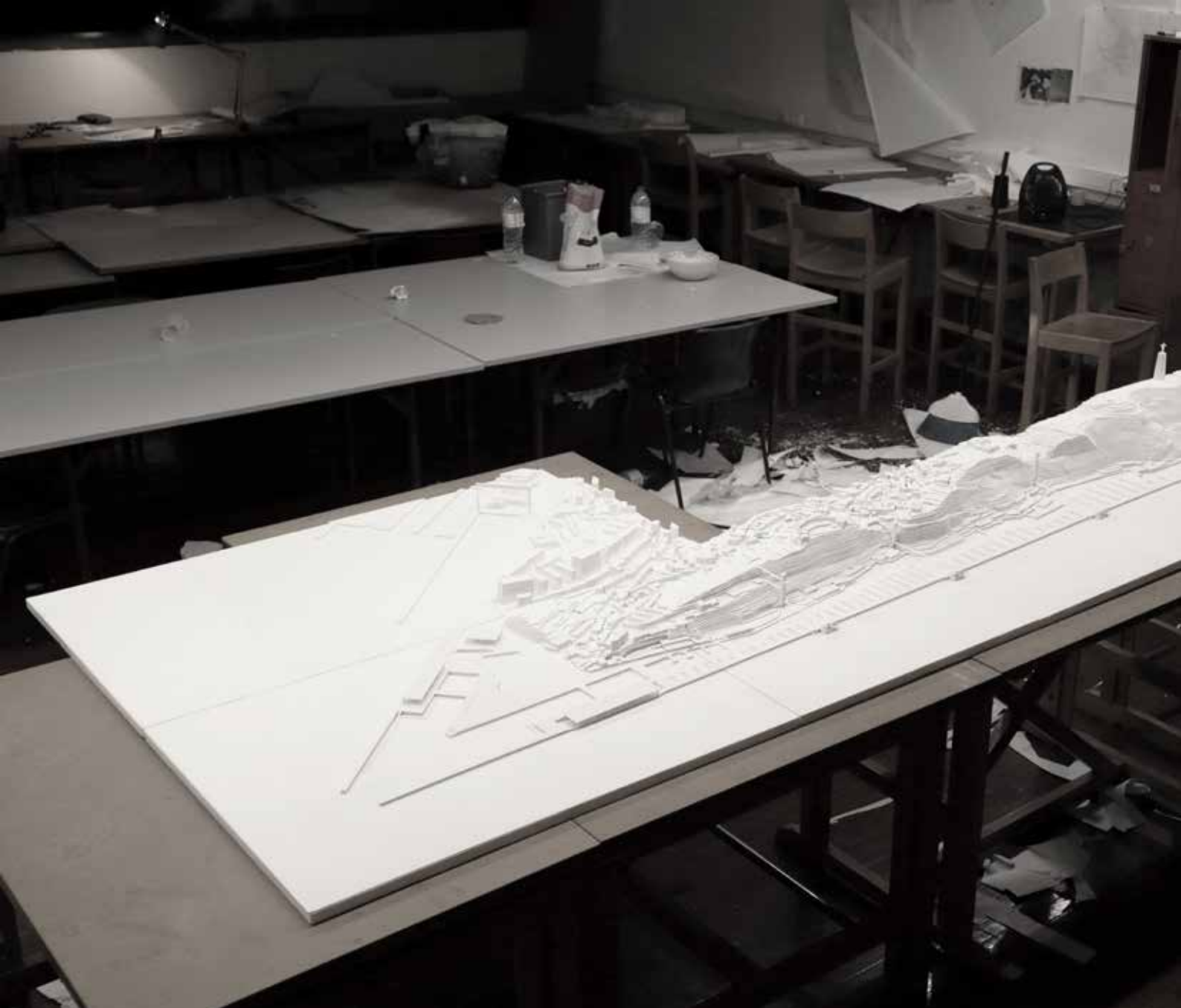


Figura 156 - Maquete do projeto urbano proposto para o Cais do Ginjal - 1:1000 - Autor: João Moreira - 2021

Figura 157 - Maquete do projeto urbano proposto para o Cais do Ginjal - 1:1000 - Autor: João Moreira - 2021

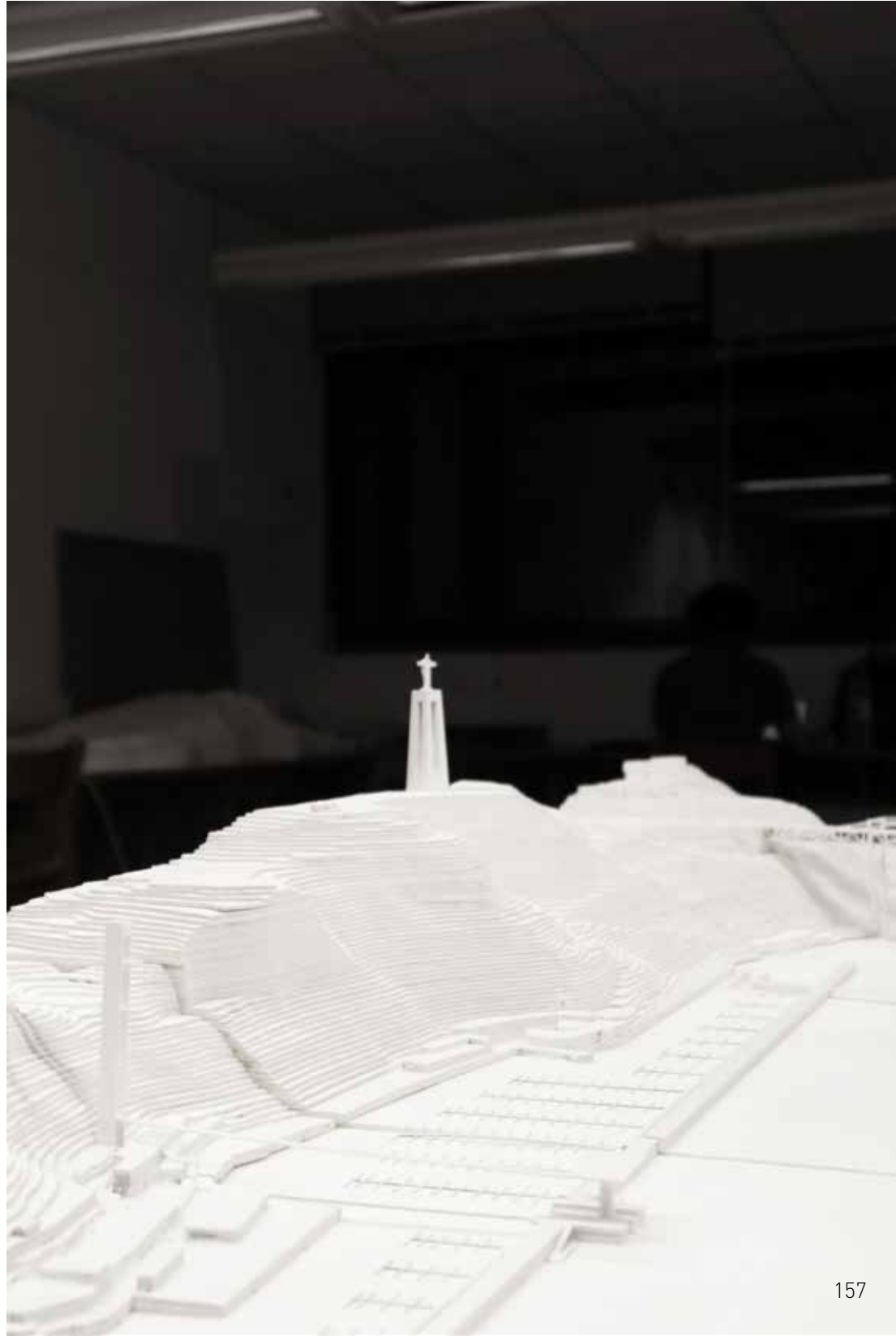






Figura 158 - Maquete do projeto urbano proposto para o Cais do Ginjal - 1:1000 - Autor: João Moreira - 2021

Figura 159 - Maquete do projeto urbano proposto para o Cais do Ginjal - 1:1000 - Autor: João Moreira - 2021





Figura 160 - Maquete do projeto urbano proposto para o Cais do Ginjal - 1:1000 - Autor: João Moreira - 2021

Figura 161 - Maquete do projeto urbano proposto para o Cais do Ginjal - 1:1000 - Autor: João Moreira - 2021



Figura 162 - Maquete da secção do sistema do projeto urbano proposto para o Cais do Ginjal - 1:200 - Autor: João Moreira - 2021

Figura 163 - Maquete da secção do sistema do projeto urbano proposto para o Cais do Ginjal - 1:200 - Autor: João Moreira - 2021

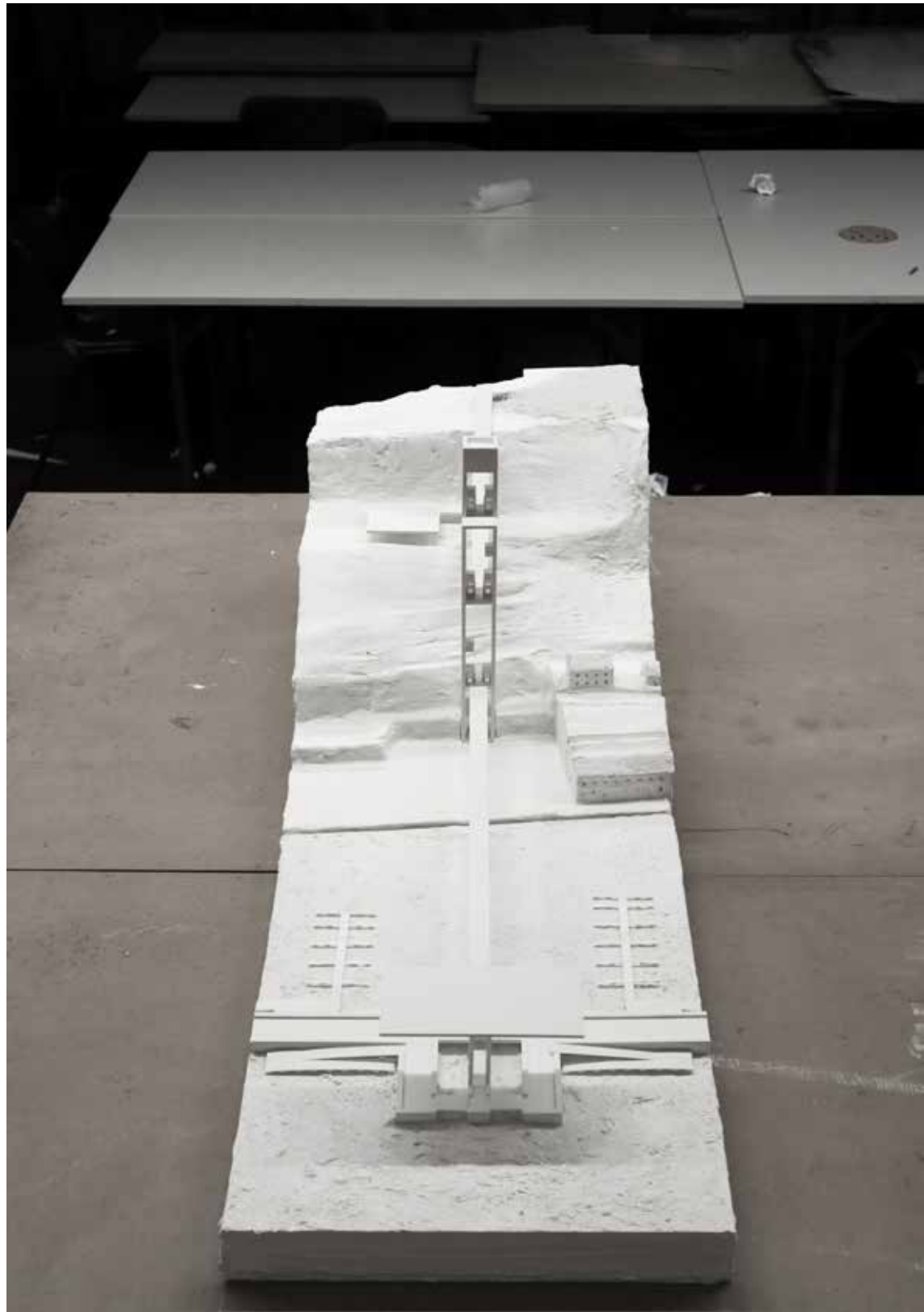






Figura 164 - Maquete da secção do sistema do projeto urbano proposto para o Cais do Ginjal - 1:200 - Autor: João Moreira - 2021

Figura 165 - Maquete da secção do sistema do projeto urbano proposto para o Cais do Ginjal - 1:200 - Autor: João Moreira - 2021

Figura 166 - Maquete da secção do sistema do projeto urbano proposto para o Cais do Ginjal - 1:200 - Autor: João Moreira - 2021







Figura 167 - Imagem renderizada de vista sobre o Cais do Ginjal - Autor: João Moreira - 2021





Figura 168 - Imagem renderizada de vista sobre a marina proposta para Cais do Ginjal - Autor: João Moreira - 2021





Figura 169 - Imagem renderizada de vista sobre o Cais do Ginjal e os elevadores propostos - Autor: João Moreira - 2021





Figura 170 - Imagem renderizada de vista sobre um elevador proposto - Autor: João Moreira - 2021





Figura 171 - Imagem renderizada de vista sobre os pontões propostos - Autor: João Moreira - 2021



Figura 172- Imagem renderizada de vista sobre o Cais do Ginjal e o sistema proposto - Autor: João Moreira - 2021







Figura 173 - Imagem renderizada de vista sobre a praça proposta - Autor: João Moreira - 2021

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A realização deste trabalho, implicou como se pode observar, a um enorme estudo e investigação sobre o local, não só devido à quantidade de informação aí presente, mas também pela complexidade deste território, obrigando a compreender a fundo cada tema e espaço do mesmo. Contudo, foi sem dúvida todo este trabalho de investigação que me permitiu chegar à resposta em que acredito, onde reconheço que são cumpridos todos os propósitos e objetivos a que me propus chegar.

A maior valência deste trabalho é sem dúvida o plano urbano. Ainda que à primeira vista pareça uma resposta intuitiva, rápida ou fácil, quando se olha para todos os aspetos e fatores que o constroem, compreende-se a sua dimensão, e essa para mim é a maior vitória da proposta, a forma simples e clara como se mostra, e a capacidade que possui de resolver os problemas e as condicionantes, reorganizando e clarificando os processos de vida de uma cidade perdida e desorganizada ao mesmo tempo sonha um futuro para ela e para toda a área metropolitana de Lisboa.

*O poeta continua a viagem
Pelo cais dos sonhos...*

*Mesmo sem a luz do Farol,
Sem a frescura da água
Das bicas do Chafariz,
Não desiste de sonhar...*

*Percorre o Ginjal
De mão dada com a serenidade
Deixa-se empurrar pelo vento
Naquele carreiro da liberdade*

*Apesar das paredes cinzentas
Marcadas pelo abandono
Acredita num futuro azul
Inspirado na beleza do Tejo
E no encanto das suas margens*

*O poeta continua a viagem
Pelo cais dos sonhos...*

*E promete,
Nunca desistir de sonhar...*

Poema de Luís Alves Milheiro

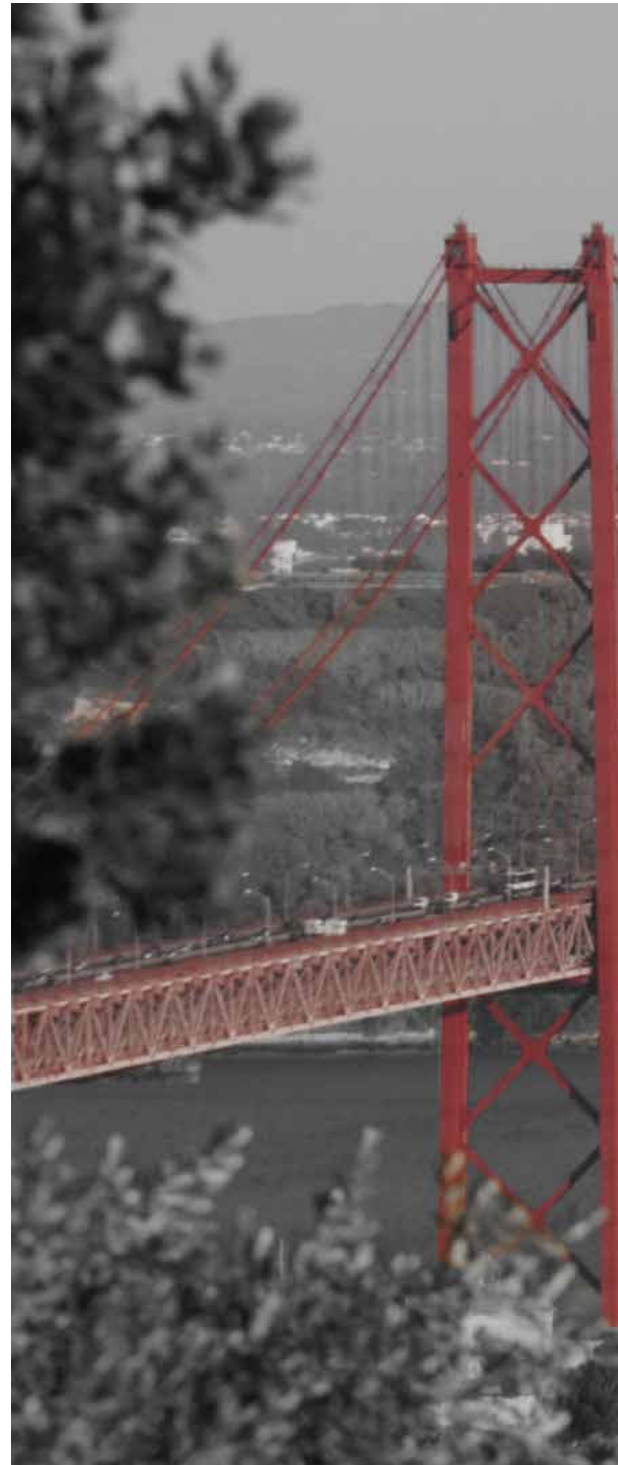




Figura 174 - Ponte 25 de Abril e Cristo Rei - Autor: Desconhecido - Edição: João Moreira - 2020

BIBLIOGRAFIA

INVESTIGAÇÃO

LUGAR

ALMADA

CÂMARA MUNICIPAL DE ALMADA, – Território e População | Retrato de Almada segundo os Censos 2011. 2014, 79 p.

Câmara Municipal de Almada - [Em linha], atual. 2021. [Consult. 5 jan. 2021]. Disponível em WWW:<URL:<http://www.m-almada.pt/xportal/xmain?xpid=cmav2>>.

QUINTA DO ALMARAZ

DGPC | Pesquisa Geral - [Em linha], atual. 2021. [Consult. 5 jan. 2021]. Disponível em WWW:<URL:<http://www.patrimoniocultural.gov.pt/pt/patrimonio/patrimonio-imovel/pesquisa-do-patrimonio/classificado-ou-em-vias-de-classificacao/geral/view/71707>>.

Barros, L. e Henriques, F. (1998). "Almaraz – Um entreposto comercial na foz do Tejo" In: Santos, M. J. E. e Antunes, L. P. "Actas das 2ª jornadas de estudo sobre o concelho de Almada, 3, 4 e 5 de outubro de 1996", Câmara Municipal de Almada/Museu Municipal. (pagina 87 – 92)

CACILHAS

UF ALMADA, PRAGAL E CACILHAS - História da Freguesia de Cacilhas [Em linha], atual. 2021. [Consult. 5 jan. 2021]. Disponível em WWW:<URL:<https://www.uf-acppc.pt/territorio/historia/2062-historia-da-freguesia-de-cacilhas>>.

FAROL DE CACILHAS

1978 – o farol de Cacilhas foi desactivado. - [Em linha], atual. 2021. [Consult. 5 jan. 2021]. Disponível em WWW:<URL:<https://almada2016.wordpress.com/1978/07/30/1978-o-farol-de-cacilhas-foi-desactivado/>>.

CASTELO DE ALMADA

CASTELO DE ALMADA | REVIVE - [Em linha], atual. 2021. [Consult. 6 jan. 2021]. Disponível em WWW:<URL:<https://revive.turismo-deportugal.pt/pt-pt/node/723~>>.

Fortalezas.org > Fortificação > Castelo de Almada - [Em linha], atual. 2021. [Consult. 6 jan. 2021]. Disponível em WWW:<URL:http://fortalezas.org/index.php?ct=fortaleza&id_fortaleza=1425&muda_idioma=PT>.

ESPINHAL DOS SANTOS, Maria José/ PEQUITO ANTUNES, Luís - Actas das 2as jornadas de estudos sobre o concelho de Almada

UF ALMADA, PRAGAL E CACILHAS - Castelo de Almada [Em linha], atual. 2021. [Consult. 6 jan. 2021]. Disponível em WWW:<URL:<https://www.uf-acppc.pt/territorio/patrimonio/1973-castelo-de-almada>>.

RAFALARA, VER - Castelo e forte de Almada [Em linha], atual. 2021. [Consult. 6 jan. 2021]. Disponível em WWW:<URL:<https://miscastillos.blog/2017/10/07/castelo-e-forte-de-almada/>>.

SEMINÁRIO MAIOR DE SÃO PAULO

UF ALMADA, PRAGAL E CACILHAS - Seminário de S. Paulo [Em linha], atual. 2021. [Consult. 8 jan. 2021]. Disponível em WWW:<URL:<https://www.uf-acppc.pt/territorio/patrimonio/1990-seminario-de-s-paulo>>.

Seminário Diocesano de Setúbal - [Em linha], atual. 2021. [Consult. 8 jan. 2021]. Disponível em WWW:<URL:<http://smspaulo.diocese-setubal.pt/#>>.

História - [Em linha], atual. 2021. [Consult. 8 jan. 2021]. Disponível em WWW:<URL:<http://seminariosaopauloalmada.weebly.com/histoacuteria.html>>.

Seminário Maior de São Paulo de Almada | e-cultura - [Em linha], atual. 2021. [Consult. 8 jan. 2021]. Disponível em WWW:<URL:https://www.e-cultura.pt/patrimonio_item/1922>.

Monumentos - [Em linha], atual. 2021. [Consult. 8 jan. 2021]. Disponível em WWW:<URL:http://www.monumentos.gov.pt/Site/APP_PagesUser/SIPA.aspx?id=10277>.

GRANADEIRO, RUI - Convento Dominicano de São Paulo de Almada [Em linha], atual. 2021. [Consult. 8 jan. 2021]. Disponível em WWW:<URL:<https://almada-virtual-museum.blogspot.com/2014/10/convento-dominicano-de-sao-paulo-de.html>>.

SOUSA, LUIS DE - História de S. Domingos. Porto : Lello, 1977

CASA DA CERCA

Câmara Municipal de Almada - Casa da Cerca - História e Arquitectura - [Em linha], atual. 2021. [Consult. 8 jan. 2021]. Disponível em WWW:<URL:http://www.m-almada.pt/xportal/xmain?xpid=cmav2&xpgid=genericPage&genericContentPage_gry=BOUI=46491>.

DGPC | Pesquisa Geral - [Em linha], atual. 2021. [Consult. 8 jan. 2021]. Disponível em WWW:<URL:<http://www.patrimoniocultural.gov.pt/pt/patrimonio/patrimonio-imovel/pesquisa-do-patrimonio/classificado-ou-em-vias-de-classificacao/geral/view/74207>>.

CRISTO REI

História do Santuário - . - [Em linha], atual. 2021. [Consult. 9 jan. 2021]. Disponível em WWW:<URL:<https://cristorei.pt/historia/historia-do-santuario>>.

FERREIRA, MARTA - Cristo Rei. Há 57 anos a abraçar Lisboa em 46 fotos [Em linha], atual. 2021. [Consult. 9 jan. 2021]. Disponível em WWW:<URL:<https://observador.pt/2016/05/17/cristo-rei-ha-57-anos-abracar-lisboa-46-fotos/>>.

FONTE DA PIPA

Câmara Municipal de Almada - Fonte da Pipa - [Em linha], atual. 2021. [Consult. 10 jan. 2021]. Disponível em WWW:<URL:https://www.m-almada.pt/xportal/xmain?xpid=cmav2&xpgid=genericPage&genericContentPage_gry=BOUI=1145727>.

QUINTA DO AREALVA

Quinta da Arealva, Almada - [Em linha], atual. 2021. [Consult. 10 jan. 2021]. Disponível em WWW:<URL:<https://arcadedarwin.blogs.sapo.pt/quinta-da-arealva-almada-343173>>.

PARRY & SON

SON, ESTALEIROS - Estaleiros Navais H. Parry & Son [Em linha], atual. 2021. [Consult. 11 jan. 2021]. Disponível em WWW:<URL:<https://restosdecoleccion.blogspot.com/2011/01/estaleiros-h-parry-son-lda.html>>.

CORREIA, LUIS - Memórias do estaleiro Parry & Son [Em linha], atual. 2021. [Consult. 11 jan. 2021]. Disponível em WWW:<URL:<http://lmcshipsandthesea.blogspot.com/2014/02/mamorias-do-estaleiro-parry-son.html>>.

LISNAVE

COMPLETO, VER - A Lisnave... [Em linha], atual. 2021. [Consult. 12 jan. 2021]. Disponível em WWW:<URL:<http://estaleiros-navais.blogspot.com/>>.

DORDIO, PEDRO - Lisnave. 50 anos depois, uns estaleiros que marcaram a história de Portugal. E da revolução [Em linha], atual. 2021. [Consult. 12 jan. 2021]. Disponível em WWW:<URL:<https://observador.pt/especiais/lisnave-50-anos-depois-uns-estaleiros-que-marcaram-a-historia-de-portugal-e-da-revolucao/>>.

PONTE 25 DE ABRIL

Rodrigues, Luís. (2016). A ponte inevitável: A história da ponte 25 de abril. Guerra e Paz.

Ponte 25 de Abril, um sonho que demorou 90 anos a realizar - [Em linha], atual. 2021. [Consult. 14 jan. 2021]. Disponível em WWW:<URL:<https://www.dn.pt/sociedade/ponte-25-de-abril-um-sonho-que-demorou-90-anos-a-realizar-5317672.html>>.

PORTUGAL, RÁDIO - História da Ponte 25 de Abril [Em linha], atual. 2021. [Consult. 14 jan. 2021]. Disponível em WWW:<URL:https://www.rtp.pt/noticias/pais/historia-da-ponte-25-de-abril_es937036>.

RISCOS E PROBLEMAS

SUBIDA DA ÁGUA

Climate Change: Global Sea Level | NOAA Climate.gov - [Em linha], atual. 2021. [Consult. 15 jan. 2021]. Disponível em WWW:<URL:<https://www.climate.gov/news-features/understanding-climate/climate-change-global-sea-level>>.

IPCC Report: Sea Level Rise Is a Present and Future Danger - [Em linha], atual. 2021. [Consult. 15 jan. 2021]. Disponível em WW-
W:<URL:<https://www.nrdc.org/experts/rob-moore/new-ipcc-report-sea-level-rise-challenges-are-growing>>.

PROJETOS PARA ALMADA

UM PROJETO APROVADO PARA O CAIS DO GINJAL

Projeto de 300 milhões para hotel, habitação e escritórios no Cais do Ginjal aprovado - [Em linha], atual. 2021. [Consult. 17 jan. 2021]. Disponível em WWW:<URL:<https://www.jornaldenegocios.pt/empresas/imobiliario/detalhe/projeto-de-300-milhoes-para-hotel-habitacao-e-escritorios-no-cais-do-ginjal-aprovado>>.

Câmara Municipal de Almada - Futuro do Cais do Ginjal - [Em linha], atual. 2021. [Consult. 17 jan. 2021]. Disponível em WWW:<UR-
L:https://www.m-almada.pt/xportal/xmain?xpid=cmav2&xpgid=noticias_detalhe¬icia_detalhe_qry=BOUI=559526712¬icia_titulo_qry=BOUI=559526712>.

O novo Cais do Ginjal vai ter casas, praças e hotéis - [Em linha], atual. 2021. [Consult. 17 jan. 2021]. Disponível em WWW:<UR-
L:https://ionline.sapo.pt/artigo/602852/o-novo-cais-do-ginjal-vai-ter-casas-pracas-e-hoteis?seccao=Portugal_i>.

Cais do Ginjal em Almada, “Já Era” - [Em linha], atual. 2021. [Consult. 17 jan. 2021]. Disponível em WWW:<URL:<https://ionline.sapo.pt/602970?source=social>>.

Câmara Municipal de Almada - Cais do Ginjal com “coração novo” - [Em linha], atual. 2021. [Consult. 17 jan. 2021]. Disponí-
vel em WWW:<URL:http://www.m-almada.pt/xportal/xmain?xpid=cmav2&xpgid=noticias_detalhe¬icia_detalhe_qry=BOUI=51807909¬icia_titulo_qry=BOUI=51807909>.

ENSAIOS SOBRE O FUTURO DA LISNAVE

Lisbon South Bay | Almada - [Em linha], atual. 2021. [Consult. 18 jan. 2021]. Disponível em WWW:<URL:<http://www.lisbonsouthbay.com/pt/almada-pt/>>.

Maior investimento imobiliário do país foi apresentado nos antigos estaleiros da Lisnave - [Em linha], atual. 2021. [Consult. 18 jan. 2021]. Disponível em WWW:<URL:<https://expresso.pt/economia/2019-05-14-Maior-investimento-imobiliario-do-pais-foi-apresentado-nos-antigos-estaleiros-da-Lisnave>>.

PRESS, NÁUTICA; PRESS, NÁUTICA - Nova marina em Almada [Em linha], atual. 2021. [Consult. 18 jan. 2021]. Disponível em
WWW:<URL:<https://www.nauticapress.com/nova-marina-em-almada/>>.

Projeto Liverpool dá exemplo à Margem Sul - [Em linha], atual. 2021. [Consult. 18 jan. 2021]. Disponível em WWW:<URL:<https://expresso.pt/economia/2017-02-04-Projeto-Liverpolda-exemplo-a-Margem-Sul>>.

Vem aí a “Cidade da Água” em Almada: o maior projeto desde a Expo98 - [Em linha], atual. 2021. [Consult. 19 jan. 2021]. Dis-
ponível em WWW:<URL:<https://www.nit.pt/fora-de-casa/na-cidade/cidade-da-agua-em-almada-e-o-maior-projeto-desde-a-expo98>>.

Cidade da Água em Almada vai ser o maior projecto de requalificação urbana depois da Expo-98 - [Em linha], atual. 2021. [Con-
sult. 19 jan. 2021]. Disponível em WWW:<URL:<https://www.publico.pt/2019/05/14/local/noticia/cidade-agua-almada-vai-maior-projecto-requalificacao-urbana-expo98-1872579>>.

J—A n°259 - [Em linha], atual. 2021. [Consult. 19 jan. 2021]. Disponível em WWW:<URL:<http://www.jornalarquitectos.pt/pt/jornal/projeccoes-de-futuro/reconversao-urbana-dos-estaleiros-da-margueira-almada-1999>>.

Reconversão urbana do estaleiro da Margueira, Almada - [Em linha], atual. 2021. [Consult. 19 jan. 2021]. Disponível em WW-
W:<URL:http://www.contemporanea.com.pt/margueira_06.html>.

CASOS DE ESTUDO

DOIS PLANOS URBANOS

PLAN VOISIN - PARIS

Tostões, A., & Ferreira, Z. (eds.) (2015). LC - 50 Years After, Docomomo Journal 53. Docomomo International.

Le Corbusier. (2000). The City of Tomorrow and Its Planning (8a ed.). Dover Publications Inc.

Le Corbusier. (2016). Precisions on the Present State of Architecture and City Planning. Park Books.

Besset, M. (1994). Le Corbusier. Skira International Corporation.

SILVA, JOSIANE; COMPLETO, VISUALIZAR - Plano Voisin [Em linha], atual. 2021. [Consult. 25 jan. 2021]. Disponível em WW-
W:<URL:<http://architectureclub.blogspot.com/2010/10/plano-voisin.html>>.

Clássicos da Arquitetura: Ville Radieuse / Le Corbusier - [Em linha], atual. 2021. [Consult. 25 jan. 2021]. Disponível em WW-
W:<URL:<https://www.archdaily.com.br/br/787030/classicos-da-arquitetura-ville-radieuse-le-corbusier>>.

COMMISSIONER'S PLAN - NOVA YORK

Ballon, Hilary. (2011). The Greatest Grid, The Master Plan of Manhattan, 1811–2011. Columbia University Press.

TAGLIANI, SIMONE; TAGLIANI, SIMONE - Tecido urbano: o antes e depois de Nova York [Em linha], atual. 2021. [Consult. 27 jan. 2021]. Disponível em WWW:<URL:<http://www.blogdaarquitetura.com/tecido-urbano-o-antes-e-depois-de-nova-york/>>.

REQUALIFICAÇÃO DA RIBEIRA DAS NAUS

Requalificação do Espaço Público da Ribeira das Naus - [Em linha], atual. 2021. [Consult. 22 jan. 2021]. Disponível em WWW:<UR-
L:<http://www.proap.pt/pt-pt/projecto/requalificacao-do-espaco-publico-da-ribeira-das-naus/>>.

Sítio da Câmara Municipal de Lisboa: Requalificação da Ribeira das Naus - [Em linha], atual. 2021. [Consult. 22 jan. 2021]. Dispo-
nível em WWW:<URL:<http://www.cm-lisboa.pt/viver/urbanismo/outros-projetos-e-obras/requalificacao-da-ribeira-das-naus>>.

A Ribeira das Naus - [Em linha], atual. 2021. [Consult. 22 jan. 2021]. Disponível em WWW:<URL:<https://historiasdehistoria.blogspot.pt/a-ribeira-das-naus-4586>>.

Ribeira das Naus - Global Arquitectura Paisagista - [Em linha], atual. 2021. [Consult. 22 jan. 2021]. Disponível em WWW:<URL:<http://www.gap.pt/project/ribeira-das-naus/>>.

RECONFIGURAÇÃO DA BAÍA DE MONTEVIDEU

CULTURAL, ITAÚ - Baía de Montevidéu [Em linha], atual. 2021. [Consult. 24 jan. 2021]. Disponível em WWW:<URL:https://www.itaucultural.org.br/ocupacao/paulo-mendes-da-rocha/natureza-humana/?content_link=4>.

Baía de Montevidéu – Paulo Mendes da Rocha - [Em linha], atual. 2021. [Consult. 24 jan. 2021]. Disponível em WWW:<URL:<https://cosmopista.com/2009/01/14/baia-de-montevideu-paulo-mendes-da-rocha/>>.

PRAÇA DO COMÉRCIO

Tostões, Ana; Rossa, Walter (coord.), 1758. Lisboa o plano da Baixa Hoje. Lisboa: Câmara Municipal de Lisboa, 2008.

FARIA, Miguel Figueira (coord.) - Do Terreiro do Paço à Praça do Comércio - história de um espaço urbano. Lisboa : INCM, 2012. ISBN 978-972-27-2090-8

O Terreiro do Paço antes do Terramoto e a nova Praça do Comércio após - [Em linha], atual. 2021. [Consult. 2 fev. 2021]. Disponível em WWW:<URL:<https://toponimialisboa.wordpress.com/2017/12/04/o-terreiro-do-paco-antes-do-terramoto-e-a-nova-praca-do-comercio-apos/>>.

História do Terreiro do Paço - Praça do Comércio - [Em linha], atual. 2021. [Consult. 2 fev. 2021]. Disponível em WWW:<URL:https://www.dgaep.gov.pt/upload/newsletter/News_10/historia/S0501.htm>.

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1 - Vista aérea sobre a Lisnave - Autor: António Luz Piedade - 2017 - Edição: João Moreira -2020	16
Figura 2 - Cais do Ginjal - Autor: Manuel Lages - 2020 - Edição: João Moreira -2020	17
Figura 3 - Ortofotomapa Área Metropolitana de Lisboa - Fonte: Google Earth - 2020- Edição: João Moreira - 2020	18
Figura 4 - Esquiço para a Nova Praça de Cacilhas - Autor: João Moreira - 2020	21
Figura 5 - Esquiço para a Nova Praça de Cacilhas - Autor: João Moreira - 2020	21
Figura 6 - Esquiços para a Nova Praça de Cacilhas - Autor: João Moreira - 2021	22
Figura 7 - Esquiços para a Nova Praça de Cacilhas - Autor: João Moreira - 2021	22
Figura 8 - Esquiços para a Nova Praça de Cacilhas - Autor: João Moreira - 2021	22
Figura 9 - Esquiços para a estrutura urbana - Autor: João Moreira - 2021	22
Figura 10 - Praia das lavadeiras, Cais do Ginjal - Fonte: Arquivo Municipal de Lisboa - Autor: Garcia Nunes	25
Figura 11 - Cais do Ginjal - Autor: Horácio Novais - Fundação Calouste Gulbenkian	25
Figura 12 - Silhuetas no Cais do Ginjal - Fonte: Delcampe - Autor: Artur Pastor	25
Figura 13 - Pintura a Óleo “Lisboa Vista do Ginjal” - Final séc XIX - Autor: Alfredo Keil - com a particularidade de registar a presença de algumas cacilhenses junto à praia, provavelmente lavadeiras	25
Figura 14 - Vista aérea sobre Almada - Fonte - Jornal Observador - Autor: desconhecido	27
Figura 15 - Ortofotomapa Área Metropolitana de Lisboa - Fonte: Google Earth - Edição: João Moreira - 2020	27
Figura 16 - Cetárias da antiga fábrica de preparados de peixe romana no Largo Alfredo Dinis, Cacilhas - Fonte: Desconhecida - Autor: desconhecido	28
Figura 17 - Carta hidrográfica do pontão de Cacilhas (ampliação) - 1838 - Fonte: Biblioteca Nacional de Portugal - Autor: desconhecido	28
Figura 18 - Carta hidrográfica do pontão de Cacilhas - 1838 - Fonte: Biblioteca Nacional de Portugal - Autor: desconhecido	28
Figura 19 - Largo Alfredo Dinis Cacilhas -1900 - Fonte: Delcampe, Oliveira - Autor: desconhecido	30
Figura 20 - Vista aérea sobre Cacilhas e Cais do Ginjal - 1950 - Fonte: Porto de Lisboa - Autor: desconhecido	30
Figura 21 - Largo Alfredo Dinis Cacilhas, chegada dos concorrentes da prova dos 10 mil quilómetros, organizada pelo Automóvel Clube da Alemanha - 1931 - Fonte: Arquivo Nacional Torre do Tombo - Autor: desconhecido	30
Figura 22 - Vista aérea sobre Cacilhas - 2015 - Autor: Filipe View - Edição - João Moreira	31
Figura 23 - Farol e terminal fluvial do Largo Alfredo Dinis Cacilhas - Fonte:	

almada2016wordpress - Autor: desconhecido	31
Figura 24 - Farol Largo Alfredo Dinis - 2015 - Fonte: almada2016wordpress - Autor: desconhecido	31
Figura 25 - Gravura da vista de Almada com a cerca da cidade e o Castelo de Almada e sobre a cidade de Lisboa - 1830 - Autor: William Miller	32
Figura 26 - Vista aérea sobre o castelo de Almada - Fonte: semmais - Autor: desconhecido	32
Figura 27 - Gravura da Casa da Cerca vista do Castelo - possivelmente início do séc. XX - Fonte: Decampe - Autor: desconhecido	32
Figura 28 - Vista aérea sobre a Casa da Cerca, Lisboa, e o Tejo - Fonte: nomundodosmuseus.hypotheses - Autor: Mário Rainha Campos	32
Figura 29 - Seminário de São Paulo, Almada - Fonte: decampe - Autor: desconhecido	35
Figura 30 - Pátio interior Seminário de São Paulo, Almada - Fonte: Comunidade Católica Shalom - Autor: desconhecido	35
Figura 31 - Vista sobre o Cristo Rei e Lisboa - 1959 - Fonte: Restos de Coleção - Autor: desconhecido	35
Figura 32 - Pintura Vista de Almada do Seminário São Paulo - 1820 - Autor: Pierre Eugène Aubert Pére	36
Figura 33 - Pintura Fonte da Pipa - Autor: Álvaro da Fonseca - Fonte: Museu Grão Vasco de Almada	36
Figura 34 - Fonte da Pipa - Fonte: Visita Virtual Rotas de Almada - Autor: desconhecido	36
Figura 35 - Vista aérea sobre a Quinta do Arealva - 2018 - Autor: Portugal do Ar- Edição - João Moreira	36
Figura 36 - Carrinha com publicidade ao vinho do Ginjal em Cabo Verde com a frase “Se apreciar bom vinho prefira Ginjal é do melhor que produz Portugal” - Fonte: Centro de Arqueologia de Almada/Família Teotónio Pereira - Autor: desconhecido	36
Figura 37 - Carregamento de vinho no Cais do Ginjal em embarcação - Fonte: Romeu Correia Blog - Autor: desconhecido	36
Figura 38 - Vista sobre a Praça do Comércio e Rio Tejo - 1868 - Autor: Francesco Rocchini	39
Figura 39 - Gráfico da evolução do número de habitantes ao longo do séc. XX a viver no Concelho de Almada - Fonte: Instituto Nacional de Estatística	39
Figura 40 - Vista aérea do Cais do Ginjal - 1960 - Fonte: Jornal Observador - Autor: desconhecido	39
Figura 41 - Descarga de vinhos na quinta to Arealva - Fonte: Desconhecida - Autor: desconhecido	39
Figura 42 - Estaleiros Parry & Son em Cacilhas - Fonte: Restos de coleção - Autor: desconhecido	39

Figura 43 - Plano de arranjo e ampliação dos Estaleiros Parry & Son em Cacilhas - Fonte: Resto de Coleção 1868 - Autor: desconhecido	39
Figura 44 - Mapa das diferentes propostas para a localização da ponte 25 de Abril - Fonte: Arquivo Municipal de Lisboa - Autor: desconhecido	41
Figura 45 - Panorâmica da ponte 25 de Abril - Fonte: statusemporium - Autor: desconhecido	41
Figura 46 - Tabuleiro da ponte 25 de Abril no dia da inauguração - Fonte: Restos de Coleção - Autor: desconhecido	41
Figura 47 - Painel publicitário da construção da ponte 25 de Abril - Fonte: Arquivo Municipal de Lisboa - Autor: desconhecido	41
Figura 48 - Linha férrea da Ponte 25 de Abril - 1999 - Fonte: Restos de Coleção - Autor: desconhecido	41
Figura 49 - Operários na construção da Ponte 25 de Abril - 1963 - Fonte: Restos de Coleção - Autor: desconhecido	41
Figura 50 - Mapa das Rotas de Navios de Cargueiros - Fonte: Livro "Lisnave" - Editado: Estaleiros da Lisnave - 1971 - Autor: desconhecido	43
Figura 51 - Vista aérea sobre Almada - 1965 - Fonte: ed. desc. - Autor: desconhecido	43
Figura 52 - Armazém das máquinas - Fonte: Livro "Lisnave" - Editado: Estaleiros da Lisnave - 1971 - Autor: desconhecido	43
Figura 53 - Vista aérea sobre Lisnave - 1973 - Fonte: Salvaterra e eu - Autor: desconhecido	43
Figura 54 - Vista aérea sobre Lisnave - Fonte: estaleiros-navais.blogspot - Autor: desconhecido	43
Figura 55 - Grua da Lisnave - 1972 - Fonte: O setubalense - Autor: desconhecido	43
Figura 56 - Momento em que a ponte é rebatizada Ponte 25 de Abril, depois da Revolução dos Cravos. 1974 - Fonte: Collection Remains - Autor: desconhecido	45
Figura 57 - Dia da greve geral nacional na Lisnave 1982 - Fonte: CGTP - Autor: desconhecido	45
Figura 58 - Dia da greve geral nacional na Lisnave 1982 - Fonte: Oneplanet - Autor: desconhecido	45
Figura 59 - Interior de um edifício no Cais do Ginjal - 2008 - Autor: Maria Bello	45
Figura 60 - Vista aérea sobre a Lisnave - Fonte: Restos de Coleção - Autor: desconhecido	47
Figura 61 - Vista aérea sobre a Lisnave - Fonte: Global Images - Autor: Leonardo Negrão	47
Figura 62 - Vista aérea sobre a Lisnave - Fonte: Global Images - Autor: Leonardo Negrão	47
Figura 63 - Vista sobre o Cais do Ginjal - 2020 - Autor: João Moreira	47
Figura 64 - Interior de um edifício no Cais do Ginjal - 2020 - Autor: João Moreira	47
Figura 65 - Foto no Cais do Ginjal - 2020 - Autor: João Moreira	47
Figura 66 - Mapa da Cronologia do Edificado - Escala 1:10000 - Autor: João Moreira	49
Figura 67 - Mapa dos Usos do Piso Térreo - Escala 1:10000 - Autor: João Moreira	51

Figura 68 - Mapa das Vias - Escala 1:10000 - Autor: João Moreira	53
Figura 69 - Mapa dos Pontos de Interesse e Vazios Urbanos - Escala 1:10000 - Autor: João Moreira	55
Figura 70 - Mapa dos Elementos Definidores do Território - Escala 1:10000 - Autor: João Moreira	57
Figura 71 - Mapa do Relevo - Escala 1:10000 - Autor: João Moreira	59
Figura 72 - Mapa Solstício de Verão (21/06/2020 - 6:15h/21:05h) - Escala 1:10000 - Autor: João Moreira	61
Figura 73 - Mapa Solstício Inverno (21/12/2020 - 7:51h/17:19h) - Escala 1:10000 - Autor: João Moreira	63
Figura 74 - Mapa das Vistas Sobre o Rio - Escala 1:10000 - Autor: João Moreira	65
Figura 75 - Mapa Resumo do Território - Escala 1:10000 - Autor: João Moreira	67
Figura 76 - Interior de um edifício no Cais do Ginjal - 2020 - Autor: Manuel Lages	68
Figura 77 - Interior de um edifício no Cais do Ginjal - 2020 - Autor: Manuel Lages	68
Figura 78 - Pormenor no interior de um edifício no Cais do Ginjal - 2020 - Autor: Manuel Lages	68
Figura 79 - Vista aérea sobre o Cais do Ginjal- 2020 - Fonte: Funchal Noticias - Autor: desconhecido	68
Figura 80 - Cais do Ginjal - 2020 - Autor: João Moreira	68
Figura 81 - Gráfico da subida do nível médio da água do mar nos próximos anos - Fonte: Natural Resources Defense Council - Autor: National Climate Assessment	68
Figura 82 - Mapa da Subida do Nível médio da água para 2070 e 2100 - Escala 1:10000 - Autor: João Moreira	71
Figura 83 - Arriba no Cais do Ginjal - 2020 - Autor: Manuel Lages	73
Figura 84 - Arriba sobre o Cais do Ginjal - 2020 - Autor: Manuel Lages	73
Figura 85 - Corte geológico da bacia do Tejo pela ponte 25 de Abril - Fonte: Câmara Municipal de Almada	73
Figura 86 - Ampliação do corte geológico da bacia do Tejo pela ponte 25 de Abril - 2020 - Fonte: Câmara Municipal de Almada	73
Figura 87 - Mapa dos graus de perigosidade da arriba - Escala 1:10000 - Autor: João Moreira	75
Figura 88 - Maquete do projeto urbano para a Lisnave - 2019 - Fonte: Lisbon South Bay - Autor: desconhecido	76
Figura 89 - Maquete do projeto urbano para a Lisnave - 2019 - Fonte: Lisbon South Bay - Autor: desconhecido	76
Figura 90 - Imagem renderizada do projeto urbano para a Lisnave - 2019 - Fonte: Lisbon South Bay - Autor: desconhecido	76

Figura 91 - Imagem renderizada do projeto urbano para a Lisnave - 2019 - Fonte: Lisbon South Bay - Autor: desconhecido	76
Figura 92 - Fotomontagem do projeto urbano para a Lisnave - 1999 - Autor: Manuel Graça Dias +Egas José Vieira arquitetos	79
Figura 93 - Fotomontagem do projeto urbano para a Lisnave - 1999 - Autor: Manuel Graça Dias + Egas José Vieira arquitetos	79
Figura 94 - Maquete do projeto urbano para a Lisnave - 1999 - Autor: Manuel Graça Dias + Egas José Vieira arquitetos	79
Figura 95 - Maquete do projeto urbano para o Cais do Ginjal - Fonte Câmara Municipal de Almada - Autor: Samuel Torres de Carvalho Arquitetos	80
Figura 96 - Esquízo do projeto urbano para o Cais do Ginjal - Fonte Câmara Municipal de Almada - Autor: Samuel Torres de Carvalho Arquitetos	80
Figura 97 - Maquete do projeto urbano para o Cais do Ginjal - Fonte Câmara Municipal de Almada - Autor: Samuel Torres de Carvalho Arquitetos	80
Figura 98 - Maquete do Plano Voisin sobre Paris - Fonte: Fondation Le Corbusier - Autor: Desconhecido	83
Figura 99 - Esquízo do Plano Voisin para Paris - Fonte: meriadeck.free.fr - Autor: Desconhecido	83
Figura 100 - Maquete Ville Radieuse - Fonte: archdaily Colombia - Autor: Desconhecido	83
Figura 101 - Planta Commissioner's Plan para Nova Iorque - Fonte: Library of Congress - Autor: Desconhecido	84
Figura 102 - Vista aérea sobre Nova Iorque - Fonte: New York.dk - Autor: Desconhecido	84
Figura 103 - Vista sobre rua de Nova Iorque - Fonte: Pinterest- Autor: Desconhecido	84
Figura 104 - Pintura do pormenor da Ribeira das Naus - 1730 - Fonte: Museu Nacional de Arte Antiga - Autor: Rick Morais	87
Figura 105 - Vista aérea sobre Lisboa e a Ribeira das Naus - 1939 - Fonte: Restos de Coleção - Autor: desconhecido	87
Figura 106 - Vista aérea da Ribeira das Naus - Fonte: Google Earth	87
Figura 107 - Construção da rua da Ribeira das Naus - 1950 - Fonte: Restos de Coleção - Autor: desconhecido	87
Figura 108 - Planta do Novo Limite de Costa desenhado - Autor: João Mendes Ribeiro, atelier Global	87
Figura 109 - Vista aérea da Ribeira das Naus - Fonte: Google Earth	87
Figura 110 - Doca da Ribeira das Naus - Fonte: Associação Cultural e Desportiva Procuradoria Geral da Republica	87
Figura 111 - Praia urbana da Ribeira das Naus - Fonte: Olhares - Autor: Luís Filipe Correia	87

Figura 112 - Planta da situação existente da baía de Montevideu- - Fonte: Livro, Paulo Mendes da Ronha “a natureza como projeto - Autor: Paulo Mendes da Rocha	89
Figura 113 - Planta do projeto proposto para a baía de Montevideu - Fonte: Livro, Paulo Mendes da Ronha “a natureza como projeto - Autor: Paulo Mendes da Rocha	89
Figura 114 - Maquete projeto proposto para a baía de Montevideu - Fonte: Escola de Arquitetura de Montevideu - Autor: Paulo Mendes da Rocha	89
Figura 115 - Gravura Projeto da Real Praça do Comércio - Fonte: Museu da Cidade de Lisboa - Autor: Gaspar Frois Machado	91
Figura 116 - Vista aérea sobre Praça do Comércio em dia de manifestação - Fonte: CGTP	91
Figura 117 - Vista aérea sobre Praça do Comércio tirada do topo do Castelo de S. Jorge - Fonte: Melhoresdestinos	91
Figura 118 - Esquiço do plano urbano sobre planta 1:10000 - Autor: João Moreira - 2020	93
Figura 119 - Esquiço do plano urbano sobre vista aérea - Autor: João Moreira - 2020	94
Figura 120 - Esquiço do plano urbano sobre planta 1:10000 - Autor: João Moreira - 2021	97
Figura 121 - Esquiço do plano urbano sobre planta 1:10000 - Autor: João Moreira - 2021	97
Figura 122 - Esquiço do plano urbano sobre planta 1:5000 - Autor: João Moreira - 2021	99
Figura 123 - Esquiço do plano urbano sobre planta 1:5000 - Autor: João Moreira - 2021	101
Figura 124 - Esquiço do plano urbano sobre planta 1:5000 - Autor: João Moreira - 2021	103
Figura 125 - Esquiço do plano urbano sobre planta 1:5000 - Autor: João Moreira - 2021	105
Figura 126 - Esquiço do plano urbano sobre planta 1:3000 - Autor: João Moreira - 2021	107
Figura 127 - Planta de localização 1:20000 - Autor: João Moreira - 2021	109
Figura 128 - Planta de Coberturas Plano Urbano 1:10000 - Autor: João Moreira - 2021	110
Figura 129 - Planta de Implantação 1:10000 - Autor: João Moreira - 2021	112
Figura 130 - Planta de Coberturas e Alçado 1:3000 - Autor: João Moreira - 2021	114
Figura 131 - Planta de Coberturas e Alçado 1:3000 - Autor: João Moreira - 2021	116
Figura 132 - Planta de Coberturas e Alçado 1:3000 - Autor: João Moreira - 2021	118
Figura 133 - Corte 1:1000 - Autor: João Moreira - 2021	120
Figura 134 - Alçado 1:500 - Autor: João Moreira - 2021	122
Figura 135 - Esquiço do pontão - Autor: João Moreira - 2021	124
Figura 136 - Planta Pontão cota 10 m - 1:200 - Autor: João Moreira - 2021	127
Figura 137 - Alçado Pontão - 1:100 - Autor: João Moreira - 2021	129
Figura 138 - Corte Pontão - 1:100 - Autor: João Moreira - 2021	131
Figura 139 - Esquiço do elevador - Autor: João Moreira - 2021	133
Figura 140 - Esquiço do elevador - Autor: João Moreira - 2021	133
Figura 141 - Planta Elevador à cota 15 m - 1:100 - Autor: João Moreira - 2021	134
Figura 142 - Planta Elevador à cota 65 m - 1:100 - Autor: João Moreira - 2021	135

Figura 143 - Corte Topo Elevador - 1:100 - Autor: João Moreira - 2021	137
Figura 144 - Corte Base Elevador - 1:100 - Autor: João Moreira - 2021	139
Figura 145 - Alçado Elevador - 1:100 - Autor: João Moreira - 2021	141
Figura 146 - Planta cobertura Estrutura de apoio - 1:1000 - Autor: João Moreira - 2021	142
Figura 147 - Planta Implantação Estrutura de apoio - 1:1000 - Autor: João Moreira - 2021	142
Figura 148 - Planta cobertura Estrutura de apoio - 1:1000 - Autor: João Moreira - 2021	144
Figura 149 - Planta Implantação Estrutura de apoio - 1:1000 - Autor: João Moreira - 2021	144
Figura 150 - Planta cobertura Estrutura de apoio - 1:1000 - Autor: João Moreira - 2021	147
Figura 151 - Planta Implantação Estrutura de apoio - 1:1000 - Autor: João Moreira - 2021	147
Figura 152 - Esquços para a Nova Praça de Cacilhas - Autor: João Moreira - 2020	148
Figura 153 - Planta Implantação Praça - 1:2000 - Autor: João Moreira - 2021	150
Figura 154 - Planta Cota 10m Praça - 1:2000 - Autor: João Moreira - 2021	152
Figura 155 - Planta de Coberturas Praça - 1:2000 - Autor: João Moreira - 2021	154
Figura 156 - Maquete do projeto urbano proposto para o Cais do Ginjal - 1:1000 - Autor: João Moreira - 2021	156
Figura 157 - Maquete do projeto urbano proposto para o Cais do Ginjal - 1:1000 - Autor: João Moreira - 2021	156
Figura 158 - Maquete do projeto urbano proposto para o Cais do Ginjal - 1:1000 - Autor: João Moreira - 2021	159
Figura 159 - Maquete do projeto urbano proposto para o Cais do Ginjal - 1:1000 - Autor: João Moreira - 2021	159
Figura 160 - Maquete do projeto urbano proposto para o Cais do Ginjal - 1:1000 - Autor: João Moreira - 2021	161
Figura 161 - Maquete do projeto urbano proposto para o Cais do Ginjal - 1:1000 - Autor: João Moreira - 2021	161
Figura 162 - Maquete da secção do sistema do projeto urbano proposto para o Cais do Ginjal - 1:200 - Autor: João Moreira - 2021	162
Figura 163 - Maquete da secção do sistema do projeto urbano proposto para o Cais do Ginjal - 1:200 - Autor: João Moreira - 2021	162
Figura 164 - Maquete da secção do sistema do projeto urbano proposto para o Cais do Ginjal - 1:200 - Autor: João Moreira - 2021	165
Figura 165 - Maquete da secção do sistema do projeto urbano proposto para o Cais do Ginjal - 1:200 - Autor: João Moreira - 2021	165
Figura 166 - Maquete da secção do sistema do projeto urbano proposto para o Cais do Ginjal - 1:200 - Autor: João Moreira - 2021	165
Figura 167 - Imagem renderizada de vista sobre o Cais do Ginjal - Autor: João Moreira - 2021	167

Figura 168 - Imagem renderizada de vista sobre a marina proposta para Cais do Ginjal - Autor: João Moreira - 2021	169
Figura 169 - Imagem renderizada de vista sobre o Cais do Ginjal e os elevadores propostos - Autor: João Moreira - 2021	171
Figura 170 - Imagem renderizada de vista sobre um elevador proposto - Autor: João Moreira - 2021	173
Figura 171 - Imagem renderizada de vista sobre os pontões propostos - Autor: João Moreira - 2021	175
Figura 172 - Imagem renderizada de vista sobre o Cais do Ginjal e o sistema proposto - Autor: João Moreira - 2021	177
Figura 173 - Imagem renderizada de vista sobre a praça proposta - Autor: João Moreira - 2021	179
Figura 174 - Ponte 25 de Abril e Cristo Rei - Autor: Desconhecido - Edição: João Moreira - 2020	183
Figura 175 - Farol de Cacilhas - Autor: Britodelmar - Edição: João Moreira - 2020	198



Figura 175 - Farol de Cacilhas -
Autor: Britodelmar - Edição: João
Moreira - 2020

