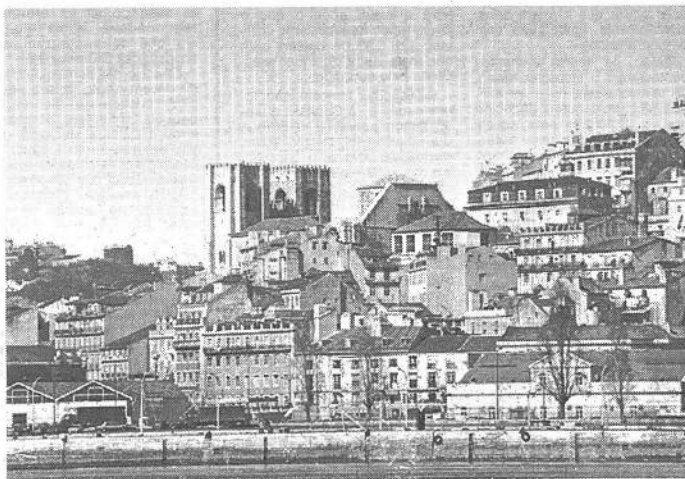


OPERAÇÃO DE «CHARME» PROMOVE ZONA RIBEIRINHA

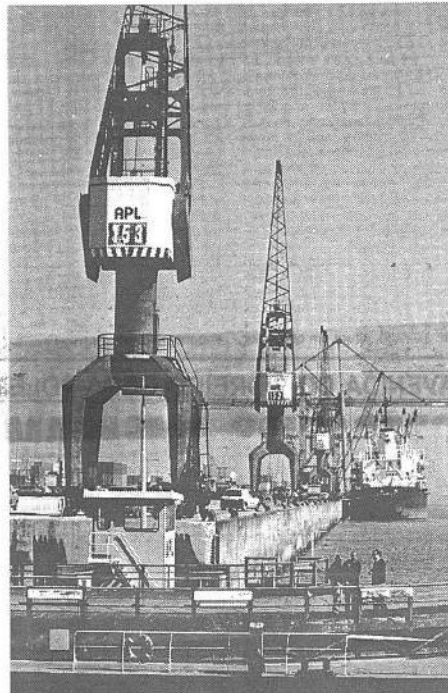
Porto de Lisboa tem plano de dois milhões de contos

DENTRO de três anos, a população de Lisboa terá condições para se reconciliar com a zona ribeirinha da cidade. A promessa foi feita ontem pelos novos responsáveis da Administração do Porto de Lisboa (APL) que pretendem contestar, desse modo e na prática, a ideia de que os habitantes da capital continuam de costas viradas para o Tejo. Nesse sentido, querem promover investimentos na ordem dos dois milhões de contos, com a aplicação do chamado Plano de Ordenamento da Zona Ribeirinha (Pozor), cuja apresentação pública está prevista para Junho deste ano. Por isso, confiam na validade da sua promessa: «Dentro de três anos vai estar tudo diferente.»

As palavras de ordem são, para já, «limpar» as áreas devolutas e valorizar o património com o aluguer de armazéns e de espaços abertos não utilizados na vertente estritamente portuária. Ontem, numa operação de «charme», a APL levou jornalistas e intervenientes no debate sobre «A cidade e o porto» (que decorreu até ontem,



Dar privilégio ao relacionamento dos habitantes de Lisboa com o rio é um dos propósitos do Plano de Ordenamento da Zona Ribeirinha



Com dois milhões de contos, a APL quer revolucionar o porto no prazo de três anos

«DENTRO DE TRÊS ANOS VAI ESTAR TUDO DIFERENTE»

em Lisboa) a viajarem pelo rio. O passeio junto às margens do Tejo serviu também para contrariar a ideia de organismo fechado, habitualmente, atribuído à APL.

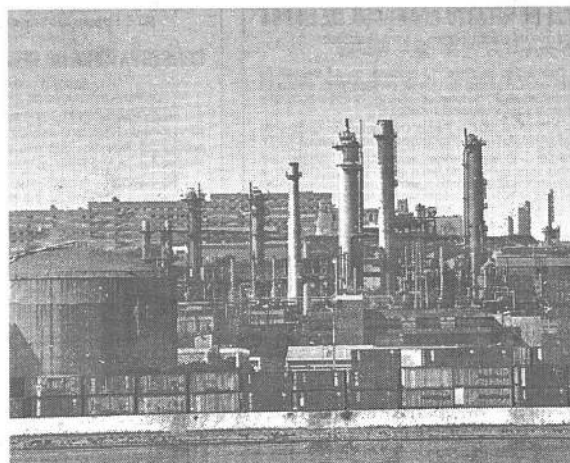
«Dentro de três anos, queremos contar com uma área portuária, verdadeiramente, diferente. E foi nesse sentido que avançamos para o arrendamento de espaços destinados à ocupação para fins empresariais, culturais, lúdicos e desportivos. E a verdade é que as respostas à nossa proposta têm sido um verdadeiro sucesso», disse a «A Capital» Figueiredo e Sousa, presidente da APL.

Muro de contentores

A partir do rio, na base do imenso casario lisboeta, ontem meio-envolto em nevoeiro, aparece ainda um «muro» de contentores e armazéns degradados. Embora, por condicionalismos comerciais, não esteja previsto que o referido «muro» venha um dia a ser retirado na totalidade, a sua acção inibidora no acesso ao Tejo poderá ser retirada com a demolição de alguns edifícios em ruínas e a recuperação de uns quantos armazéns devolutos.

«Neste momento, não temos capacidade para responder às solicitações para arrendamento de espaços. Contamos com mais de 200 pedidos em lista de espera e, devo dizer, que com os contratos já realizados, no âmbito do programa «Viver Lisboa Viver o Rio», contamos com um rendimento anual de 130 mil contos», adiantou o presidente da APL.

O arrendamento dos cerca de cerca de 60 mil metros quadrados não necessários à operação portuária constituem, para Figueiredo e Sousa, uma forma



A realização da Expo 98 vai permitir libertar parte da zona ribeirinha do já tradicional «muro» de contentores

de «devolver o Tejo à população, valorizar o património e gerar receitas para a modernização das infra-estruturas ribeirinhas».

É de resto com parte das verbas a obter dos arrendamentos que a APL pretende dar força ao seu projecto de renovação da envolvente ribeirinha. Mas, dos dois milhões de contos a investir, 85 por cento serão provenientes de fundos comunitários (FEDER e fundos de coesão).

Até 31 de Março, Figueiredo e Sousa garante que será feita a desactivação dos dois terminais de areia existentes entre Belém e

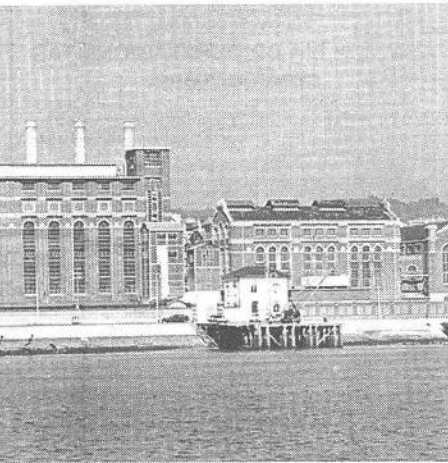
Alcântara bem como de um estaleiro para reparação de embarcações de recreio localizado junto ao edifício da Central Tejo, onde está instalado o Museu de Electricidade.

Relações «excelentes» com a Câmara

O embelezamento da área envolvente à antiga fábrica de energia eléctrica, em sintonia com a doca de Belém, está também previsto, obrigando, designadamente, a que seja feita a demolição do Pavilhão dos Escultores, um prédio sem interesse patrimonial já volado ao abandono.

Com a «cidade branca» em pano de fundo, Brito Neto, da APL, manifestou a «A Capital» que as relações com o município da cidade «são excelentes», não deixando de assinalar, nesse sentido, a importância de poder ser mantida «uma acção de trabalho integrada entre os diversos protagonistas da envolvente portuária».

Brito Neto lembrou que cabe à APL proceder à gestão de uma zona ribeirinha com 25 quilómetros de extensão, mas sublinhou a necessidade de uma acção concertada com as autarquias, fazendo alusão ao facto de as determinações constantes nos



A área envolvente à Central Tejo vai ser sujeita a uma acção de reordenamento, visando o mais fácil acesso da população à margem do rio

Planos Directores Municipais devem ser cumpridas.

Entre as componentes de revitalização do porto de Lisboa, o responsável da APL não deixa de sublinhar a vertente turística ligada à Gare Marítima de Alcântara — um edifício projectado pelo arquitecto Pardo Monteiro, onde pontificam seis painéis de Almada Negreiros —, incrementando a utilização desta estrutura por um maior número de paquetes.

«Só o facto de os turistas poderem aportar aqui nem que seja meia dúzia de horas, é a cidade e também o País quem ganha. Por isso, vamos incenti-

var a passagem dos grandes navios de turismo, sendo certo que já actualmente são mais de 100 mil os visitantes que chegam a Lisboa por via marítima», referiu Brito Neto.

Apesar de as barreiras físicas que ainda dificultam o acesso ao rio, a frente ribeirinha de Lisboa não deixa de oferecer um espaço de lazer e de sossego. A requalificação das zonas de utilização pública e a criação de novos espaços urbanos ligados ao rio (sendo exemplo prático a Expo 98), surgem como uma das metas para uma área onde estão concentrados 27 por cento da população do País.



A manutenção de uma linha ferroviária em direcção ao porto é considerada indispensável para o ordenamento da frente ribeirinha

Terry Farrel, Miguel Correia e Alcino Soutinho desenham nova frente ribeirinha

A cidade e o porto não dispensam comboios

Fernanda Ribeiro

O Plano de Ordenamento da Zona Ribeirinha está quase concluído. Mas há nele um problema ainda por resolver, que implicará novas negociações entre a APL e a Parque Expo: o da ligação ferroviária a manter com o porto, a que a Expo tenta escapar.

O Plano de Ordenamento da Zona Ribeirinha que o Ministério do Mar e a Administração do Porto de Lisboa pretendem apresentar publicamente já no próximo mês de Junho está a ser elaborado por uma equipa mista de projectistas ingleses, liderados pelo britânico Terry Farrel, e portugueses, da equipa do arquitecto Miguel Correia — a mesma dupla que foi já autora do plano de pormenor do terminal rodoferro-fluvial do Barreiro.

A assessorar esta equipa — servindo de "pivotal" entre a APL e os projectistas, pretendendo tornar mais realistas e adequadas à realidade portuguesa as propostas apresentadas — está o arquitecto português Alcino Soutinho, para quem uma questão "crucial" e ainda por assegurar é a da "manutenção de uma linha ferroviária que, como a da Matinha, sirva de porto de Lisboa por comboios". Trata-se de uma questão "complicada" já que, por vontade da Sociedade Parque Expo, a Linha da Matinha deverá desaparecer, como está previsto no Plano de Urbanização elaborado por Vassalo Rosa para a zona de intervenção da exposição universal de 1998, a apresentar em breve.

Para Alcino Soutinho, que foi convidado pela Administração do Porto de Lisboa para trabalhar com a equipa de Terry Farrel — um dos arquitectos também chamado pela Parque Expo a concorrer para a Gare do Oriente —, "a linha da Matinha deverá ter um outro traçado, mas ela é indispensável, não só para o bom funcionamento do porto como da cidade".

De acordo com o defensor por Soutinho, aquela linha "deverá ser enterrada, para só apa-

recer a céu aberto mais adiante, na sua ligação à Linha do Norte". E o arquitecto considera indispensável transferir para o modo rodoviário o movimento que decorre da actividade portuária: isso seria sobrecarregar as vias — existentes ou a construir — com camiões TIR, de transporte de contentores, o que actualmente não é admissível. Tanto mais que várias entidades integrantes da Comissão de Acompanhamento do Plano de Urbanização da Expo, ministérios e autarquias como a de Lisboa, criticaram já o subdimensionamento das vias a construir na zona oriental.

Daí que a manutenção de uma ferrovia que sirva o porto naquela zona seja ainda uma batalha a travar com a Sociedade Parque Expo, com quem o Ministério do Mar e a Administração do Porto de Lisboa "continuam em negociações".

Uma outra alternativa foi já apresentada pela Parque Expo: a de fazer a ligação ao Porto de Lisboa através de viaduto, a partir de Xabregas — opção que, no entender de Alcino Soutinho, não será a mais favorável, tanto em termos económicos como de paisagem. "Os comboios de hoje não têm já o mesmo impacto de outrora; mas, apesar de tudo, são

ainda estruturas pesadas. E, além disso, essa solução tornar-se-ia mais cara", disse ao PÚBLICO o arquitecto.

Segundo o que está estabelecido no Plano de Ordenamento da Zona Ribeirinha, a apresentar no próximo mês de Junho, na Gare Marítima de Alcântara, as funções portuárias desenvolver-se-ão em duas áreas: uma é a situada entre Santa Apolónia e o Poço do Bispo e a outra é Alcântara, onde, além da doca comercial, haverá também espaço para actividades de náutica de recreio.

O restante espaço da zona ribeirinha — de que uma parte foi recentemente arrendada pela APL — deverá mudar de usos e funções, prevenindo-se que, entre Algés e Santa Apolónia, possam surgir, a partir de agora, novas construções, além de recuperações de outras pré-existentes, mas para diferentes modalidades de ocupação.

As zonas de maior impacto — e que, segundo o arquitecto, poderão vir a ser alvo de planos de pormenor — são as de Alcântara e a do Cais do Sodré, "um ponto melindroso", dado os diversos interesses em jogo e o "colossal interface" que reunirá ali quase todos os meios de transporte: comboio, metro,

barcos, autocarros, eléctricos e táxis.

Um outro plano elaborado — a pedido da anterior administração do Porto de Lisboa — pelo arquitecto Gravata Filipe, para 2,5 quilómetros de faixa ribeirinha, foi, entretanto, segundo Alcino Soutinho, posto de parte pela actual gestão da APL, que o considerou "já desajustado da realidade actual". "Este é um plano bastante realista, numa estratégia não heróica e em que se compatibilizam interesses e necessidades de rentabilização de espaços, ao mesmo tempo que se tenta melhorar a relação da cidade com o rio", disse Soutinho.

Um passeio público marítimo, "praticamente em contínuo entre Algés e Santa Apolónia, será o fio condutor que irá ligar as várias áreas" e aproximar finalmente os cidadãos do Tejo. Representando "uma visão genérica e abrangente" das mudanças a operar na zona ribeirinha, o Plano de Ordenamento não entrará em pormenores de execução de obras "mas irá definir arquitecturas e como vão ser os espaços livres", sublinhou o arquitecto português, que preferiu guardar para Junho novos detalhes sobre a zona ribeirinha do futuro. ■

Publicação Pública

Lisboa 530

Edição nº 001554 de 8/6/1994

Edição nº 001554 de 8/6/1994

10^{os} Plano da Zona Ribeirinha é apresentado no dia 21

**A. A. P.
Biblioteca**

O PLANO de Ordenamento da Zona Ribeirinha será apresentado publicamente no próximo dia 21, na Gare Marítima de Alcântara, e não a partir de dia 16, como anteriormente fora anunciado pela Administração do Porto de Lisboa.

A exposição do plano está em preparativos, em Alcântara, contando desde domingo passado com a maquete elaborada em Londres pelo gabinete do arquitecto britânico Terry Farrell, que com o português Miguel Correia é responsável pelo novo Plano de Ordenamento da Zona Ribeirinha, num trabalho onde participou ainda Alcinha Soutinho, como coordenador.

Na cerimónia de apresentação — da qual está já a beneficiar a própria Gare Marítima de Alcântara, que se apresentará de cara lavada e com nova pintura — deverá estar presente o primeiro-ministro, além do ministro do Mar, representando a tutela, e do presidente da APL, Albano Figueiredo e Sousa. A alteração de datas prendeu-se precisamente com a disponibilidade de agenda das várias entidades convidadas.

O Plano manter-se-á em exposição até meados de Julho, estando previstas várias sessões, reunindo empresários, arquitectos, técnicos e entidades relacionadas com a frente ribeirinha,

para esclarecimentos a prestar sobre os objectivos e a estratégia nele definida. Tal como anunciou o presidente da APL, até Julho, estará aberto um debate público em que todos poderão participar, apresentando sugestões e críticas, casos elas existam.

Um dos aspectos que o plano deverá definir — além dos que se prendem com as áreas de lazer à beira Tejo — será o da ligação da zona comercial do porto à cidade, no modo ferroviário, para substituir a chamada Linha da Matilha que, por via da Expo-98, desaparecerá, tal como prevê o seu Plano de Urbanização. ■ **F.R.**

Público
Linha 350
Edição nº 001574 de 30/06/94

108 **A. A. P.**
Biblioteca

“Excessiva construção à beira-rio inviabiliza” lazer prometido, diz Ribeiro Telles

Zona ribeirinha já tem novo plano de ordenamento

CARLOS LOPES

Fernanda Ribeiro

Planos há muitos, como dizia, há meses, o presidente da Administração do Porto de Lisboa, pouco depois de tomar posse. Mas o que ontem foi apresentado, com direito a saudações do ministro do Mar, é mesmo para levar para a frente, garantiu Azevedo Soares. Agora, esperam-se as críticas. E ontem mesmo já algumas se ouviram.

O Plano de Ordenamento da Zona Ribeirinha, que prevê reorganizar os cerca de 20 quilómetros de frente de rio e sua envolvente, entre Alges e o Poço do Bispo, deverá devolver ao cidadão, para espaço de lazer, cerca de 12 quilómetros, pelas contas ontem apresentadas pela Administração do Porto de Lisboa.

O novo plano, elaborado pela equipa luso-britânica constituída pelos arquitectos Terry Farrell e Miguel Correia, foi ontem apresentado por este último arquitecto ao ministro do Mar, Azevedo Soares, que salientou a urgência em levá-lo por diante — embora omitindo ser este já um segundo plano encomendado pela APL, cuja anterior administração pedira, em finais da década de 80, idêntico trabalho ao arquitecto Gravata Filipe, mas que nunca chegou a passar à prática.

“Não se pode perder mais tempo na tarefa de reordenar e requalificar as margens do Tejo”, disse Azevedo Soares, adiantando ter já dado “instruções” à APL para que inicie já à elaboração da segunda fase do plano,



Azevedo Soares e Teresa Patrício Gouveia observam a maquete do Plano de Ordenamento da zona ribeirinha

abrangendo agora a margem sul. Dividido em seis zonas (Alges-Belém-Junqueira; Santo Amaro-Alcântara; Santos; Cais do Sodré; Santa Apolónia; Poço do Bispo-Expo), o plano ontem apresentado pelo arquitecto Miguel Correia trata estas frentes de modo diferenciado. Santos, de onde desaparecerá o terminal de contentores — a transferir para Santa Apolónia — é uma das áreas onde se prevê maior densidade de construção, o que Miguel Correia define como a criação de um “novo tecido urbano” de ligação à cidade, ainda que os usos não estejam definidos em concreto, dependendo sobretudo dos interesses que os promotores imobiliários venham a manifestar. Segundo o arquitecto, esta área do plano foi articulada com o que está previsto pela antequa lisboeta para o aterro da Boavista, nomeadamente quanto às áreas, de modo a que a

frente ribeirinha não entre aí em choque com o resto. O prolongamento da Avenida da Brasília até à Rua de Cintura do Porto é também proposto. Já a frente entre Santo Amaro e Alcântara será sobretudo uma plataforma urbano-portuária, dado ser a zona onde se encontram melhores fundos. Já, além do desenvolvimento da área operacional do porto comercial, em Alcântara, com a remodelação do cais e o melhoramento dos acessos rodoferryviários, propõe-se a instalação de um terminal de contentores e um terminal fruteiro. O cais da Rocha de Conde Óbidos será também modernizado, por forma a poder receber com mais dignidade os turistas de cruzeiro, tal como o cais de Alcântara Norte, e remodelada a Gare Marítima de Alcântara. Dois portos de recreio, um deles já ontem inaugurado, por Azevedo Soares, em Alcântara, e outro em Santo Amaro, bem como

equipamentos destinados ao desporto náutico, fazem parte das propostas para este núcleo. Um extenso “boulevard” deverá partir da zona de Alcântara até ao Cais do Sodré, mas, nas palavras de um dos autores do plano, ele poderá ser executado faseadamente, conforme for sendo ocupada a frente de rio e consoante os interesses dos promotores. No Cais do Sodré propriamente dito, onde estão já em curso as obras do interface, o plano não coincide, aparentemente, com o elaborado por Nuno Teotónio Pereira e Pedro Botelho, autores do projecto que está a ser desenvolvido pelo Metropolitano, coordenador do interface. Mas na parte imobiliária, ainda muita água há-de correr até que se definam em concreto quais os usos dos vários projectos propostos. Em elaboração está, paralelamente, um plano de pormenor, em que intervêm a Câmara, a APL (que apenas refere para ali

comércio, escritórios e alguma habitação) e a CP, através da sua imobiliária, a Invesfer. No rio, além do terminal fluvial a construir no âmbito do interface, prevê-se também o alargamento dos pontões, em frente à Praça do Cais do Sodré. Na zona de Santa Apolónia será construído um novo terminal de contentores, em que serão investidos mais de 8,5 milhões de contos — dos “18 milhões a aplicar globalmente pelo Ministério do Mar no desenvolvimento portuário”, segundo disse o PÚBLICO o ministro Azevedo Soares. Na parte urbana, o plano prevê que se articulem duas praças, que deem destaque ao Museu Militar. Por fim, na área de transição Poço do Bispo-Expo 98, além da instalação de “zonas de serviço” e de “indústrias limpas” não especificadas, o plano prevê que ali se concentrem estacionamentos destinados a

embarcações de tráfego local. Quanto à necessária ligação ferroviária da cidade ao porto, que há-de substituir a linha da Matinha — condenada a desaparecer pela Expo —, a proposta que se vê desenhada no Plano de Ordenamento da Zona Ribeirinha, enterada a partir da Av. Marechal Gomes da Costa para se ir unir à linha do Norte da CP, ainda não tem garantias de concretizar-se. Para já, segundo o ministro Azevedo Soares, foi já clarificado pelo ministro das Obras Públicas, em despacho, que quem pagará a nova via férrea, orçada em cerca de um milhão de contos, é a Sociedade Parque Expo. Mas os contornos e soluções técnicas a adoptar — que o PÚBLICO tentou ontem apurar — estão ainda por definir, como aliás confirmou o administrador da Parque Expo presente na cerimónia, António Pinto.

Sugestões e críticas

A maquete e propostas constantes no Plano de Ordenamento da Zona Ribeirinha estarão patentes na Gare Marítima de Alcântara até ao fim do mês de Julho. Ai se poderão apresentar sugestões e críticas. Ontem, a única que deu entrada na tómbola lá instalada dizia respeito a um detalhe, embora pertinente, e foi apontada pela Aporvela. As pontes móveis, previstas para as docas de iates, terão porventura nula utilização, já que o movimento de entradas e saídas de embarcações é constante, impedindo a operação destas pontes. Mas, das muitas dezenas de convidados que estiveram presentes na cerimónia de apresentação do plano, outras críticas surgiram. E se Tomás Taveira, questionado pelo PÚBLICO, se escudou num desconhecimento do que estava ali à vista, ou Leonor Coutinho, deputada do PS na Assembleia da República, apontou, ainda que algo timidamente, uma “demasiada construção” junto ao rio, já o arquitecto Ribeiro Telles foi bastante mais radical. “Este plano não é viável. Joga numa excessiva densidade de construção à beira-rio. Tanto que nada tem a ver com a anunciada abertura da actual cidade ao Tejo. Ou quererá a APL transformar-se em imobiliária? Isto é tecido urbano a mais, onde se devia era deixar espaços abertos.” E quando lhe perguntavam: verdes, arrelvados? “Não, não, espaços abertos muito simplesmente.”

102 A.A.P. Biblioteca

SOCIEDADE E ORDENAMENTO

Ordem no Gais

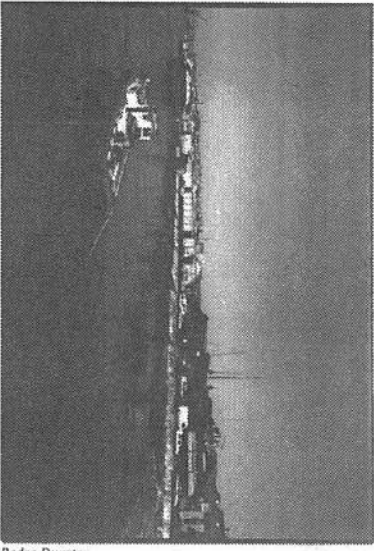
É o novo plano de ordenamento da zona ribeirinha. O Cais do Sodré vai levar uma grande volta. Por obra e graça da CP e do Porto de Lisboa, e de uma equipa de arquitectos ingleses e espanhóis.

Há frases que, de tão es-tafadas, já nem é de bom tom usar. É o caso da expressão «devolver o rio à cidade», muito utilizada por quem, preocupado com o bem estar da população lisbo-ela, constata que o povo da capital vive desgraçadamente «de costas voltadas para o rio» - aliás, outra das tais frases. Vem isto a propósito do novo plano para a zona ribeirinha da APL (Administração do Porto de Lisboa). Uma faixa que se estende sensivelmente entre Algés e a Expo 98, e que é mais uma vez vítima deste gé-nero de boas intenções.

Muda-se a administração, mudam-se as vontades. E os pla-nos. Resultado: a nova adminis-tração do porto de Lisboa, pre-sidiada por Figueiredo de Sousa e onde pontuam personalidades transiadas da CP, como Brito Neto, apresentou na quarta-fei-ra o novo plano de ordenamento para a zona ribeirinha. O PO-ZOR, como lhe chamam, vem substituir o plano do arquitecto Gravaia Filipe, aprovado pela anterior administração.

Do plano propriamente dito, que vai ficar em exposição até ao fim do mês, ainda não se consegue saber muita coisa. Pa-ra além de «apontar soluções para a abertura da cidade ao rio numa faixa com cerca de 15 quilómetros de extensão», «re-converter as docas existentes em espaços para a náutica de recreio e valorizar as zonas ver-des existentes», o plano quer-continuar a citar o docu-mento distribuído à comunica-ção social - «possibilitar a re-cuperação e a renabilização de um património de cerca de 60 mil metros quadrados de cons-truções que serão facultadas à iniciativa dos agentes econó-micos para o desenvolvinen-to de actividades comerciais, lúdicas, cívicas, turísticas, re-creativas e culturais».

Fora esta conversa em tom de promotor imobiliário, a ma-quete apresentada na Gare Ma-rítima de Alcântara na quarta-fei-ra não tem volumetrias nem índices, que dêem uma ideia concreta dos projectos do por-to de Lisboa para a zona ribei-rinha. Esses elementos ficaram



Cais do Sodré: projectos de construção têm maior importância no novo plano de desenvolvimento

para os posteriores «planos de pormenor» que deverão ser de-senvolvidos pela mesma equi-pa encarregue do POZOR: os ateliers Terry Farrell & Com-pany e Ideias do Futuro.

Imobiliário pesado

A equipa integra também um arquitecto catalão, Juan Bouqsque, consultor do PDM de Lisboa, cuja situação actual dentro da câmara de Jorge Sampaio, comenta-se nos mei-

os urbanísticos, não está muito bem esclarecida.

O Independente não con-seguiu contactar a Terry Far-rell & Company, mas já há quem diga que os índices de construção são mais pesados do que os do plano anterior.

O plano de Gravaia Filipe apontava para índices próxi-mos dos do PDM de Lisboa. «As empresas não conseguem ganhar dinheiro nas suas áreas específicas mas querem ga-

nhar dinheiro com o imobiliá-rios», comenta um arquitecto a O Independente.

A equipa a quem foi entre-gue o POZOR é a mesma a quem a CP entregou por ajuste directo o projecto de remodelação da estação do Cais do Sodré, num processo que, se-gundo O Independente apunou, tem sido alvo de alguma con-testação nos meios arquitectó-nicos e urbanísticos. A CP, ali-ás, detém sobre o domínio pú-blico ferroviário poderes iden-ticos aos das autoridades por-tuárias sobre o domínio marítimo. E até tem uma empresa imobiliária, a Investfer.

O Cais do Sodré é, aliás, uma das zonas mais sensíveis das seis em que foi dividida a faixa ribeirinha. É partilhada entre a CP, a Câmara e o por-to: vinte mil metros quadra-dos pertencem à primeira, 14.800 à Câmara e 14.700 à Administração do Porto de Lisboa. É no Cais do Sodré que vai ser instalado o inter-face de transportes (linha de Cascais, extensão do metro-pollitano, novo terminal da

Transjeio e eléctricos rápidos). O comando do processo foi atribuído ao Metropolitano e o projecto é da autoria dos ar-quitectos Nuno Teotónio Pe-reira e Pedro Botelho. Que não sabem nada sobre os pla-nos da APL para a zona ribei-rinha. «Espero que esses pla-nos da APL tenham em consi-deração os nossos projectos», limitou-se a dizer Teotónio Pereira a O Independente.

Quem também não sabe nada sobre o POZOR é Luís Gravaia Filipe, o autor do an-terior plano de ordenamento. Gravaia Filipe ganhou um concurso de ideias para a zona ribeirinha promovido pela As-sociação dos Arquitectos a pe-dido da anterior administra-ção da APL. Mas o plano vai ser substituído sem que a pró-pria Associação dos Arqui-lectos tenha sabido das razões por que a APL mudou de ide-ias. Aliás, o discurso de apre-sentação do POZOR não faz qualquer referência a todo o processo anterior.

Zélia Pinheiro

Porto de Lisboa ouve arquitectos sobre ordenamento ribeirinho

Betão em vez de árvores

Ana Henriques

Não se sabe ainda quais serão as dimensões dos novos edifícios que ocuparão a zona ribeirinha, objecto de um plano de ordenamento agora em debate. Os arquitectos convidados pela administração do porto para se pronunciarem sobre o assunto temem que a cidade desça ao rio.

Foi uma sessão pouco concorrida aquela que na passada quinta-feira juntou arquitectos e urbanistas para discutir o plano de ordenamento da zona ribeirinha de Lisboa. Demasiada construção à beira-rio — “como se se tratasse de um ‘ghetto’ de luxo” — e poucos espaços verdes foram as principais críticas apresentadas, a que responsáveis portuários e projectista responderam como puderam.

“Pelo que vi, parece que a cidade descerá ao litoral.” Um arquitecto da Hidrotécnica Portuguesa, Alfredo da Silva e Castro, deu deste modo o mote às intervenções seguintes. Para a zona actualmente ocupada pelos inúmeros armazéns portuários — são vinte quilómetros de margem, entre Algés e Poço do Bispo — estão previstos variados empreendimentos, de hotéis a habitações, passando por espaços comerciais e lúdicos. A própria área destinada a actividades portuárias deverá aumentar em cerca de dez hectares, de acordo com informações do vogal do conselho de administração, Brito Neto.

O debate deixou claro que arquitectos e responsá-

veis portuários divergem na concepção de espaço lúdico. As propostas de criação de grandes espaços verdes arborizados à beira-rio de um dos intervenientes, o arquitecto Mário Suakay, Brito Neto respondeu com “pavilhões multi-usos para ténis, ‘jogging’ e natação, galerias de exposições”. Os “marginais da droga” que encontrariam abrigo num parque verde são, para Brito Neto, um risco demasiado grande.

Mário Suakay mostrou-se bastante crítico em relação às intenções da administração do Porto de Lisboa. “Não vejo neste projecto aquilo de que as pessoas precisam! O desenvolvimento da zona ribeirinha irá fazer-se com uma grande densidade de construção junto ao rio.” Outro interveniente chegou mesmo a dizer que havia uma grande contradição entre os desenhos apresentados e as intenções expressas pelos homens do porto, que falam em devolver o rio aos habitantes.

A todas as críticas responsáveis portuários e projectistas responderam com uma verdade incontornável: “Mesmo que excessiva, a volumetria prevista será inferior à existente neste momento”.

A questão da viabilidade

“As coisas também têm de ter um mínimo de viabilidade”, recordou o autor do plano de ordenamento da zona ribeirinha, Miguel Correia. Este arquitecto baseou o seu trabalho na ideia de continuidade entre o porto e a cidade — apesar do “fosso” criado pela linha do comboio e pelas grandes avenidas paralelas ao porto. A zona ocidental, entre Algés e a Praça do Comércio, integra os principais espaços abertos ao pú-

blico. De Santos, uma das áreas que deverá ter maior densidade de construção, desaparecerá um terminal de contentores. São 25 hectares que ficam livres, onde serão abertas praças e ruas.

A actividade portuária fica mais concentrada na zona oriental, como de resto acontecia até aqui, embora em Alcântara se mantenha um terminal de contentores de dimensões menores.

A opção mereceu o desacordo de um dos pouquíssimos técnicos camarários presentes, uma vez mais por causa da ligação cidade-rio. “Considero a questão bem resolvida na zona ocidental. Mas entre Santa Apolónia e o Poço do Bispo nada existe para que a população possa usufruir do Tejo”, referiu. Um dos especialistas da empresa que elaborou o plano estratégico do Porto de Lisboa explicou porquê: o número de contentores a receber deverá aumentar cerca de 50 por cento até ao final do século e é preciso desde já guardar espaço para isso.

Uma das últimas intervenções do debate pertenceu a Gravata Filipe, responsável por um plano de ordenamento do Porto de Lisboa que nunca foi executado. Também ele criticou a “excessiva ocupação extensiva” de toda a marginal e propôs em alternativa a construção em altura nalguns locais, poupando outros. Pôs em palavras os receios daqueles que já tinham falado mas que mal tinham abordado a questão por falta de informação disponível: “Não é viável construir edifícios de pequeno porte.”

Novas sessões de debate promovidas pela administração do porto terão lugar nos dias 11 — destinada a associações ambientais —, 12 (investidores imobiliários) e 13 (associações náuticas). ■

RECORTE

ORGANIZAÇÃO PORTUGUESA DE RECORTES DA UNIVERSIDADE LOM
OS MEIOS AO SERVIÇO DE INFORMÁTICA ESCRITA

Revista EXPRESSO

Lisboa 657

Edição nº 001133 de 16/07/94

URBANISMO

O RIO COMO DESTINO



RUI OCHÓA

NUMA exposição patente na Gare Marítima de Alcântara, mesmo em cima do Tejo, sob os frescos de Almada que falam do rio, a Administração do Porto de Lisboa (APL) vem a público com o que vai ser o futuro da faixa ribeirinha de Lisboa com o título sugestivo «O Rio Como Destino Privilegiado», apresentando o Pozor — Plano de Ordenamento da Zona Ribeirinha.

A APL dispõe de estatutos e legislação que lhe conferem total controlo e poder sobre as margens do Tejo, podendo dispor dessas áreas em proveito próprio. Tudo o que se passa na zona ribeirinha depende da APL que, nos seus terrenos, dispõe como entender — desde controlar a instalação de actividades até concessionar os seus terrenos para armazéns e indústrias, algumas nada tendo a ver com a actividade portuária. Poder e controlo que se sobrepõem a outras tutelas, como as das câmaras municipais e outros departamentos do Estado que regem o ordenamento do território.

Texto de
JOSÉ LAMAS*

Para que se saiba, a relação de Lisboa com o Tejo tem sido aquilo que a APL quis, entendeu ou permitiu. Dessa visão totalitária resultou a ocupação indiscriminada de toda a faixa ribeirinha, apenas permitindo que a cidade e os lisboetas percebessem o rio no Terreiro do Paço e na Torre de Belém. Noutras áreas livres de construções, como entre Belém e Alcântara, os terrenos têm sido utilizados com tudo quanto há, e sempre sem arranjo ou tratamento cuidado — porque o que esteve sempre em jogo não foi o interesse dos lisboetas mas, tão-somente, a rentabilidade dos terrenos. Terrenos públicos, entenda-se.

Voltemos à exposição.

O Porto de Lisboa atravessa um momento de mudança, e nisso segue o processo de outros congéneres europeus, provocado pelas alterações tecnológicas nos transportes marítimos. É assim que, em outras cidades, as áreas portuárias foram perdendo a sua importância, reduzindo a superfície ocupada ou mudando de local e, por este processo, vastas áreas e instalações (docas,

RECORTE

ORGANIZAÇÃO PORTUGUESA DE RECORTES DA IMPRENSA, LDA
50 ANOS AO SERVIÇO DA INSTRUÇÃO E ESPORTE

Revista EXPRESSO

Lisboa

857

Edição nº 001133 de 16/07/94

TINO IMOBILIÁRIO



armazéns e outras infra-estruturas) puderam ser utilizadas para o reequipamento das cidades, devolvendo ou reiventando a sua relação com os rios.

Este programa urbanístico tem permitido, nos últimos anos, várias experiências e realizações, de qualidade e objectivos variáveis, mas todas pautadas pela reutilização das antigas áreas portuárias para um conjunto de actividades que só a paisagem dos rios permite.

De Londres a Bordéus, passando por Helsínquia, Hamburgo, Génova ou Barcelona, tem-se registado, com maior ou menor generosidade, a apropriação colectiva das antigas áreas portuárias para oferecer aos cidadãos espaços livres e de recreio, parques e jardins, esplanadas e equipamentos públicos.

Dessas experiências há que retirar sérias lições. Do desastre urbanístico, ambiental e económico da densíssima mega-operação das «docklands» de Londres até à «frente de mar» de Barcelona, com vastos espaços públicos arborizados e plantados, vai uma distância muito grande.

Em Lisboa, o processo do reduzido parque cuidadosamente tratado que envolve a Torre de Belém justificaria por si só a ampliação deste programa, numa cidade altamente carenciada de espaços verdes, públicos, bem arrançados, equipados e utilizáveis. Para mais ainda, numa situação privilegiada como a beira-rio, já prevista desde 1965 no Plano Director de Lisboa. Seria este tipo de programas, conjuntamente com o reaproveitamento das estruturas e edifícios existentes, que se esperaria para as áreas que estão livres ou serão desafectadas pelo reordenamento do Porto de Lisboa.

A exposição não se poupa a meios para impressionar e seduzir o espectador, sendo certo que é difícil a um leigo distinguir, nas exposições de urbanismo, entre a encenação mediática e as consequências em termos de cidade. E os desenhos coloridos, as perspectivas e as fotomontagens, as maquetas reluzentes e com luzinhas a brilhar, mais os «slogans» publicitários, tentam fazer passar as propostas, envolvendo numa miragem o verdadeiro conteúdo do Pozor. ►

BETÃO À BEIRA-RIO

O QUE se esperaria que fossem vastas áreas livres para recreio e lazer, parques e jardins, jogos ao ar livre, equipamentos públicos, esplanadas e restaurantes, usufruindo do rio e atraindo a população, é, na realidade, um universo de betão de prédios e ruas, que, em sete sectores, de Algés à Expo 98, vão atafulhar a faixa ribeirinha, tapando a cidade e alterando por completo o seu perfil.

Assim, deixar-se-á de se ver do Tejo o Centro Cultural de Belém e a zona pombalina do Cais do Sodré e envolve-se a Central Tejo com edifícios de altura crescente até rivalizarem com a sua volumetria. Esquecem-se ideias anteriores, como a recuperação dos antigos estaleiros navais, os arsenais soterrados junto ao Ministério da Marinha ou o rebaixamento da linha de caminho-de-ferro e da Avenida da Índia na zona monumental de Belém, unindo a Praça do Império ao rio.

Também fica pelo caminho o conjunto de ideias apresentado no concurso de 1988 promovido pela Associação de Arquitectos Portugueses, cuja comissão de honra, tendo à cabeça o Presidente da República, integrou os ministros de tutela, desde as Obras Públicas ao Ambiente, os presidentes da Câmara de Lisboa, do IPPC, da CP, da Carris e da própria APL. Nesse concurso, um conjunto numeroso de ideias, umas mais felizes que outras, reflectia sobre o aproveitamento da zona ribeirinha, com destaque para as propostas de «58 ideias» de Francisco Silva Dias, ou de António Vasco Massapina, entre os arquitectos concorrentes.

Desse concurso terá ficado apenas o início des-

poletador do debate, apesar das promessas de integração dos concorrentes no planeamento da zona ribeirinha.

Falta ao Pozor uma ideia forte e estruturante da relação de Lisboa com o rio, ficando-se pela sucessiva ocupação dos espaços, como se de diversos bairros à beira do rio se tratasse.

Para ultrapassar esta visão não bastará a presença de uma equipa britânica (Terry Farrell, com o arq. Miguel Correia), ou o desenho de mais um arquitecto do Porto (Alcino Soutinho), entre os vários portugueses agora chamados a orientar os destinos de Lisboa, da Praça de Espanha ao Chiado, passando pela Av. da Liberdade. Não será a eventual futura qualidade arquitectónica das construções que eliminará os problemas que este plano pode gerar, porque a arquitectura não tem capacidade redentora se não for suportada por um adequado urbanismo.

Neste festival de betão à beira da água ficam por perceber inúmeros problemas que tal ocupação vai acarretar à cidade de Lisboa.

NEGÓCIOS OU LAZER?

EM PRIMEIRO lugar, pela densa ocupação e pelo tipo de usos propostos. Se para alguns sectores aparecem propostas piedosas de espaços recreativos e culturais, estes vêm sempre interligados a espaços comerciais (centros comerciais?). Noutros sectores, apenas se refere a existência de zonas comerciais e, por pudor, omitem-se as palavras «zona de escritórios», na realidade o conteúdo de «centro de negócios»!...

Trata-se fundamentalmente de mais um projecto imobiliário a fazer subir a febre que vem atacando a reutilização dos terrenos públicos, e que a própria APL exemplifica em outra zona da sua jurisdição — o Barreiro, a que aplica o mesmo tratamento.

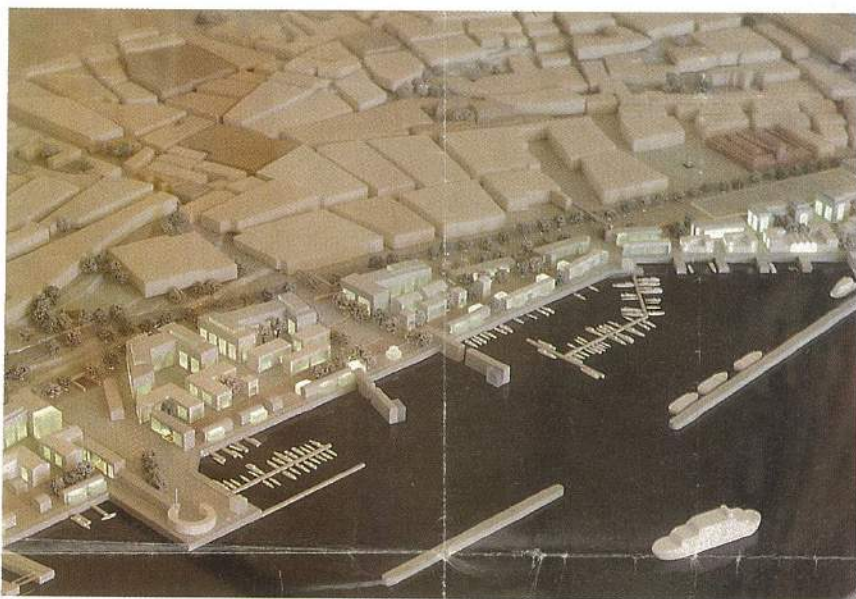
A margem do Tejo será transformada numa vasta operação imobiliária — e em todas as operações imobiliárias, ensina-nos a experiência, a rentabilidade é colocada em primeiro lugar. A APL diz isso mesmo na exposição: não vai largar os terrenos nem gastar os seus fundos a equipar a cidade e, pelo que nos mostra, a operação tem como primeiro objectivo um elevado saldo de bons lucros.

A quantificação das novas superfícies a construir não é referida, e os 60.000 m² de edifícios a recuperar são uma gota de água perdida nas imagens apresentadas. Em nenhum painel se apresenta os valores das novas áreas a construir (dado essencial num plano), mas pelas imagens não será exagerado pensar em mais de um milhão de metros quadrados de áreas de comércio e escritórios à beira da água.

Tão densa ocupação irá provocar o congestionamento e o aumento de tráfego na área central, problema tanto mais grave quanto, ao limitar a sua intervenção aos terrenos que tutela, a APL não intervirá em obras complementares de acesso e circulação nos seus bairros à beira-Tejo.

Ficam por avaliar as consequências sobre a cidade de tão densa e pesada urbanização, sobrecarregando-a nas suas zonas mais congestionadas e não propondo ligações fortes e francas que possam vencer as pesadas barreiras da Linha do Estoril e do conjunto Av. 24 de Julho/Av. da Índia.

A outro nível, parecem francamente comprometedoras as obstruções sistemáticas do perfil da cidade. Não se devolve o rio a Lisboa mas interpõe-se, entre esta e o rio, uma faixa de urbanizações que, como já foi dito, obstruirão a vista sobre o Centro Cultural de Belém e reduzirão ainda mais a visão dos Jerónimos, destruirão



«A exposição não se poupa a meios para seduzir o público. Mas o que se esperaria que fossem áreas livres, equipamentos públicos ou esplanadas, é na realidade um universo de betão»

RECORTE

ORGANIZAÇÃO PORTUGUESA DE RECORTES DA IMPRENSA, LDA.
53 ANOS AO SERVIÇO DA INFORMAÇÃO ESCRITA

Revista EXPRESSO

Lisboa

657

Edição nº 001133 de 16/07/74

a imagem da Central Tejo, taparão a zona pombalina do Cais do Sodré, e por aí fora.

Mas é nos sectores 3 e 4, zonas de Santos e do Cais do Sodré, no antigo aterro da Boa Vista, que o plano atinge o seu climax, transformando-as num bairro denso e especulativo.

Falta ao plano um conjunto de programas de interesse público, como parques e jardins, zonas de jogos e recreio, equipamentos públicos. Os espaços livres são tímidos e apertados, mesmo quando prolongam enfiamentos de ruas ou espaços de Lisboa; em toda a faixa se interpõe sempre uma rua à beira-rio sem que nunca qualquer zona verde chegue à água; a escala dos edifícios é exageradamente alta, e aos edifícios existentes poder-se-á dar destinos diferentes, desde a reutilização até à sua demolição/reconstrução pura e simples.

Esquece-se o plano, nos seus seis sectores (que, por falta de espaço, não é possível aqui analisar em pormenor), que uma das principais características da zona ribeirinha é a potencialidade de usufruto da paisagem da cidade e do rio, da atmosfera, da água e da luz, numa interface que deveria ser a mais livre possível, apenas pontuada por equipamentos e utilizações de interesse público.

Esquecem-se experiências estrangeiras como a da Ópera de Sidney — grande equipamento cultural à beira da água — ou a faixa arborizada da «frente de mar» de Barcelona, cuja dimensão e largura equivalem à zona entre Belém e o Terreiro do Paço.

Finalmente, pergunta-se onde irá Lisboa buscar tantos investidores para tantas novas urbanizações à beira da água, conjugadas com os milhares de metros quadrados já aprovados em outras áreas do concelho e da região e numa perspectiva de entulhar cada vez mais o perímetro urbano, já de si tão congestionado. Tal como se

LISBOA - ZONA RIBEIRINHA
- POZOR

apresenta, o plano será mais uma loucura imobiliária descontrolada, como tantas outras que, nestes anos, têm vindo a assaltar Lisboa, neste caso legitimada por planos e projectos de arquitectos conhecidos e com desrespeito pelas simples regras do bom senso urbanístico.

É uma perigosa visão megalómana esta que, à parte alguns programas desejáveis, como o aumento do número de lugares para barcos de recreio e o aproveitamento de alguns edifícios desafectados, poucas novidades ou benefícios trará à cidade.

Enquanto está livre e potencial, a zona ribeirinha pode sofrer muitos destinos, e assiste-nos a esperança de um arranjo ou utilização coerentes e de interesse público. Uma vez construída, será impossível voltar atrás, recuar e refazer. Por isso, o destino que se joga com este Pozor é tão importante.

Será preciso defender a margem ribeirinha de Lisboa, salvaguardá-la e valorizá-la. O Pozor poderá reequilibrar as finanças da APL, do Ministério do Mar ou da Câmara Municipal de Lisboa, mas não trará certamente as condições desejadas pelos lisboetas quanto ao usufruto do seu rio. A APL tem desdobráveis para deixar sugestões num cesto de papéis.

Só posso deixar um recado: **refazer o plano e colocar como objectivo principal os interesses da cidade, que bem precisa de uma visão mais temperada!** Deseja-se à beira-rio docas e barcos de recreio, espaços livres, parques e jardins, zonas desportivas, locais para passear, equipamentos públicos, áreas de recreio e lazer, restaurantes, cafés e esplanadas, com muitas árvores e sombra, num vasto programa que dê a Lisboa aquilo que não tem e que só ali poderá conseguir. ■

*Arquitecto

Professor associado da Faculdade de Arquitectura da SU.T.L.

RECORTE

ORGANIZAÇÃO PORTUGUESA DE RECORTES DA IMPRENSA, LDA.
53 ANOS AO SERVIÇO DA INFORMAÇÃO ESCRITA

Público Público

Lisboa

830

Ed. n.º 001593 de 17/07/94

Edição n.º 001593 de 17/07/94

biblioteca
Francisco Keil
do Amaral



108
Zona Ribeirinha

Edifícios terão altura média de 2,5 pisos

A ALTURA média dos edifícios prevista pelo Plano de Ordenamento da Zona Ribeirinha de Lisboa (Pozor) para a área entre Poço do Bispo e Alégés será de 2,5 pisos, de acordo com o arquitecto Miguel Correia. O projectista, que em conjunto com o britânico Terry Farrell executou o Pozor, responde desta forma às críticas de “construção excessiva à beira-rio” que têm sido levantadas por vários colegas seus e também por associações ambientalistas. Ribeiro Telles e Nuno Teotónio Pereira figu-

ram entre os arquitectos que já manifestaram publicamente as suas reservas sobre a forma como o plano quer devolver o rio à cidade.

Miguel Correia diz que não esperava outra coisa. São críticas de “pessoas rotuladas, cujas posturas a nível de densidade de ocupação do solo sempre foram claras”. O plano de ordenamento que concebeu “não é autista”, mas mudanças a este nível só serão feitas “depois de efectuados estudos de viabilidade e de tráfego”. Remete para es-

ses estudos a construção das unidades hoteleiras previstas em vários pontos da frente ribeirinha e a resposta à questão mais óbvia: como serão viáveis hotéis de três pisos?

A zona mais alta de todas, informa Miguel Correia, deverá ser a do Cais do Sodré, correspondente à altura dos edifícios da baixa pombalina: seis pisos, que incluem já mansarda e águas-furtadas. “Nalguns casos, a Administração do Porto de Lisboa até pediu aos projectistas para reduzir a dimensão dos edifícios

projectados!”, comenta, ao mesmo tempo que salienta que os índices de ocupação de solo previstos são inferiores aos existentes — ainda que seja pequena a percentagem de edifícios deitados abaixo. “A maioria será objecto de reconversão”, diz.

De qualquer modo, tudo dependerá em última instância dos planos de detalhe, para os quais a administração portuária abrirá concurso em Setembro ou Outubro. O início das obras destinadas a remodelar os 20 quilómetros de beira-rio está previsto para o final de 1995.

O projectista tece ainda críticas à Câmara Municipal de Lisboa e ao seu plano director municipal. “Quando começamos a trabalhar no Plano de Ordenamento da Zona Ribeirinha, nada estava definido para a área. O PDM fala em área de usos especiais. O que é isso?”. ■ A.H.

Semanário:
Lisboa 334
Edição nº 000557 de 25/07/94

POZOR

COISAS DA VIDA • POZOR

Lisboa: discórdias à beira-rio

Chamam-lhe a «nova Almada», uma «operação de especulação imobiliária». A APL diz que, por enquanto, o novo plano de ordenamento da zona ribeirinha é um «plano de intenções». Até ao ano 2000 muita coisa pode mudar.

Uns chamam-lhe «o projecto da nova Almada». Outros falam de uma «mera operação de especulação imobiliária». Há quem afirme que, «em vez de se ligar Lisboa ao Tejo, se caminha para uma dissociação cada vez maior entre a cidade e o rio». E ainda há os que o consideram «um grande disparate, uma perfeita megalomania». O chamado Pozor - Plano de Ordenamento da Zona Ribeirinha -, que prevê a reorganização dos cerca de 15 quilómetros de frente ribeirinha, entre Algés e os limites da zona da Expo-98, não tem sido poupado a críticas.

Para o arquitecto Gonçalo Ribeiro Telles, o plano apresentado ao público - há quase um mês - pela Administração do Porto de Lisboa (APL) e o Ministério do Mar, «tem uma filosofia errada e começa logo por não ser viável. Tem volumes de construção excessivos e difíceis de realizar. Disparatados, mesmo. Depois, em vez de permitir "trabalhar" os espaços abertos sobre o rio Tejo e, a partir deles, fazer a ligação de Lisboa ao rio valorizando as construções já existentes, aponta exactamente para o contrário. É uma perfeita megalomania», diz ao Semanário.

Mas as críticas do arquitecto não ficam por aqui. «Então, com tantos problemas que há para resolver em Lisboa, vão fazer um projecto destes? Com estas características? Porque é que não deixam os espaços abertos? Porque é que querem sobrecarregar Lisboa e o Tejo com construção? Não posso concordar com um plano desta natureza».

Um projecto «orientador»

A APL, no entanto, defende a sua «dama» com «unhas e dentes». Partindo do princípio de que é preciso «reconverter, dinamizar e valorizar as zonas ribeirinhas», à semelhança do que se faz no resto do Mundo, a APL encara as críticas feitas ao Pozor, «como alertas que serão obrigatoriamente tidos em conta», quando se passar à fase de concretização do plano.

«Já havia ideias e projectos para os terrenos ribeirinhos. O Pozor juntou todos e é, agora, uma boa proposta para valorizar Lisboa. Mas as críticas são sempre úteis. Por isso, a APL abriu espaço às sugestões e à discussão pública do projecto. Se a maioria entender que nada deve ser construído à beira-Tejo, a APL terá isso em consideração. Se, pelo contrário, ninguém apresentar saídas viáveis, então o Pozor poderá ir para a frente, tal como está. No fundo, este é um projecto orientador, que avança com ideias, e não algo definitivo que tem de ser seguido à risca. Até ao ano 2000 muita coisa vai mudar. Até a filosofia deste plano», explica ao Semanário Brito Neto, um dos administradores da APL.

Quanto à excessiva volumetria que é tantas vezes referida nas críticas a este plano, Brito Neto diz «não haver motivos para preocupações. O índice de utilização do solo é de 0,4, a percentagem de solo edificado cifra-se na ordem dos 15 por cento e o número médio de pisos (acima do

solo) proposto pelo Pozor é de 2,5. O volume de construção previsto é menor que o actualmente existente», garante-nos o administrador da APL.

Há muitas dúvidas no ar

Tal como Ribeiro Telles, também Pedro Brandão, presidente da Associação dos Arquitectos Portugueses, se mostra algo céptico quanto à viabilidade do Pozor. Embora considere «bastante positiva» a apresentação de um plano para toda a frente ribeirinha da capital, tem a certeza de que «há demasiadas dúvidas no ar. Quando é que os terrenos vão ser libertados? Quem é que vai investir? O Porto de Lisboa? Sociedades imobiliárias? Quando? Será que em 1998 ou 99, com todos os terrenos da Expo-98 disponíveis, vai haver interessados nos espaços da APL? O Pozor, tal como está, formaliza demasiado o que não pode ser formalizado, é pouco definido e, acima de tudo, induz em erro. Diria, até, que corre o risco de não passar de um plano



ALBERICO ANYES

• Há quem afirme que se caminha para uma dissociação cada vez maior entre a cidade e o rio

de papel desenhado», declara ao Semanário Pedro Brandão.

Mais uma vez, Brito Neto, da APL, defende-se das críticas. E garante que «as novas ideias são sempre bem-vindas». Para além do mais - diz Brito Neto ao Semanário - «ninguém sabe o que vai acontecer daqui para o futuro. Só quando se passar aos planos de pormenor e ficar decidido o que se vai construir é que se pode avaliar bem este plano. Por agora, estão lançadas as ideias de base. E o Pozor vai ser concretizado. Disso ninguém duvida».

Para Manuel Salgado, co-autor do projecto do Centro Cultural de Belém, «só o facto de o plano ter sido feito já é um ponto a favor. Modernizar o Porto de Lisboa e reinseri-lo na cidade é bom. Para já, o Pozor é uma boa base de trabalho», diz-nos este arquitecto. E Manuel Salgado acrescenta: «Agora há que ter cuidado com a maneira como será feito o equilíbrio entre a promoção imobiliária e o uso público de terrenos que são da cidade. Senão, o Pozor pode nunca chegar a ver a luz do dia».

Maria Martins

Algés-Belém-Junqueira arranca em finais de 1995

• Novos quiosques junto à Torre de Belém, lojas, anfiteatros, ateliers, muitas esplanadas... A zona Algés/Belém/Junqueira vai ser a primeira do Pozor a «arrancar».

O trecho marginal Algés/Belém/Junqueira vai ser o primeiro a merecer as atenções da equipa luso-britânica - liderada pelos arquitectos Miguel Correia e Terry Farrell - que projectou o Plano de Ordenamento da Zona Ribeirinha. É já em Setembro que vão ser feitos os planos de detalhe, estudos de tráfego, de ocupação e de impacto ambiental. Quanto às obras, devem «arrancar» em finais de 1995.

Primeiro, explica ao Semanário o arquitecto Miguel Correia, «é preciso requalificar toda a zona da Docca Pesca, para se criar o início do chamado Passeio Ribeirinho». Depois, será necessário garantir a transferência das instalações da

Marinha da Docca do Bom Sucesso, Capitania, Guarda Fiscal e Pilotos para a Docca de Pedrouços, de modo a que este espaço (45 hectares de terreno) fique liberto e «possa ser requalificado».

Frente à Torre de Belém, Miguel Correia e Terry Farrell querem instalar mobiliário urbano moderno com características permanentes. «É preciso tirar dali as roulettes e substituí-las por quiosques», diz Miguel Correia. Na Docca do Bom Sucesso, estacionamento automóvel e uma passagem inferior para peões, «cheia de lojas e muita luz», vão ser as principais modificações.

Para a zona do Museu de Arte Popular, está projectado um novo

espaço museológico. «Onde haverá lugar para uma grande loja dos museus, que irá manter viva a memória dos anos 40 e a Exposição do Mundo Português». O Pavilhão dos Artistas será demolido e dará lugar a anfiteatros, ateliers e galerias de arte.

À volta da Docca de Belém, os desportos náuticos são «campeões» e vão aqui ter o seu espaço privilegiado. De acordo com as previsões da APL, «cabará aos clubes náuticos interessados o desenvolvimento de um projecto virado para a náutica de recreio». Nas zonas do Parque das Missas e Centro Cultural de Belém, vão ser criadas áreas de estacionamento e passagens subterrâneas, «deixando o maior espaço livre possível».

Mais para montante, todo o complexo da Central Tejo «será enriquecido com uma valorizada envolvente edificada a que se agregará um tratamento ajardinado do espaço contíguo, sem restrições a uma ampla abertura de vistas ao rio». Aqui está pensada a

instalação de um série de pequenos edifícios - em substituição de edificações agora existentes - vocacionados para manifestações culturais.

Na Junqueira, frente à Cordoaria, será deixado um espaço livre, não se prevendo qualquer utilização para estas áreas. Mais junto ao rio, os pavilhões da APL serão demolidos e reconstruídos para a instalação de restaurantes, esplanadas e lojas, também com estacionamento. O edifício da FIL será mantido, mas terá outras vocações. No espaço fronteiro à FIL poderá ser construído um outro pavilhão «multi-usos», para concertos, prática de desportos vários ou congressos.

Tudo isto, com muitos espaços para estacionamento a acompanhar (estacionamento temporizado e pago), passagens de peões (inferiores e superiores) e interfaces de transportes urbanos que permitam uma perfeita acessibilidade rodoviária e ferroviária entre o Tejo e Lisboa.

MM

Lisboa - Zona Ribeirinha

POZOR

RECORTE
ORGANIZAÇÃO PORTUGUESA DE RECORTE DA IMPRENSA, LDA
53 ANOS AO SERVIÇO DA INFORMAÇÃO ESCRITA

Nova Gente

Gueluz

399

biblioteca
**Francisco Keil
do Amaral**
OA SRS

Edição nº 000933 de 3/08/94

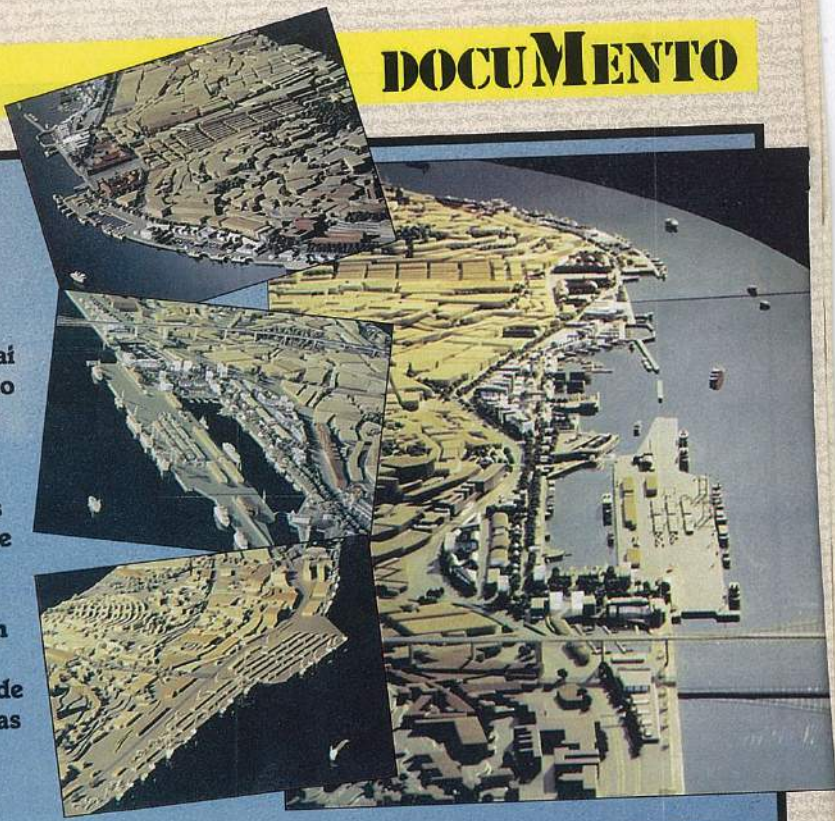
108

GENTE

DOCUMENTO

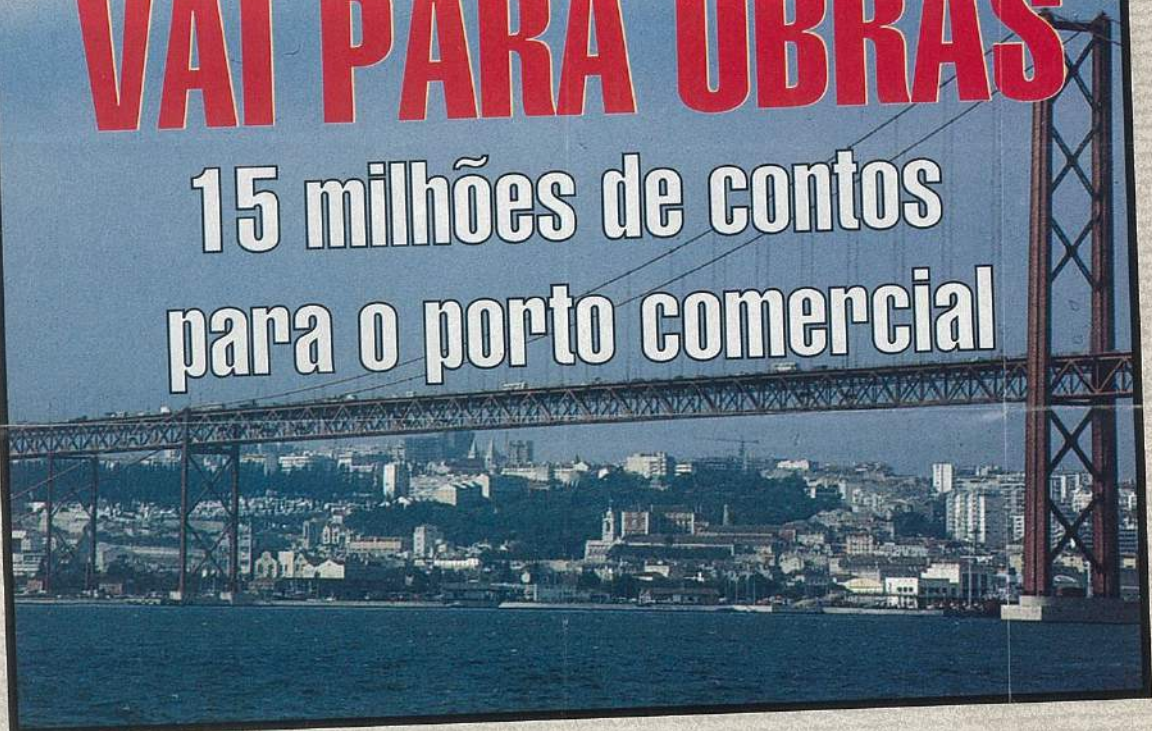
**O Tejo mais perto
dos lisboetas
na Expo 98**

A zona ribeirinha de Lisboa vai para obras. Só a modernização do porto comercial ascende a 15 milhões de contos. Mas há mais: reparação e remodelação de cais e gares marítimas e novo terminal de passageiros junto a Santa Apolónia. Cais do Sodré e Rossio serão dotados de um interface de transportes subterrâneos. Os contratos de exploração atingem já as duas dezenas, divididos por discotecas, escritórios, restauração e quiosques.



**ZONA RIBEIRINHA
VAI PARA OBRAS**

**15 milhões de contos
para o porto comercial**



A 17 de Julho de 1943 um navio transportando refugiados da Segunda Guerra Mundial seta a primeira embarcação a ancorar amarras no então novíssimo cais de Lisboa. Nos anos 60, as estações marítimas de Alcantara e da Rocha transformaram-se também no ponto de embarque de milhares de jovens portugueses (hoje na casa dos 40/50 anos) com guia de marcha para Angola, Moçambique e Guiné-Bissau.

Hoje, as estações marítimas deixaram de ser lugares de tristeza e ternura, cada vez mais, a transformar-se em locais aprazíveis para gozar, por exemplo, as delícias de um cruzeiro turístico.

A zona ribeirinha entre Aljés e Poço do Bispo (zona da Expo 98), num total de 15 quilómetros, vai sofrer uma autêntica revolução. O POZOR (Plano de Ordenamento da Zona Ribeirinha), que será executado por fases, é o principal instrumento dessa transformação, que vai alterar profundamente a vida na zona portuária citadina.

A interligação entre a cidade e o rio prevê privilegiar a cultura, preservar os espaços verdes, criar espaços ligados à natureza e melhorar a funcionalidade e modernismo no porto comercial, respeitando a composição do património histórico da cidade.

Nessa área envolvente serão instalados novos equipamentos e melhorados os acessos ao local para polti-



As maquetas do Plano de Ordenamento da Zona Ribeirinha estiveram em exposição na Estação Marítima de Alcantara

Zona de Santos acolherá mil embarcações de recreio

ciar uma acessível fruição. Aí nascerão discotecas, bares, auditórios para congressos e salas de exposições e muitos espaços verdes. Tudo para atrair os lisboetas para a beira-rio. A promessa é: "Viver Lisboa, viver o Tejo e devolver-lo aos lisboetas."

Recuperação de gares e cais portuários

A extensão territorial da competência administrativa do porto de Lisboa estende-se, em ambas as margens, desde uma linha no entranhamento da Torre do Bugio e do Forte de S. João da Barra, até uma linha paralela à ponte de Vila Franca de Xira.

A zona que se estende de Aljés ao Poço do Bispo é, portanto, uma das partes que está sob a jurisdição do porto de Lisboa.

Nessa zona desentolve-se, fundamentalmente, um porto comercial disperso por ambas as margens, consorte de diferentes tipos de terminais especializados — de graneis sólidos, designadamente cereais e produtos petrolíferos.

A modernização do porto passa pela remodelação das infra-estruturas portuárias — adaptando-as aos tratigos previstos, volume e tipologia das respectivas cargas — além de contar com duas realidades futuras: uma nova ponte e a Expo 98.

A primeira medida adoptada pela APF, consistiu na actualização do plano

estratégico, prevendo uma movimentação no ano 2000 que aponta para um aumento de 50 por cento, ou mais, no caso da carga containerizada.

O porto comercial irá concentrar-se, fundamentalmente, na zona oriental entre Santa Apolónia e o Poço do Bispo. Mas o terminal de contentores e a zona portuária de Alcantara manter-se-ão.

A cultura e o lazer podem

sair beneficiados desta interligação entre a cidade e o rio. A intenção é privilegiar os espaços de lazer preservando

num contexto de valorização do património cultural português.

Apolónia e a abertura à cidade de mais uma frente ribeirinha, prolongada até à Rocha do Conde de Obidos.

Entre Santo Amaro e Alcantara, o POZOR inclui a reparação e remodelação dos Cais da Rocha (cuja concessão das obras está já em concurso), e Cais de Alcantara Norte e da Rocha (com projectos em elaboração).

A adjudicação das obras para recuperação dos edifícios locais será efectuada ainda este ano, bem como o

reordenamento dos acessos rodoviários.

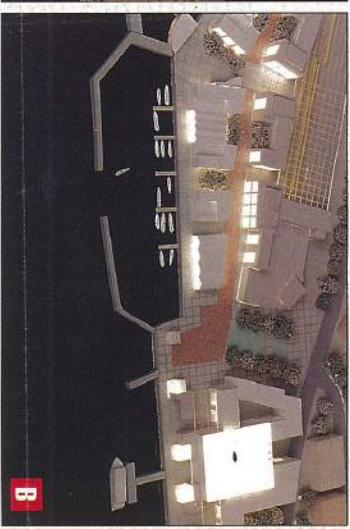
Terminal de passageiros e náutica de recreio

Paralelamente com as melhorias foi também analisada outra componente do tráfego comercial: os paquetes de cruzeiro, que estão a atingir um boom e de que o porto de Lisboa é já uma importante escala.

No último ano passaram pela capital mais de 200 navios e estiveram em trânsito cerca de 90 mil passageiros.

Quanto ao tráfego de passageiros, para além das duas gares marítimas onde se faz esse tráfego, Rocha do Conde de Obidos e Alcantara — para os navios de maior calado, tipo Cambrera e Queen Elizabeth II —, o Plano de Reordenamento da Zona Ribeirinha prevê a criação de um novo terminal de passageiros, na zona fronteira ao largo de Santa Apolónia.

"É um sítio onde urge fazer reparações. A infra-estrutura marítima é das mais antigas e já nem permite a acostagem de navios porque tem problemas de estabilidade", diz



Praca do Comércio e Santa Apolónia. Nesse percurso serão construídas pequenas unidades habituais, além de áreas de comércio e de habitação e do reordenamento da Praça de Santa Apolónia

Cais do Sodrê. Terá um importante interface de transportes, complementado com passagens subterrâneas. As vertentes de escritórios e comércio também serão contempladas

A zona entre Santo Amaro e Alcantara ficará com este aspecto, depois da reparação e remodelação do Cais da Rocha e Cais de Alcantara Norte e da Rocha

Belém. A zona envolvente será valorizada com novas áreas de estacionamento automóvel, duas passagens subterrâneas, espaços comerciais, zonas verdes e um museu

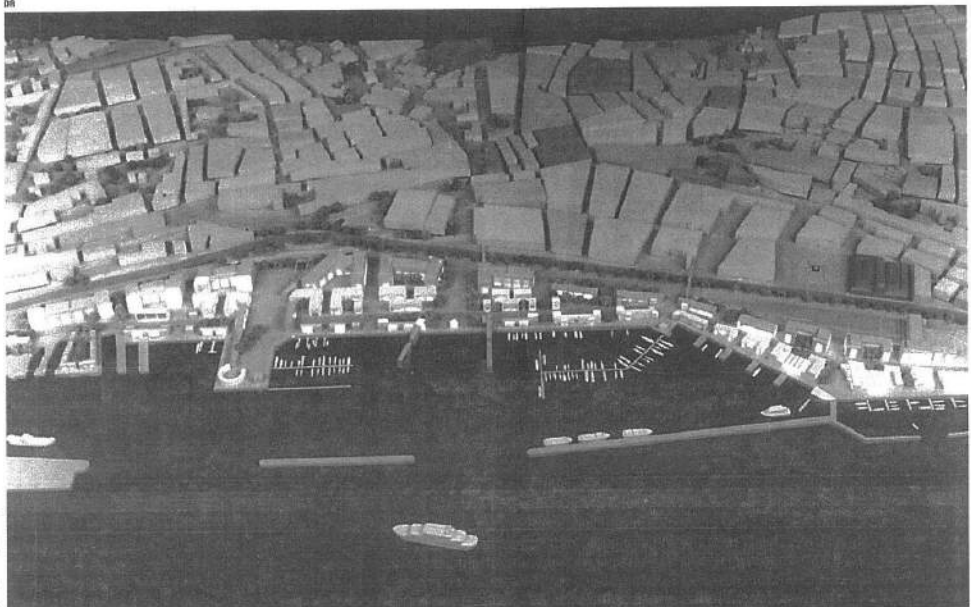


Câmara reivindica direito a ordenar zona ribeirinha

Avanços e recuos do Porto de Lisboa

Fernanda Ribeiro

O período fixado pela APL para a discussão pública do Plano de Ordenamento da Zona Ribeirinha terminou. Mas a verdadeira discussão "ainda agora começou". Poucos acreditam, porém, que este plano seja para cumprir. E há quem entenda, como a Câmara e a Associação de Arquitectos, que não deve competir à APL o direito de urbanizar partes da cidade cujo uso já nada terá a ver com a actividade do porto. A própria APL recua e diz que o que está no plano é uma mera sugestão. "Nem um centímetro cúbico de betão será construído antes de estarem prontos os planos de pormenor."



Zona de Santos: onde se prevê maior densidade de construção

A Administração do Porto de Lisboa (APL) nomeou uma comissão interna que até ao fim de Agosto vai analisar as mais de 1500 sugestões que lhe foram apresentadas, ao longo de Julho, quando o Plano de Ordenamento da Zona Ribeirinha (Pozor) esteve patente na Gare Marítima de Alcântara para a chamada discussão pública.

Ela foi fraca, porém, apesar dos mais de 4500 visitantes que a APL afirma terem visto a maquete e os desenhos do plano. Julho não seria o mês ideal, e há quem levante a dúvida: será que se pretendia verdadeiramente lançar a discussão ou apenas dar a ideia de que ela existia?

O que consta nas sugestões e críticas apresentadas à APL é, para já, desconhecido, e só em Setembro será divulgado, mas segundo a administração portuária, no relatório a elaborar, incluir-se-ão também as propostas e questões lançadas nos debates, em particular naquele que reuniu cerca de 40 arquitectos e urbanistas, que foi o mais participado de todos.

No fim deste percurso, o plano deverá ter em conta, e eventualmente ser alterado, os aspectos "mais pertinentes". A APL já abriu entretanto concursos de pré-qualificação de equipas de arquitectos, para a elaboração dos planos de pormenor das seis zonas do Pozor.

O PÚBLICO contactou vários arquitectos e a autarquia lisboeta, a quem pediu uma opinião sobre o Pozor. E uma das questões desde logo suscitadas prende-se com o direito de a APL urbanizar uma parte da cidade, em espaços onde desapareceu — ou está em vias disso — a actividade portuária.

Jorge Sampaio, embora destaque a importância da modernização e desenvolvimento do porto de Lisboa, é o primeiro a levantar a questão: "Se a modernização e melhoria de infra-estruturas portuárias permitem a libertação de terrenos hoje desnecessários à exploração portuária, o seu ordenamento urbanístico deve ser realizado de acordo com os interesses da ci-

dade e sob a responsabilidade dos seus órgãos eleitos, a quem devem competir a definição, execução e gestão das políticas urbanísticas".

Ao reivindicar este direito da autarquia, sublinha que ele "está em concórdância com a filosofia que subjaz à legislação portuguesa no que diz respeito ao direito de reversão, no domínio da expropriação". Ou seja, aplique-se a lei, defende Sampaio.

No entanto, Sampaio entende que o Pozor "é um começo", um "passo positivo" no sentido em que, "pela primeira vez, nele se reconhece que a zona ribeirinha não se circunscreve apenas às funções portuárias".

E "tratando-se de uma primeira ideia, há que esperar a sua continuidade, no desenvolvimento dos vários planos de estrutura concertados e enquadrados", para cuja realização a autarquia manifesta "a sua total disponibilidade" e espera a maior participação de todos. "A não ser assim", sublinha Sampaio, "corre-se o risco de, por um lado perder uma soberana oportunidade de garantia de acessibilidade ao rio e, por outro, de criar desequilíbrios sócio-urbanísticos, que dificultarão sobremaneira a melhoria da qualidade devida urbana de Lisboa".

"Onde está o porto?"

Outros problemas são suscitados pelos arquitectos contactados pelo PÚBLICO, entre eles Luís Gravata Filipe, autor de um outro plano elaborado em 1989, a pedido da APL, para a zona entre Santa Apolónia e Santos, aparentemente abandonado pela actual administração portuária, presidida por Figueiredo e Sousa, que pouco depois de tomar posse do cargo, no ano passado, encomendou a outra equipa de arquitectos, a de Miguel Correia e Terry Farrell, o actual Pozor.

Gravata Filipe acha que o Plano contém muitas indefinições, mas acima de tudo questiona "a sua falta de estratégia".

"É difícil adivinhar o que é que preside à elaboração deste

plano. Afinal onde está o porto, agora? Antes, era tudo porto, agora nota-se uma falta de integração urbano-portuária do ponto de vista estratégico".

Além disso, diz, para quem veja a maquete e os desenhos do Pozor, "parece que se faz tábua rasa de tudo o que anteriormente foi feito [no planeamento da zona ribeirinha] e se faz tudo de novo".

Mas, acrescenta que, quando se questiona a APL, esta respon-

de que "não se vai demolir nada" e que as volumetrias definidas são apenas uma sugestão. Nesse caso, "o que se pretende fazer não é aquilo que se vê na maquete e na exposição. Será outra coisa, mas essa não se sabe ainda o que é".

No que se viu exposto, Gravata Filipe critica também a "demasiada uniformidade nas construções propostas", embora admita que tenha de se esperar pelos planos de pormenor para

se conhecerem melhor as volumetrias e as intenções de uso.

"Felizmente não é para cumprir"

Manuel Graça Dias acha que este plano apresentado pela APL peca por falta de programa. Acrescenta porém que "felizmente, ele não é para cumprir".

"Este enfadonho plano repete, monotonamente, a mesma

(questionável) atitude de desenho ao longo de toda a costa, de Algés aos Olivais. A pouco ambiciosa operação, vem somar-se, então, a falta de espessura — ou a falta do seu desejo — que esta resolução contém".

Mas, "não compete aos arquitectos a descoberta de programas", salienta. "Competirá, neste caso, ao poder político, portuário e municipal a obrigação de estabelecer programas que interpretem os desejos para aquele lu-

Presidente da APL: "Edificações novas no Pozor são mera sugestão"

Maquete estava errada

ALBANO FIGUEIREDO e Sousa, presidente da Administração do Porto de Lisboa, diz-se "satisfeito" com o Pozor. Acha que ele cumpre os objectivos da APL e defende ao limite a vocação portuária de Lisboa. Se alguma "sugestão de imobiliário nele consta", é "mera sugestão". E agora admite até que "foi um erro" incluir na maquete e nos desenhos do plano novas edificações, com volumes definidos, porque "elas não correspondem à realidade". Essa é, assim, desconhecida.

Em declarações ao PÚBLICO, Figueiredo e Sousa mostrou-se, no entanto, preocupado com certas críticas que têm sido feitas ao Pozor, que, pensa, está a ser "mal compreendido".

"A APL não tem qualquer vocação imobiliária", admite, e "o que as pessoas viram na maquete, de ocupação das zonas livres [de actividade portuária], não é para ser. As volumetrias estavam a uma escala diferente do resto", argumenta agora.

"Foi um risco que corremos, o de incluir essa definição já nesta fase. Mas era apenas gerativo. Achámos que expor uma maquete sem nenhum tipo de ocupação, nas zonas livres [que representam uma grande fatia dos 15 Kms abrangidos pelo Plano] poderia levar as pessoas a pensar que não lhes estávamos a mostrar nada".

Mas garante, "nem um centímetro cúbico de betão será construído antes de estarem concluídos os planos de pormenor" que agora terão de ser elaborados para as seis zonas do Pozor — uma tarefa de que a APL irá encarregar uma dezena de equipas de arquitectos e que espera ter pronta num ano. "Aí, sim, se saberá que tipo de edificações vão surgir. O Pozor não é um facto consumado".

Ainda assim adianta, "algumas das construções sugeridas no Plano, foram já postas de parte, como por exemplo a de uma edificação próxima do Museu da Electricidade", que "já não será feita, dadas as críticas".

Quanto a demolições, só haverá em certas zonas para criação de espaços verdes.

Acima de tudo, sublinha Figueiredo e Sousa, o que era importante para a APL, era ordenar quatro tipos de espaços: os do desenvolvimento do porto, destinados a infra-estruturas de carga, os das infra-estruturas de passageiros, os das actividades náuticas de recreio e, por fim os das chamadas "zonas livres" de actividade portuária.

Estas últimas representam "só dez por cento dos investimentos [de 20 milhões de contos] que a APL vai fazer nos próximos seis anos", uma vez que, aí, será sobretudo o investimento privado que há-de participar, en-

quanto nas estruturas de carga vai aplicar 70 por cento das verbas, afirma.

No entanto, se, como diz Figueiredo e Sousa, as edificações constantes no Plano não são reais, o que foi então proposto aos investidores, a quem a APL apresentou o Pozor, numa sessão técnica que a eles era exclusivamente destinada? Que expectativas podem ter eventuais promotores de obras se não souberem com o que podem contar? Foi-lhes vendido gato por lebre?

E que discussão pública poderia haver então, se o que é dado a ver não corresponde à realidade? Essas são questões que a APL não esclarece.

"A densidade de construções novas será baixíssima e os edifícios não ultrapassarão os dois, três andares, pelo que não será nunca concorrencial em oferta, com outras zonas da cidade", promete, de qualquer forma Figueiredo e Sousa. Essa garantia deixa uma outra dívida: construir em zonas de aterro é caro e poderá não ser atractivo para os promotores investir em edificações de tão pequeno porte.

Uma coisa é certa, a APL não está disposta a abdicar dos direitos que detém na zona ribeirinha, mesmo nas áreas de usos não portuários, nem a entregar à Câmara a elaboração de planos no seu território. "Só se a lei mudar", afirma Figueiredo e Sousa. ■ F.R.

gar. Aos arquitectos que forem chamados competirá cumprir esses desejos e devolvê-los, se possível, enriquecidos de outras expressões, transbordantes de alegria e sugestões”.

Se o plano lhe tivesse sido encomendado, responde: “Procuraria, na ambiguidade da falta de um programa, interpretar os diferentes momentos da cidade no seu encaixe com o rio e definir ‘bocados’ diferentes”.

No seu Pozor haveria, “o sítio do prazer, o lugar da praia, a ilha das torres olhando Lisboa, edifícios inteiros reflectindo-se na água, estradas que bordejassem a costa, transportes que corressesem no Tejo, pessoas que morassem em lugares de privilégio”.

As actividades a que daria mais espaço: à imaginação. Mas acha que “todos os tipos de actividades poderão ali ter lugar”. Ou então essa actividade “real” portuária — se real se mantivesse, não haveria talvez este afã dos planos —, que tão lindamente despenteou a costa, a tornou repleta de guindastes e carris, pontes e paquetes, carqueiros e contentores, tão cheia de engenharia da “beleza útil” e tão carregada de sentido prático”.

Acha que o reordenamento da zona ribeirinha de Lisboa não poderia adoptar qualquer outro modelo de outra qualquer cidade europeia: “Não conheço nenhuma cidade com um estuário como o Tejo”.

“Um muro de betão”

Um outro arquitecto, que logo na altura da apresentação do Pozor, o crítico, foi Gonçalo Ribeiro Telles, para quem este plano cria “um muro de betão entre a cidade e o Tejo, destruindo vistas, a silhueta de Lisboa e saturando os espaços”.

Isto, quando em seu entender ele “deveria ter como principal objectivo a criação de espaços públicos abertos sobre o rio, para serem vividos pela população. Na margem actual, apenas existem o relvado da Torre de Belém e o Terreiro do Paço”.

Mas também acha que “este plano não é para cumprir”. E “vem apenas abrir mais uma possível frente de construção, comprometendo a revitalização da Baixa, a conclusão do Martim Moniz, a reocupação do Chiado, a reabilitação do Barreiro, a viabilidade da Expo-98”.

“A vocação da margem é para actividades ao ar livre, o passeio, o lazer, a contemplação e quanto à barreira do caminho de ferro, ela é ultrapassável por passagens inferiores e superiores bem traçadas”. De qualquer forma, para Ribeiro Telles, “os espaços desactivados da actividade portuária devem ser entregues à Câmara, a única negociação possível”.

“Pozor exclui população”

Já para o arquitecto Costa Cabral, o plano “não devolve o rio à cidade”. Antes o vincula às utilizações previstas, com exclusão da população em geral”. Além de entender que não devem ser construídos novos edifícios a não ser excepcionalmente.

“Deveria ser fundamentalmente zona livre, com equipamento pontual, o menos possível, só o indispensável. Como modelo

poder-se-ia tomar o actual arranjo da zona de Belém. Como actividade preferencial: deveria ser uma zona de contemplação. Um espaço de sossego, importantíssimo como contraponto ao bulício da cidade e fundamental como espaço de descompressão”.

Também espera que este plano não seja para cumprir. E afirma que tem “dúvidas quanto à sua legalidade, uma vez que se trata de terrenos de uso público ou actividades portuárias, exclusivamente”.

Modelos de outras cidades “só para ajudar a reflectir sobre este caso”, mas “o que é importante é encontrar a sua solução específica e o que melhor serve a cidade de Lisboa”.

“Barreiras substituídas por novas barreiras”

Para os arquitectos Pedro Botelho e Nuno Teotónio Pereira, “o Pozor não devolve o rio à cidade. As barreiras actuais, constituídas por armazéns, são substituídas por novas barreiras de tecido edificado, quase sempre mais denso”.

“A zona ribeirinha desactivada de usos portuários constitui uma oportunidade única para criar os espaços livres, de que a cidade e a beira-rio são extremamente carenciadas”. Esses espaços seriam “naturalmente pontuados com equipamentos de apoio às marinas de recreio e restauração”. E “deviam ser construídas piscinas e campos desportivos ao longo de uma faixa verde quase contínua à beira-rio”.

Entendem também que “as praças que o Pozor propõe são acanhadas”. Para fazer chegar a cidade ao rio “deveriam ser previstas quatro ou cinco praças, localizadas em pontos estratégicos, ladeadas, aí sim, por edifícios de certo porte, perpendiculares à margem, de valor emblemático”.

A vocação da zona é “a de áreas desafogadas de fruição pública. E o Pozor contradiz este objectivo, dada a sua natureza de plano de desenvolvimento imobiliário”.

“Muita cidade e pouco porto”

Pedro Brandão, presidente da Associação de Arquitectos Portugueses, questiona sobretudo, “se é à APL que compete definir critérios de desenvolvimento urbano, na zona mais nobre da cidade, agora que ela reconhece que essa zona deixou de ter préstimo para a actividade portuária?”.

Durante muitos anos a APL assentou sua doutrina na ideia de que a actividade portuária exigia a disponibilidade de toda a margem Norte do Tejo e ainda previa importantes localizações na margem sul das quais a plataforma do Bugio foi a megalomania mais conhecida. O Pozor representa uma reviravolta total nesta ideia. E a APL propõe agora, “em vez de muito porto e pouca cidade, muita cidade e pouco porto”.

“Da natureza da instituição decorre uma lógica de proprietário fundiário, interessado em viver da renda, e não a lógica de uma administração urbanística, eleita pelos cidadãos, interessada no fazer da cidade”, diz o presidente da AAP, para quem “é compreensível que o Pozor seja um

plano imobiliário”. “O que esperamos é que a Câmara tenha outra ideia”.

Sobre a viabilidade do Plano, considera que “ele assenta em dados e opções de carácter económico de elevado grau de imponderabilidade”. Mas, sublinha “muito pouco será possível fazer, na prática, sem o prolongamento do aterro do terminal oriental de contentores — condição para a libertação das actividades portuárias ainda existentes entre a Rocha e Santa Apolónia, obra esta que dificilmente será feita antes de 1998”.

“Com a oferta imobiliária da Expo-98 e de outros empreendimentos de dimensão que naquela data estarão disponíveis no mercado, qual será o panorama para o investimento imobiliário? Além disso a APL não se propõe alienar terrenos mas cedê-los precariamente. Que “negócio” será possível nestas condições?”

“Toda a parte da zona ribeirinha que não tenha actividade portuária deve ser vista como uma área não comprometida, alocada desde logo a espaço público, livre e habitável. Nenhuma actividade estará fora da vocação desta zona, mas “são lhe mais associáveis as actividades com forte usufruto público e relação com o plano de água. E como não se faz cidade sem moradores, a habitação, em particular para os mais jovens”.

“A zona ribeirinha não deve ser um ghetto. Entre ela e a cidade deve haver tudo o que há na cidade — um fluxo interminável de vida”. E, para ela, Pedro Brandão defende “um modelo próprio, entendendo Lisboa e o Tejo como sítios únicos no mundo”.

“Esforço a enaltecer”

Tomás Taveira, presidente do Conselho Directivo da Faculdade de Arquitectura de Lisboa — instituição a quem a Administração do Porto de Lisboa encomendou recentemente um plano para a zona entre Algés e o Jamor, confígua à abrangida pelo Pozor — foi até agora o único arquitecto, entre os que acederam responder às questões colocadas pelo PÚBLICO, a defender a administração portuária e a enaltecer o “esforço” feito com a apresentação do Pozor.

As críticas tornadas públicas, Taveira atribui “o espírito português”, que “procura sempre evidenciar efeitos negativos, esquecendo os factores positivos”. “As reacções mais ou menos epidémicas que se têm verificado estão muito relacionadas com esse espírito”, afirma. “Acima de tudo houve um esforço real e muito honesto por parte da APL para tentar re-sistemizar uma área, cujas vocações possíveis são várias, extremamente diferentes, e algumas mesmo contraditórias”.

Tomás Taveira acha que “a APL conseguiu o que queria [a re-sistemização do porto], de um lado actividades comerciais portuárias, de outro actividades comerciais não portuárias, de outro actividades lúdico-desportivas e ainda áreas de lazer onde se possa, com evidente ganho, misturar várias delas”. O arquitecto assume-se como o primeiro e único a realçar este aspecto: “Isto ainda não foi visto nem analtecido por ninguém e é importante”. Entende porém que o Pozor é “um pretexto, um ponto de partida para a discussão. É não um resultado”. ■

Lisboa - Zona
Ribeirinha / Pozor

RECORTE

ORGANIZAÇÃO PORTUGUESA DE RECORTES DA IMPRENSA, LDA.
53 ANOS AO SERVIÇO DA INFORMAÇÃO ESCRITA

Público
Lisboa 350

Edição nº 001664 de 26/07/94

A. A. P.

Biblioteca

Por Lisboa e o seu Tejo

108 OS JORNALISTAS David Borges (TSF), Joaquim Vieira ("Expresso"), Luís Marques (SIC), Mário Bettencourt Resendes ("Diário de Notícias"), Miguel Sousa Tavares ("Grande Reportagem"), Vicente Jorge Silva (PÚBLICO), os escritores António Lobo Antunes e José Cardoso Pires, a poetisa Sofia de Mello Breyner, o sociólogo António Barreto, os pintores Menez e Jorge Martins, os arquitectos Bartolomeu Costa Cabral e Gonçalo Ribeiro Telles, o designer Henrique Cayatte, o economista Leonardo Ferraz de Carvalho, o empresário Manuel Reis, o fadista Carlos do Carmo, o cineasta Fernando Lopes, o advogado Francisco Teixeira da Mota, o dirigente da Ordem dos Médicos, Joaquim Machado Cândido, são os nomes que integram a comissão que está a promover um abaixo-assinado "em Defesa de Lisboa".

Contestam o Plano de Ordenamento da Zona Ribeirinha (Pozor) apresentado pela Administração do Porto de Lisboa, por se entender que este vai ocupar

áreas que poderiam servir para actividades de lazer, reforçando assim a barreira já existente entre a cidade e o rio Tejo.

Já subscreveram o documento, além dos elementos da comissão, dezenas de nomes, entre os quais os pintores Júlio Pomar, René Bertholo, os arquitectos Manuel Tainha, Michel Tousseint, Nuno Teotónio Pereira, Pedro Botelho, os cantores Amélia Muge, José Mário Branco, Sérgio Godinho, os escritores Eduardo Prado Coelho, Francisco José Viegas, o bastonário da Ordem dos Médicos, Carlos Santana Maia, o psiquiatra Daniel Sampaio, os jornalistas António Perez Metelo, Clara Ferreira Alves, Fernanda Mestrinho, João Mendes, José Alberto Carvalho, Maria João Avillez, Paulo Camacho, Nicolau Santos e o realizador de cinema João Botelho.

A comissão vai promover uma conferência de imprensa, na próxima terça-feira, dia 27 de Setembro, pelas 11h30, junto à Torre de Belém, para divulgação dos seus objectivos. ■

RECORTE

ORGANIZAÇÃO PORTUGUESA DE RECORTES DA IMPRENSA, LDA.
53 ANOS AO SERVIÇO DA INFORMAÇÃO ESCRITA

DIA (D)

Matinha-Lisboa

Edição nº 000455 de 20/09/94

28 de Setembro de 1994

O DIA

Zona de Lisboa

Cidadãos admitem impugnar plano de ordenamento ribeirinho

A comissão promotora de um abaixo-assinado contra o Plano de Ordenamento da Zona Ribeirinha (POZOR), constituída por cidadãos de Lisboa, está a estudar a possibilidade de impugnação judicial do POZOR.

Em conferência de Imprensa junto à Torre de Belém, Francisco Teixeira da Mota, um advogado que integra a comissão, questionou a legitimidade da Administração do Porto de Lisboa para permitir a construção naquela zona.

Os promotores do abaixo-assinado consideram que o POZOR "prevê a ocupação de áreas que deveriam servir para desenvolver actividades de lazer e não para reforçar a barreira já existente entre a cidade de Lisboa e o Tejo".

Os elementos da comissão afirmam que o POZOR entra em discordância com as aspirações dos lisboetas e, para contestar o POZOR, pretendem ser recebidos em S. Bento e pelo ministro do Mar, Azevedo Soares.

Vão também pedir audiências aos presidentes das Câmaras de Lisboa e Oeiras, Jorge Sampaio e Isaltino Morais, respectivamente, e aos grupos parlamentares e ainda à Associação de Arquitectos Portugueses e à Associação Portuguesa dos Arquitectos Paisagistas.

Os contestantes defendem que a zona ribeirinha de Lisboa deveria ficar liberta de construção, para dar lugar a mais espaços verdes que, pontualmente, poderiam ser apoiados por alguns edifícios já existentes.

Consideram ainda que a consulta pública sobre o referido plano não teve qualquer eficácia porque foi realizada num período de férias.

"Lutar contra o facto consumado" é a palavra-chave desta luta de cidadãos que se juntaram para manifestar o seu desagrado contra o POZOR.

O arquitecto Ribeiro Telles, outro dos membros da comissão, afirmou que o POZOR é um plano irrealizável, que apenas tem por finalidade a realização de determinadas operações financeiras.

O POZOR, apresentado a 29 de Junho pelo ministro do Mar, esteve em exposição até 31 de Julho e aponta para a abertura da cidade ao rio na frente ribeirinha entre Algés e a Zona da Expo-98, numa

faixa de cerca de 15 km de extensão.

De acordo com o ministro, o plano vai "possibilitar a recuperação e a rentabilização de um património de cerca de 60 mil metros quadrados de construções que serão facultadas à iniciativa dos agentes económicos para o desenvolvimento de actividades comerciais, lúdicas, cívicas, turísticas, recreativas e culturais".

O presidente da Câmara de Lisboa, Jorge Sampaio, disse, no passado dia 15, que a CML "não foi chamada a pronunciar-se previamente sobre o POZOR" e sublinhou o princípio de que o ordenamento e gestão urbanística das zonas ribeirinhas não afectas à actividade portuária deve competir exclusivamente ao município.

Lisboa - Zona Ribeirinha
- POZOR

RECORTE

ORGANIZAÇÃO PORTUGUESA DE RECORTES DA IMPRENSA, LDA.
53 ANOS AO SERVIÇO DA INFORMAÇÃO ESCRITA

Comércio do Porto (10)
Porto 320

comércio do Porto

Edição nº 940117 de 28/09/94

Ed. nº 940119 de 28/09/94

Grupo encara a impugnação judicial do POZOR

Lisboetas contra plano para a zona ribeirinha

A comissão promotora de um abaixo-assinado contra o Plano de Ordenamento da Zona Ribeirinha (POZOR), constituída por cidadãos de Lisboa, está a estudar a possibilidade de impugnação judicial daquele plano.

Em conferência de imprensa, realizada ontem à tarde junto à Torre de Belém, Francisco Teixeira da Mota, um advogado que integra a comissão, questionou a legitimidade da administração do Porto de Lisboa para permitir a construção na zona ribeirinha da capital.

Os promotores do abaixo-assinado consideram que o POZOR «prevê a ocupação de áreas que deveriam servir para desenvolver actividades de lazer e não para reforçar a barreira já existente entre a cidade de Lisboa e o Tejo».

Os elementos da comissão afirmam que o POZOR entra em discordância com as aspirações dos lisboetas e, para contestar o Plano de Ordenamento da Zona Ribeirinha, pretendem ser recebidos em S. Bento e pelo ministro do Mar, Azevedo Soares.

Além disso, vão também pedir audiências aos presidentes da Câmara de Lisboa e de Oeiras, respectivamente Jorge Sampaio e Isaltino

Morais, aos grupos parlamentares, assim como à Associação de Arquitectos Portugueses e à Associação Portuguesa dos Arquitectos Paisagistas.

Os contestários defendem que a zona ribeirinha de Lisboa deveria ficar liberta de construção para dar lugar a mais espaços verdes que, pontualmente, poderiam ser apoiados por alguns edifícios já existentes. Consideram ainda que a consulta pública sobre o referido plano não teve qualquer eficácia porque foi realizada num período de férias.

Lutar contra o facto consumado

«Lutar contra o facto consumado» é a palavra-chave desta luta de cidadãos que se juntaram para manifestar o seu desagrado contra o POZOR.

A este propósito, o jornalista Miguel Sousa Tavares, que integra a comissão, considera que o essencial «é acabar com a mentalidade salazarista, segundo a qual o que é do Estado é do Governo, para seu belo uso e prazer».

«Trata-se de uma campanha de boa política», comentou Miguel Sousa Tavares.

Também o arquitecto Ribeiro Telles, outro dos membros da comissão, afirmou que o POZOR é um plano irrealizável, que apenas tem por finalidade a realização de determinadas operações financeiras.

O POZOR, apresentado a 29 de Junho pelo ministro do Mar, esteve em exposição até 31 de Julho e aponta para a abertura da cidade ao rio na frente ribeirinha entre Algés e a Zona da Expo-98, numa faixa de cerca de 15 quilómetros de extensão.

De acordo com o ministro Azevedo Soares, o plano vai «possibilitar a recuperação e a rendibilização de um património de cerca de 60 mil metros quadrados de construções que serão facultadas à iniciativa dos agentes económicos para o desenvolvimento de actividades comerciais, lúdicas, cívicas, turísticas, recreativas e culturais».

Por seu lado, o edil lisboeta, Jorge Sampaio, disse, no passado dia 15, que a Câmara «não foi chamada a pronunciar-se previamente sobre o POZOR», invocando o princípio de que o ordenamento e gestão urbanística das zonas ribeirinhas, não afectas à actividade portuária, deve competir exclusivamente ao município. (Lusa)

APL manda brochuras sobre o Pozor aos autarcas lisboetas

Freguesias querem intervir na zona ribeirinha

Guilherme Paixão

As freguesias de Lisboa querem ter uma voz activa no ordenamento da zona ribeirinha. Acusam a APL de elaborar o Pozor à revelia do poder local e exigem agora um amplo debate. Pediram explicações sobre o plano ao Porto de Lisboa e como resposta receberam três folhetos. Uma "falta de respeito", dizem os autarcas.

As juntas de freguesia da capital que confrontam com a margem do Tejo acusaram, quinta-feira, a Administração do Porto de Lisboa (APL) de "total desrespeito pelo poder local" no processo de elaboração do Plano de Ordenamento da Zona Ribeirinha de Lisboa (Pozor) e exigiram um "amplo debate público, em que sejam auscultadas as opiniões dos cidadãos quanto ao uso que deve ser dado" às faixas do estuário não afectas à actividade portuária.

Reunidos quinta-feira à noite na sede da Junta de Freguesia de Alcântara, os responsáveis de seis das 14 freguesias ribeirinhas decidiram "não aceitar sem prévia discussão o Pozor (...) por ele dificultar ainda mais a acessibilidade e fruição das margens do Tejo pelos

cidadãos". Acusando a APL de falta de diálogo e de querer "esconder alguma coisa", os autarcas sublinharam a indiferença com que as freguesias são tratadas pelo Porto de Lisboa.

"Pedimos o Pozor à APL para o analisar e mandaram-nos apenas três folhetos, tal como faz uma empresa imobiliária", contou José das Neves Godinho, presidente da Junta de Freguesia de Alcântara. "Nós somos os representantes eleitos do povo, e nem sequer por isso se dignaram

a consultar-nos ou a dar-nos informações sobre o plano. É uma total falta de respeito da parte de uma entidade oficial [APL]", acrescentou Filipe Pereira, presidente da Junta de Freguesia de Santa Engrácia. À noite foi, aliás, aproveitada para denunciar algum ostracismo a que as freguesias têm sido votadas pelos poderes públicos, inclusivamente, embora não forma sistemática, pela Câmara de Lisboa.

Reconhecendo que apenas conhecem o Pozor atra-

vés da comunicação social e das brochuras da APL, os autarcas das freguesias presentes — Alcântara, Beato, Santa Maria de Belém, Santa Engrácia, Santo Estevão e São João — reivindicaram um maior diálogo por parte da APL com a população, de modo a que esta se possa pronunciar sobre o futuro da zona ribeirinha. "A exposição do plano foi insuficiente e ocorreu num período de férias. Eu próprio estava longe de Lisboa, quando soube que havia um projecto para as margens do Tejo",

confessou José das Neves Godinho.

"Pozor é um jogo escandaloso"

Para os presidentes das juntas de freguesia, a Câmara de Lisboa, "que não foi ouvida nem achada no processo do Pozor", tem "toda a razão" em reivindicar a jurisdição das áreas ribeirinhas não afectas ao uso portuário e decidiram apoiá-la nessa pretensão. Aliás, "mesmo que se reconhecesse à APL competência em matéria de urbanismo,

qualquer projecto ribeirinho devia sujeitar-se ao Plano Director Municipal, porque tem sempre de haver articulação entre a zona próxima das margens e o resto da cidade", salientou Filipe Pereira.

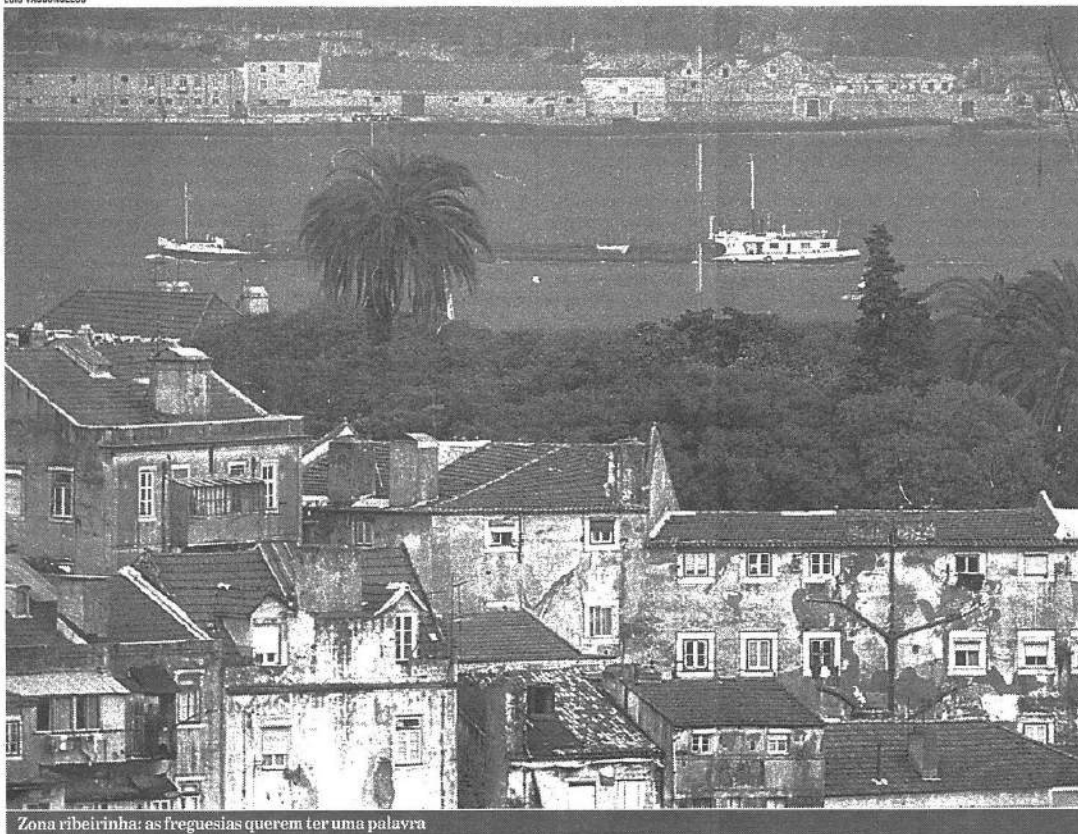
Mas, a verdade é que nenhum dos seis autarcas reunidos em Alcântara reconheceu à APL vocação para o urbanismo. "O Porto de Lisboa está apenas vocacionado para a gestão portuária comercial. Não tem vocação urbanística, nem sequer devia interferir na marinha de recreio. Transformou-se numa entidade mercantil com habilidade para jogos, e o Pozor é mais um jogo escandaloso", referiu Carlos Cosmelli, presidente da Junta de Freguesia de Santa Maria de Belém.

Os autarcas lisboetas decidiram, também, apoiar "todas as iniciativas parlamentares [são conhecidas as do PS e do PCP] que tenham em vista a revisão da legislação que atribui à APL competências em matéria de licenciamento de obras de natureza e vocação urbana, nomeadamente o Decreto-Lei 309/87". Exigem ainda

que "as freguesias de Lisboa, em particular as da zona ribeirinha, sejam ouvidas sobre o futuro reordenamento" das áreas libertas do uso portuário.

As decisões dos seis presidentes de junta foram formalizadas numa moção que vai ser enviada à APL, aos ministérios do Mar e do Planeamento, às 53 juntas de freguesia da capital, à Câmara de Lisboa, aos grupos políticos com assento na Assembleia da República, à Associação dos Arquitectos Portugueses e à recém-criada Comissão em Defesa de Lisboa. ■

LUÍS VASCONCELOS



Zona ribeirinha: as freguesias querem ter uma palavra

POZOR - PARA UNS A TRAGÉDIA PARA OUTROS A OPORTUNIDADE

A polémica instalou-se e politizou-se. Apresentada pela Administração do Porto de Lisboa, o Plano de Ordenamento da Zona Ribeirinha de Lisboa - POZOR, surgiu como a devolução de vastas áreas do porto de Lisboa à cidade, possibilitando novos usos. Um coro de protestos se levantou. Na inversa, o POZOR constitui um autêntico disparate, um muro de manumortais que tapa Lisboa. Entre os técnicos envolvidos no plano figura o arquitecto Alcino Soutinho. Com perplexidade vê tal reacção.

Jorge Cordeiro

Texto

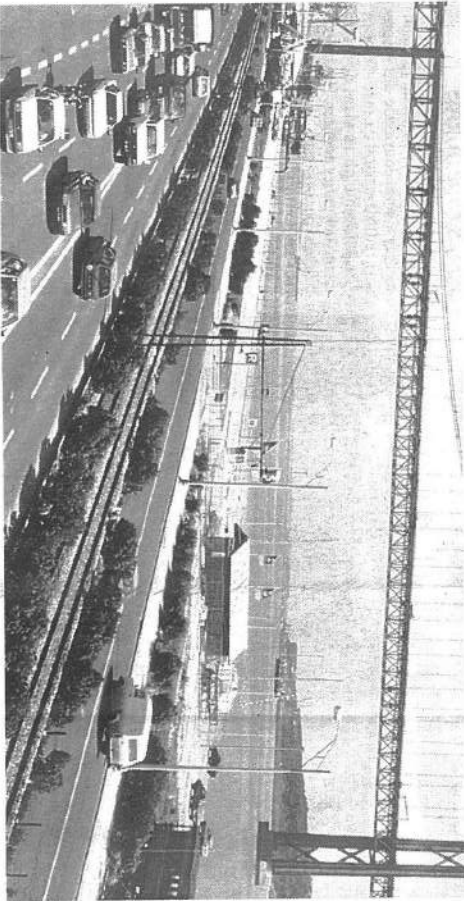
Malacó

Fotos

Lisboa ribeirinha cresceu e desenvolveu a outra Lisboa. O convívio cidadão foi sempre útil: porto de mercadorias e de pesca, zona de fábricas e logística. Significativamente, a maioria dos bairros tradicionais surgiu no interior. Só um escapou à regra: Alfama. A Lisboa Pomalina começa no Cais das Colunas, mas desenvolve-se para o interior. Os "boulevarders" lisboetas vão para norte.

Lisboa não casou com o Tejo. Nem se divorciou. É seu amante e vive em mancha. Só uma minoria vive o Tejo. A maioria contempla-o.

Para quem elaborou o POZOR, trata-se da primeira e real oportunidade de tornar, uma vez desatreladas as áreas, a margem em zona de lazer, de fruição urbana. Para os críticos, tratase de um muro cordão imobiliário. Ou seja, se o que agora está lá é um "muro de vergonha", o que virá a



A maioria do actual pertencimento ribeirinho do capital é um feio descompado. seguiu é uma cortina de betão com "ameias" avulsas.

OS BONS E OS MAUS

O arquitecto Soutinho, consultor do projecto, considera haver precipitação na condenação do POZOR e aprovação político.

"O plano tem um defeito: formalizou-se de mais o projecto no que respecta às edificações. O plano é mera antevista global, sujeita a revisões e alterações. Nestas questões há sempre divergências, porque qualquer intervenção arquitectónica e urbanística suscita críticas. O POZOR não é, todavia, a consumação de um facto. Mas vamos por partes. Em primeiro lugar, uma cidade é um conjunto e a frente ribeirinha não foge à regra. Ela comporta fragmentos, com dimensões e características próprias. Santos nada tem a ver com Belém. Em segundo lugar, não se pode ter uma visão igualitária de toda a área. Quanto a quem as mesmas leis é irrisório, só o poderá afirmar quem tem total ignorância destes problemas. Em terceiro lugar, o plano não é um processo fechado, é uma excelente oportunidade para "arrumar" a casa. Não é

infelixível. Fez-se para promover uma leitura realista."

JN - No entanto, a leitura não é essa e os recios surgiram.

AS - "Como disse, o excesso de formalização induziu em leituras erradas. Porém, nota-se um acinte muito forte. E lá cámos na velha história dos bons e dos maus".

JN - Há outra questão. Se a APL liberta zonas, por que as não devolve ao município?

AS - "Essa questão excede-me. Mas em nenhum país as zonas sob jurisdição portuária passaram para as câmaras. Porventura seria a maneira mais expedita de a APL resolver o problema: já não nos serve, fiquem com elas. Dou-lhe dois exemplos: Barcelona e Montreal. As zonas portuárias foram recuperadas com sucesso pelas autoridades portuárias."

MUROS "VERSUS" PERSPECTIVAS

JN - Voltando às zonas edificadas, acusam o POZOR de construir um muro.

AS - "Vamos então ao concreto: As áreas actualmente construídas são de 175 300 m² e podem ir até aos 177 145



O arquitecto Alcino Soutinho considera que a polémica acerca do POZOR enferma de excessivo enojo e pouca razoabilidade. Excesso de formalização exerceu os críticos.

m²; a actual cénica é de 2,75 m e assim-se vê uma cénica de 2,6 m; os espaços livres são, agora, de 200 000 m² e passaram para 696 000 m², constando de esplanadas, varas, jardins e áreas pedonais; as áreas verdes são de 100 000 m² e prevêem-se 350 000 m² de ajardinados e 50% de zonas livres; as zonas degradadas sinagem, na actualidade, 305 000 m² e prevê-se zero m²; a frente de contacto com o rio é de 4000 m e passará para os 9000 m, com trechos marginais requalificados para fruição lúdica. Prevê-se a melhoria das ligações com Alges, Alcântara, nas avenidas Infante D. Henrique, Central de Chelas e de Brasília e, ainda, ligações novas para serviços ferroviários das áreas operacionais do porto de Lisboa.

"Escreveram que há uma barreira de 15 km. O que se propõe são soluções de modernização e complementação da área de ocupação portuária e o trecho para escritórios e concreto é, por exemplo, de 2,5 km entre Alcântara e o Cais do Sodré; e 18% para Alcântara, 25% para Santos e 20% para o Cais do Sodré; prevêm-se duas instalações hoteleiras, de pequena dimensão, em Alcân-

ta e Pogo do Bispo; não são considerados, como algem escreveu, helicópteros; admitem-se, em Alcântara e no Cais do Sodré, dois núcleos de estacionamento de três pisos, portanto muito longe de serem "torres"; 80% do POZOR é espaço livre e prevêem-se o plantio de árvores que admitem a solinidade, porquanto já releva é estar constantemente a semente e a gastar fortunas em rega, na zona Alges-Belém-Junqueira, o plano aponta para os 37 ha, sendo 5 ha para edificações, 25 ha para zonas verdes e 7 ha para o viário. Ao contrário do que se afirma - e aqui houve grande ligezeza na apreciação -, não haverá espaços perdidos nem as perspectivas do rio vão desaparecer. Vão surgir, sim, novos ângulos e novos espaços públicos. Exactamente por haver um porto e uma comunidade portuária e haver população na zona ribeirinha, servida por comércio e serviços, essa zona não ficará deserta.

"Onde é que vê o tal muro!?"

JN - E se, por hipótese, a Câmara de Lisboa tomar as zonas e for ela a projectar outro POZOR, como aliás há quem o reclame?...

AS - "Não me vou pronunciar sobre tal hipótese. O que se está a criar é um clima de catastrofismo intencional, e, como o país sofre da "síndrome das capelas imperfeitas", até pode acontecer que tudo fique pela metade, ou por fases, ou aos bocadinhos".

TIRAR O PORTO A LISBOA

Há em toda esta problemática algo que lhe subjaz. Tirar o porto a Lisboa, transferi-lo para outro local. Ora, Lisboa deve muito ao facto de ter sido um porto e se hoje, por via da contentorização, as áreas portuárias diminuíram, não poderá, a exemplo das suas "irmãs", enjular essa estrutura. Porto de Mercadorias, rápido e expedito, e porto de turismo, é necessário e urgente, mas nunca "mandado" para longe, despartido da cidade de que é peça dinâmica. E também por outras razões: Lisboa é o único complexo portuário nacional (e com perspectivas comunitárias) e áreas distribuídas pelas duas margens: Alcântara é o único porto de acossagem de "super-panamax" existente no país (o outro é Sines, mas para petroleiros); Lisboa é uma metrópole turística e os cruzeiros apontam o tão necessário turismo de qualidade; custará milhões deslocá-lo para outro lado. A desafecção de áreas portuárias ocorreu com outros portos, bem mais movimentados, que Lisboa e coexistindo com metrópoles como Nova Iorque, São Francisco, Chicago, Montreal, Sidney, Londres, Barcelona, Estocolmo, Copenhaga, Amsterdão. Até Viena tem o seu porto. Os portos são áreas específicas. Aninçadas dia e noite, com comunidades próprias, movimento e dinamismo próprios. Alcino Soutinho, sobre a questão, é peremptório: "Será a completa descaracterização da frente ribeirinha de Lisboa." Para já temos o POZOR e a cénica que levanta. Espera-se por mais razoabilidade e menos enojo. Portanto, que se está a muito perto da caricatura situação daqueles que, clamando pela Natureza, passam dias a percorrer os seus rncões mais indomados... em jipes.

RECORTE

INSTITUTO PORTUGUÊS DE REPORTERES COOPERATIVAS, Lda
25 ANOS DE SERVIÇO DE INFORMAÇÃO PÚBLICA

Diário das 24h de Portugal

Lisboa, 20/11/11
Ribeirinha

DESCRIÇÃO Nº 000011 de 11/11/11

biblioteca
Francisco Keil
do Amaral

OA SRS

REGIONAL

EM LISBOA

4

APL: ENTRE O RIO E O BETÃO

Qs lisboetas estão desconfiados do Plano de Ordenamento para a Zona Ribeirinha (POZOR) e acusam a Administração do Porto de Lisboa (APL) de "levantar espaços imobiliários entre a cidade e o rio".

Aliás, a comissão «Em Defesa de Lisboa» está mesmo a estudar a possibilidade de impugnação judicial deste projecto, do qual desconfiam plenamente.

Entre os opositores ao projecto encontra-se o jornalista e advogado Miguel Sousa Tavares, director da revista «Grande Reportagem», na qual escreveu que o POZOR "é um plano destinado a acabar de vez com uma cidade única que se chamava Lisboa".

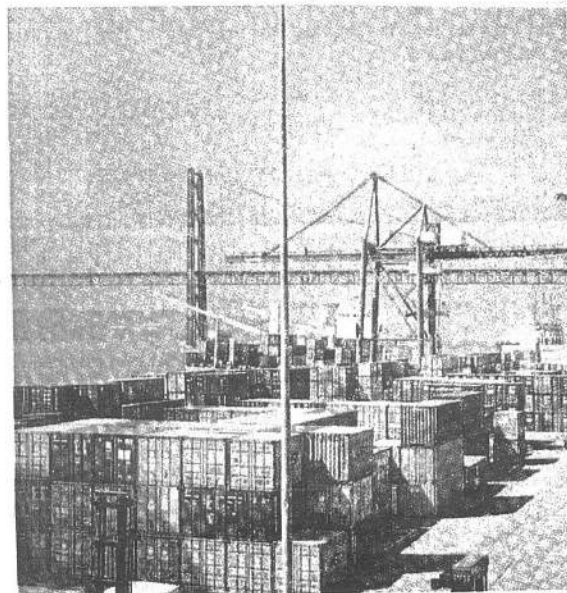
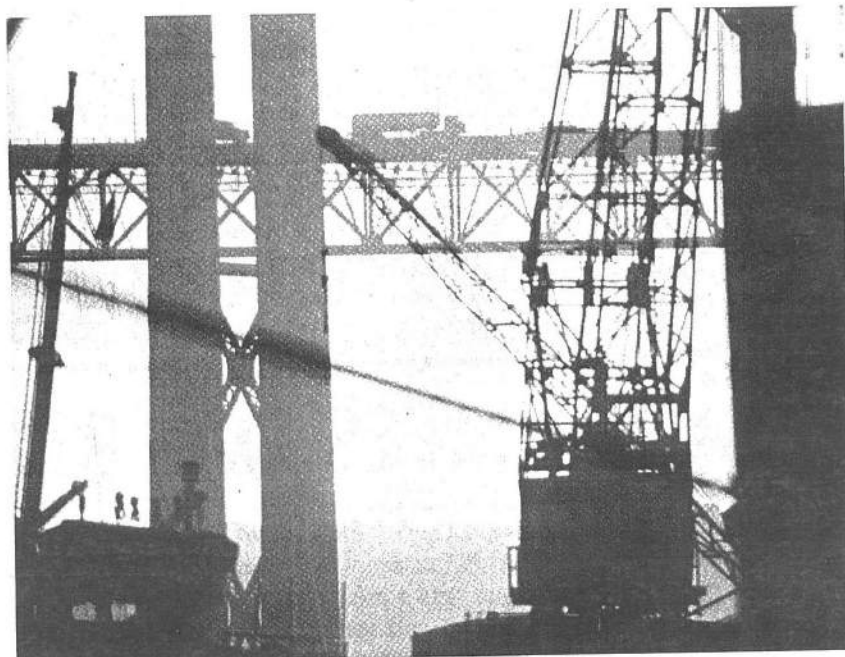
Os alfacinhas que não vêem com bons olhos estas obras pretendem ser recebidos pelo Ministro do Mar, pelos Presidentes das Câmaras Municipais de Lisboa

e Ceiras, Jorge Sampaio e Isaltino de Moraes, respectivamente, pelos grupos parlamentares e ainda pela Associação de Arquitectos Portugueses e a Associação Portuguesa dos Arquitectos Paisagísticos.

O POZOR propõe-se "potenciar e modernizar o porto comercial, reconverter as docas existentes em espaços para a náutica de recreio e valorizar as zonas verdes existentes, preservando e respeitando a escala e composição do património histórico da cidade, por forma a criar uma forte ligação entre esta e o rio", segundo o Ministro do Mar, Azevedo Soares.

Pretende-se ainda criar uma relação urbano-portuária nas zonas Algés/Belém/Junqueira, Santo Amaro/Alcântara, Santos, Cais do Sodré, Santa Apolónia e Poço do Bispo.

O POZOR vai custar 20 milhões de contos, 15 dos quais



vêm da União Europeia e cincoda APL.

Atento à polémica que o projecto tem suscitado junto da opinião pública, o presidente da

Administração do Porto de Lisboa, Albano de Figueiredo e Sousa, escrevia na edição de 28 de Setembro do Diário de Notícias que a APL "pretende contribuir para que os portugueses melhor usufruam da zona ribeirinha. Primeiro que tudo, com um aumento dos espaços livres em 249 por cento - de 300 mil para 1046 mil metros quadrados de zonas degradadas. Em seguida, com um crescimento exponencial da frente de contacto com o rio - de quatro mil para nove mil metros. O número de lugares nas docas de recreio aumenta de 600 para 2000, o número médio de pisos diminui de 2,75 para 2,6.

As áreas construídas mantêm-se nos 175 mil metros quadrados, com um pequeno aumento de um por cento". O cimento continua a ser a grande ameaça para os lisboetas, mas Albano de Figueiredo e Sousa garante que não vão surgir "prédios de sete andares".

Quem não tem dúvidas que o "POZOR é uma aberração" é o vereador da Câmara Municipal de Lisboa, Rui Godinho. Em artigo publicado na edição de oito de Outubro do semanário Expresso, o vereador afirma que "não é compreensível que a APL se proponha investir na zona libertada de actividades portuárias, ocupando-a com funções urbanas diferenciadas, a coberto da actual legislação que lhe atribui competências para aprovar e licenciar qualquer tipo de obras na área da sua jurisdição".

Entretanto, centenas de pessoas - entre as quais inúmeros intelectuais portugueses - publicaram na imprensa um abaixo-assinado, no qual manifestam "a sua completa discordância com o referido Plano, que entra em contradição com as aspirações dos lisboetas desde há muito manifestadas". Efectivamente, acrescenta o documento, "o POZOR, ao reconhecer que vastas áreas sob jurisdição da APL podem ser desafectadas dos usos portuários, não as liberta para finalidades de passeio, recreio e contemplação, mas prevê que nelas sejam construídos edifícios com índices de ocupação análogos, senão mais elevados, do que os armazéns actualmente existentes, parte dos quais deveriam ser conservados, embora com outros usos".

SM

RECORTEORGANIZAÇÃO PORTUGUESA DE RECORTES DA IMPRENSA, LDA
53 ANOS AO SERVIÇO DA INFORMAÇÃO ESCRITAPúblico
11/03/95
Edição Nº 001221 de 14/03/95

108

Lx - ZONA RIBEIRINHA
POZORbiblioteca
Francisco Keil
do Amaral

OA SRS

TERÇA-FEIRA, 14 MARÇO 1995 51 local

Segunda versão está pronta

Pozor volta à carga

LUÍS VASCONCELOS

O MINISTÉRIO do Mar prepara-se para aprovar durante esta semana o Plano de Ordenamento da Zona Ribeirinha (Pozor), numa versão diferente daquela que foi apresentada à discussão pública, no Verão passado, disse ao PÚBLICO Figueiredo e Sousa, presidente da Administração do Porto de Lisboa.

Perante as fortes críticas à densidade de construção e falta de espaços verdes do polémico plano — que abrange uma área de 20 quilómetros entre Poço do Bispo e Algés —, a administração portuária recuou e reformulou o Pozor, tendo entregue em Fevereiro passado uma segunda versão ao Ministério do Mar.

A acreditar nas palavras do presidente do porto de Lisboa, a versão remodelada “tem uma densidade de construção muito menor do que a primeira”. Hotéis, restaurantes, habitação e escritórios fazem parte dos planos da Administração do Porto de Lisboa (APL) para a área.

“Depois da aprovação pelo Ministério do Mar seguir-se-ão dois ou três meses para outras entidades, como a Câmara Municipal de Lisboa e o Ministério do Planeamento, se pronunciarem”, adianta o presidente da APL, ao mesmo tempo que sublinha a sua intenção de conse-



A APL está a ultimar a revisão do Pozor

guir “consensos alargados” sobre o assunto.

Mas ainda não é desta que fica garantida a transparência das acções da APL. O Pozor é um plano geral que necessita de ser completado por planos de detalhe e, segundo os responsáveis portuários, “ainda não foram seleccionados os ga-

binetes de arquitectura” que irão executá-los. Mas o PÚBLICO sabe que são vários os arquitectos que se encontram já a trabalhar nos planos de detalhe. Troufa Real, por exemplo, está a preparar uma intervenção na zona entre o Bom Sucesso e o Espelho d’Água, enquanto Tomás Ta-

veira chegou mesmo a dar por concluído o seu projecto para a zona entre a Central Tejo e a Docca de Santo Amaro. E o próprio Miguel Correia, que com o britânico Terry Farrell é co-autor do Pozor, está desde o ano passado a elaborar um projecto de transformação da Gare Marítima de Alcântara

em museu. Esta questão tem aliás sido debatida entre a administração portuária e o Instituto Português de Museus, com quem o PÚBLICO estabeleceu contacto, mas, tal como a APL, a sua presidente, Simionetta Luz Afonso, escusou-se a fornecer quaisquer elementos sobre o assunto. ■ A.H./F.R.

Presidente da APL quer disciplinar usos e funções na zona ribeirinha

“Pozor está morto, mas teve o seu mérito”

FOTOS: PEDRO CUNHA

Fernanda Ribeiro

Natércia Cabral chegou há um ano à Administração do Porto de Lisboa e manteve-se até aqui em silêncio quanto ao futuro das zonas ribeirinhas. Pontualmente respondeu a questões que lhe colocassem, mas só agora, depois da apresentação do Livro Branco dos Portos, deu a conhecer o que pensa, e o que quer fazer, para que Lisboa se aproxime mais do seu porto. Mas para Natércia Cabral não há zonas não portuárias, há apenas zonas mistas, onde esta mulher quer impor disciplina.



Quando se lhe pergunta se o Pozor (Plano de Ordenamento da Zona Ribeirinha) está morto e enterrado, apressa-se a responder que sim, para sublinhar a ideia de que, com a sua administração, não haverá hipótese de especulação imobiliária no território do Porto de Lisboa. “Sou completamente contra a desafecção do domínio público. É a margem dominial que dá algum desafogo ao porto e garante a possibilidade de se desenvolver”, diz Natércia Cabral.

Mas acha que o Pozor teve “um mérito inegável: a cidade inteira ficou a falar do porto e a pensar nele”, uma coisa que há muito não acontecia. “É preciso reabilitar as pessoas a gostar do porto. Não é mais possível manter as populações de costas para ele.”

Mas para esta mulher, que pela primeira vez em Lisboa, é a principal responsável pelo futuro das zonas ribeirinhas, “a qualificação do espaço, com a abertura a usos mistos, não significa que se abandone o uso portuário” de uma vez por todas.

E a zona que vai de Santa Apolónia ao Poço do Bispo “é um dos casos em que a qualificação deve ser feita sem perda do uso portuário”.

Cautelosa, mas determinada, Natércia Cabral — que há um ano foi incumbida de presidir à administração portuária e desde então se tem mantido em silêncio quanto aos seus planos — conhece já bem quais são os poderes e as riquezas do porto de Lisboa, e onde é que se geram os conflitos, que se afirma disposta a gerir. Mas antes de mais, é pelo porto que ali está. O que pretende é criar mais e melhor porto, sem que isso impeça a população de se aproximar também da zona que tem de gerir. “Não vamos pôr barreiras. Mas é preciso disciplinar usos e funções e acabar o que, numa primeira fase, foi lançado pela anterior administração portuária.”

Entende que a ocupação da doca de Santo Amaro e de Alcântara foi “uma boa intervenção, mas está inacabada”. Falta-lhe ainda algum ordenamento, mobiliário urbano e tal como as restantes áreas portuárias com usos mis-

tos, uma maior capacidade de atrair as pessoas, não só à noite, como de dia.”

Mas já percebeu que não é fácil conseguir que os novos usos ultrapassem a dimensão estreita dos bares e restaurantes, em frente ao rio.

Cita dois exemplos de actividades diferentes já previstas, para as zonas de uso misto: Um “Museu da Cera” há-de surgir na zona de Alcântara e um “Atelier do Tejo”, próximo da doca do Bom Sucesso — um projecto do Centro Nacional de Cultura, que pretende ensinar aos mais jovens a história do porto de Lisboa — foram propostas já aceites, que vê com bons olhos.

O mesmo reafirmou quanto ao projecto de Manuel Reis, dono do Frágil, com Fernando Fernandes e José Miranda, do Pap’Açorda, que pretendem instalar-se com um restaurante, lojas e um centro de exposições na zona de Santa Apolónia, com os quais a APL assinou recentemente um contrato.

Mas confessa que não há muito quem queira investir em equi-

pamentos culturais nas zonas ribeirinhas. “Temos que procurar e nem sempre aparece gente interessada.”

Fala muito na “resolução de conflitos, que é preciso gerir” na zona ribeirinha. E está consciente de que é preciso fazer muita coisa, para melhorar a ligação do porto à cidade, em particular na zona oriental, a caminho da Expo.

Promete até 1998 alguma limpeza de cara em velhos edifícios portuários e arranjos de espaços ao longo do caminho que leva até à Expo, como é o caso da zona agora ocupada pelos areiros”, junto ao Poço do Bispo, que terá de mudar de aspecto e organizar-se melhor até à realização da Exposição Mundial.

“Já acordámos com os areiros algum arranjo daquela zona, passando a circulação dos camiões a fazer-se num segundo plano, junto ao rio, enquanto o plano que está mais próximo da Infante D. Henriqueta será arborizado”, diz. E sublinha que também a câmara anuncia a criação de uma nova praça nessa área, a que alguns chamam já “o novo Terreirinho do Paço”.

Mas também sabe que no ordenamento do Porto de Lisboa “os recursos são escassos” e “há muitas propriedades abandonadas no percurso [a oriente], algumas delas com processos em tribunal, que dificultam qualquer iniciativa”.

Já no lado ocidental da zona ribeirinha, em Santos, há algum espaço expectante, mas a maior parte está comprometido com projectos já aceites, para restaurantes, alguns já desde a anterior administração. E nessa zona “haverá que esperar que as obras do Metro libertem a área actualmente ocupada pelos estaleiros”, antes de se fazerem arranjos dos espaços públicos.

Habitação é um uso que não prevê na ocupação futura da zona junto ao rio, “a não ser eventualmente, no Cais do Sodré”, mas essa é uma zona que será gerida pela “coisa” a empresa mista, ainda sem nome, constituída este ano entre a APL e a Câmara Municipal de Lisboa.

Natércia Cabral Cabral afasta no entanto a hipótese de que no Cais do Sodré venham a desen-

ver-se projectos monstruosos, de ocupação muito densa e grandes volumetrias, como o que chegou a estar previsto pela autarquia lisboeta, em conjunto com a CP e a APL. “Esse projecto foi posto de parte e entretanto toda a lógica mudou, por via das obras dos túneis a construir entre o Campo das Cebolas e o Cais do Sodré. Nunca poderia voltar a ser tido em conta.”

Disciplinar também o estacionamento, com a criação de espaços próprios, evitando que sejam agora os automóveis a usufruir da proximidade do Tejo é outra tarefa necessária, reconhece. E dá como exemplo o parque que está a ser feito junto ao cais de Passageiros de Santa Apolónia. “Ainda assim, não se vai proibir por completo que os carros possam chegar à beira-rio. Numas zonas será possível privilegiar os peões, noutras permitiremos o acesso aos automóveis.”

Mas as principais obras a fazer na zona do Porto de Lisboa são para melhorar antes de mais o próprio porto e as suas acessibilidades, “que são péssimas” hoje em dia. ■

vinho em Tomar
proximidade
a mata”

“Foi com esta frase dita
no 1.º Congresso
de Equipamento,
em 1970, José
Natércia Cabral
a sua



Investir na margem Norte e reservar espaços estratégicos na Trafaria e Cruz Quebrada

Aposta na melhoria de acessos rodo e ferroviários

Um porto a crescer para dentro

A ZONA RIBEIRINHA vai mudar de cara nos próximos tempos, por via das obras que se irão promover com o objectivo prioritário de melhorar as acessibilidades ao Porto de Lisboa e modernizar as infra-estruturas existentes ou a criar, como é o caso do previsto terminal de contentores de Xabregas.

“Qualquer melhoramento do porto passa por melhorar as condições de acesso, rodoviárias e ferroviárias”, disse ao PÚBLICO Natércia Cabral, a mulher que preside desde Abril do ano passado à Administração do Porto de Lisboa.

“O porto vai crescer para dentro, com a aposta na melhoria das zonas actualmente existentes. Alcântara-Santos e Santa Apolónia são as que se irão desenvolver”, na margem Norte. Assim o perspectivou o actual Governo, que, como salientou Natércia Cabral, “a curto prazo, colocou de parte a hipótese de alargar o crescimento portuário a zonas como a Trafaria, onde ficou congelado o projecto do fecho da Golada, ligando o Bugio à Cova do Vapor. Também afastada está, presentemente, uma outra solução, que começou a ser estudada ainda pela anterior administração, de criação de uma área portuária para contentores entre a Cruz-Quebrada e Algés”, anunciou a presidente da APL.

“Independentemente da possível contestação que esta hipótese de crescimento pudesse gerar junto das populações, os estudos de viabilidade realizados vieram revelar que aquela área não oferece as condições desejáveis para a instalação de terraplenos para contentores”, sublinhou Natércia Cabral.

No entanto, acrescentou, “quer a zona da Trafaria, quer a da Cruz Quebrada-Algés deverão ser mantidas como reservas estratégicas, pelo que também não iremos permitir a sua ocupação com urbanizações. Há que preservar essas zonas de usos que um dia mais tarde as tornem inviáveis para a actividade portuária”.

Controlo em Algés, contentores em Xabregas

Será no terrapleno de Algés que ficará instalada a torre de controlo de navegação, um equipamento necessário e até hoje inexistente, que permitirá vigiar a navegação

no estuário. Mas outros projectos poderão ir para a frente, como é o caso do que foi apresentado à APL pelo Aquário Vasco da Gama, que pretende ter um novo pólo mais próximo do estuário.

Quanto ao projecto do terminal de contentores de Xabregas, uma infra-estrutura orçada em seis milhões de contos, candidata a financiamento dos Fundos de Coesão, “espera-se que até fim de Abril haja uma decisão” por parte da Comunidade Europeia, de modo a permitir lançar a obra ainda este ano.

Será então feito um terrapleno com 300 mil metros quadrados, o que permitirá melhorar a oferta em espaço para contentores, equipamento que associado às obras de melhoramento dos fundos da frente de cais da zona de Xabregas — que ficará com nove metros de profundidade — permitirá receber tudo o que é tráfego de curta distância.

Ao Porto de Lisboa competirá fazer o aprofundamento do cais, enquanto ao concessionário instalado em Xabregas, a Lisconte, cabe fazer o restante esforço em equipamento, disse Natércia Cabral.

Disciplinar as actividades portuárias, para melhor gerir conflitos, é um dos objectivos da actual administração, que estipulou qual a função a desempenhar por cada uma das áreas de desenvolvimento.

“O porto de Lisboa tem uma característica que lhe dá uma grande riqueza e diversidade que outros portos não têm”, o facto de ser oblongo e de se estender por de mais de uma dezena de quilómetros, num estuário com espaços de usos mistos. “Mas isso também lhe cria alguns problemas e é preciso pôr alguma disciplina, para se gerirem os conflitos”, afirma Natércia Cabral.

Tal não significa que “se levantem agora barreiras”, mas, “por razões de segurança e alfandegárias”, há que disciplinar usos, sublinha.

Alcântara, que tem melhores fundos, continuará destinada ao tráfego de longa distância, mas também precisa de obras de aprofundamento do seu cais, que numa zona tem 13 metros de profundidade, mas noutra só atinge os 10,5 metros. “Vamos colocar as duas zonas de cais com fundos de 13 metros”, disse a presidente da APL. Outra obra a promover é a consolidação do Cais da Rocha Conde de Óbidos.

Além do melhoramento das infra-estruturas, haverá que remodelar os acessos a Alcântara, com um novo arranjo viário que torne mais funcional a circulação e separe claramente o que é tráfego para o porto e tráfego urbano, questão que está a ser estudada com a Câmara Municipal de Lisboa.

Nas ligações rodoviárias ao porto “está previsto o arranque este ano da obra da JAE referente ao Nó de Algés, da CRIL, e para mais tarde, a saída da circular exterior, a CREL”. Já nas ligações ferroviárias, “o problema é mais difícil de resolver, mas está a ser estudada pela CP com a Câmara de Lisboa o desnivelamento da ligação dos comboios em Alcântara, com uma melhor inserção do viaduto e uma melhor redistribuição do tráfego”.

“Aí, há muitos condicionamentos e não há ainda decisão se o desnivelamento será em viaduto ou em túnel, mas a intenção é melhorar a ligação ferroviária e reduzir o conflito cidade-porto”.

Já a zona de Santa Apolónia, que ficará só com duas portarias, uma junto à estação ferroviária e outra no Poço do Bispo, fica destinada ao tráfego de curta distância. Além do arranjo dos espaços exteriores do Cais de Passageiros, serão também promovidas obras de interior, com a climatização dos armazéns onde está instalado.

Entre Santa Apolónia e o Poço do Bispo será preciso “recuperar algumas zonas de cais, que são muito antigos e estão em situação de risco” e será “reordenada a ligação entre a cidade e o porto que está muito confusa”.

A ligação ferroviária, “que actualmente se faz em más condições, com difícil manobra das composições e que já suscitou vários acidentes, será remodelada ainda este ano, passando a ser feita à superfície, no sentido Norte-Sul, junto ao edifício Pernas Altas”, próximo da estação de caminhos de ferro.

“O projecto já está acordado e será parcialmente pago pela Expo, por via de quem extinguiu a ligação na Matinha. Falta apenas fazer a distribuição de custos, entre a APL, CML, Expo e CP para a obra arrancar”, disse Natércia Cabral. A Av. Infante D. Henrique, que entrará em breve em obras, vai passar em viaduto na zona de Santa Apolónia, permitindo que a ligação ferroviária se faça à superfície. ■ F.R.