



DEPARTAMENTO DE ARQUITETURA
MESTRADO INTEGRADO EM ARQUITETURA
UNIVERSIDADE AUTÓNOMA DE LISBOA
“LUÍS DE CAMÕES”

TERRITÓRIO LÍQUIDO
Lisboa, a *metapolis* do Tejo

Dissertação para a obtenção do grau de Mestre em Arquitetura

Autora: Ingrid Arrieira Mahl

Orientadores: Professor Arquiteto Francisco Aires Mateus
Professor Arquiteto Pedro Baía

Número da candidata: 30003346

Fevereiro de 2023

Lisboa

RESUMO

A presente dissertação embarca em uma investigação acerca do território do curso médio do estuário do Tejo, envolvendo margem norte e sul do Mar da Palha.

As temáticas abordam o estuário do Tejo enquanto centro, enquanto território conector e enquanto território de centralidades unas.

A dissertação parte de uma evidência, ainda que cartográfica, de cunho pessoal. A vivência de transitar quotidianamente entre margens, e as cartografadas urbanidades ancestrais de Lisboa, Almada e Barreiro. Que desde cedo assentaram-se em suas geografias que parecem querer convergir e se tocar ao centro do Mar da Palha. Almada e Barreiro em suas geografias peninsulares à margem sul, enquanto Lisboa na sua sólida e abaulada linha em direção a água na margem norte. Relatando a história da região de Lisboa da perspectiva do estuário, desde a pré-histórica ocupação dos fenícios e romanos, até os dias de hoje. Esse relato é dividido em dois momentos: 1) *A antropização do rio ao longo do tempo*, que retrata a temática do estuário enquanto centro, sendo força motriz geradora das suas urbes periféricas; 2) *Entre margens: Lisboa, a metapolis do Tejo*, que desenvolve a temática de centralidades unas, através da teoria do urbanista e sociólogo francês François Ascher da *metapolis*. Enquanto a temática do estuário do Tejo como território conector é transversal à ambos os capítulos.

Através de cartografias, autores de referência e recursos primários, comprova-se que a história dessas urbes sempre estiveram conectadas e cada dia mais se encaminha para um território uno de centralidades interdependentes.

Palavras-chaves: estuário do Tejo – centro – margens – conexão – território – *metapolis*

ABSTRACT

The present dissertation embarks on an investigation about the territory of the middle course of the Tagus estuary, involving the north and south margins of Mar da Palha.

The themes address the Tagus estuary as a center, as a connecting territory and as a territory of unified centralities.

The dissertation starts from evidence, albeit cartographic, of a personal nature. The experience of moving daily between the banks, and the mapped ancestral urbanities of Lisbon, Almada and Barreiro. That from an early age settled on their geographies that seem to want to converge and touch each other in the center of the Sea of Palha. Almada and Barreiro in their peninsular geographies on the south bank, while Lisbon in its solid and curved line towards the water on the north bank. Recounting the history of the Lisbon region from the perspective of the estuary, from the prehistoric occupation of the Phoenicians and Romans, to the present day. This report is divided into two moments: 1) The anthropization of the river over time, which portrays the theme of the estuary as a center, being the driving force behind its peripheral cities; 2) Between margins: Lisbon, the *metapolis* of the Tagus, which develops the theme of unified centralities, through the theory of the French urban planner and sociologist François Ascher of the *metapolis*. While the theme of the Tagus estuary as a connecting territory is transversal to both chapters.

Through cartographies, reference authors and primary resources, it is proven that the history of these cities has always been connected and is increasingly moving towards a unified territory of interdependent centralities.

Keywords: Tagus estuary – center – margins – connection – territory – *metapolis*

Índice

INTRODUÇÃO	5
Evidência	5
Autores e referências	6
Hidrografia do rio	9
1. ANTROPIZAÇÃO DO RIO AO LONGO DO TEMPO	11
1.1. Ocupando o perímetro	11
1.1.1. Colônias fenícias de <i>Allis-ubo</i>	11
1.1.2. Complexo industrial romano de <i>Olisipo</i>	16
1.2. Apontando direções	20
1.2.1. Os arrabaldes de <i>al-Ushbuna</i>	20
1.2.2. As muralhas e a demarcação do território	25
1.3. O deslocamento dos centros	30
1.3.1. Paço da Ribeira, Rua Direita, Moinhos de Maré	30
1.3.2. Pós-terremoto: Praça do Comércio, Eixo Cacilhas-Caparica e Barreiro	34
2. ENTRE MARGENS: LISBOA, A METAPOLIS DO TEJO	37
2.1. Densificando o perímetro	39
2.1.1. Rota do Trigo e Estação Sul Sueste	39
2.1.2. Indústria Naval	43
2.2. Da metrópole	47
2.2.1. O Plano de Lisboa	47
2.2.2. Área Metropolitana de Lisboa	51
2.3. À metapolis	52
2.3.1. Área <i>Metapolitana</i> de Lisboa	53
2.3.2. Centralidades unas	57
NOTAS FINAIS	60
BIBLIOGRAFIA	61

INTRODUÇÃO

Evidência

O ponto de partida para esta dissertação foi a simples identificação de uma evidência, ao observar repetidamente cartografias do Estuário do Tejo mas, sobretudo, a vivência no território, ao transitar quotidianamente entre margens.

O objetivo inicial foi então o de, a partir de uma evidência - a centralidade do estuário entre espaços urbanos ancestrais -, procurar abarcar a complexidade do estuário, encontrando as suas razões, as suas raízes mais profundas.

«A história das cidades e da arquitetura é muitas vezes tratada como uma questão de terra firme. Quando o território é litoral, o oceano é visto como uma fronteira e a linha de costa como um limite para o desconhecido.»¹

Quase como parte de uma evidência para a presente dissertação. Esta frase do investigador André Tavares, parte de seus recentes estudos com a temática do mar, sugere olharmos para algo de uma perspectiva diferente, não necessariamente, ver algo diferente, mas sim enxergar. Em que se faz perceber que a história do território está mais unida através do estuário que interrompida.

Em um primeiro momento propõe-se uma inversão do olhar, analisando o território do estuário não a partir de terras firmes, mas sim das águas. Para além do estuário - e a partir dele - são então observados três núcleos históricos que o enquadram: Lisboa, Almada e Barreiro. Através desta análise, a água não surge como um limite, mas sim como continuidade do território que habitamos. Nesta investigação o Estuário do Tejo é observado como o centro deste espaço que, em conjunto com as suas margens, forma um território uno.

Num segundo momento, ainda que de desenvolvimento contínuo, a história que chega na era moderna, é colocada em reflexão com a ideia de *Metapolis* do politólogo francês François Ascher, e classificando os diferentes núcleos urbanos em ecologias, como afirma Reyner Bahnham, para um segundo momento da história do território de Lisboa, que se enquadra na passagem para a era moderna, conforme escrito por Ascher nesta passagem sobre as *Metapolis*:

«A urbanização passa para o estágio da metropolização, ou seja, de um crescimento urbano organizado dentro, à volta e a partir das aglomerações mais importantes. Este processo torna-se possível nomeadamente graças ao desenvolvimento das técnicas de

¹ TAVARES, André. *Um Retrato Marítimo de Ílhavo: ler a história de uma paisagem através do seu património marítimo, militar e industrial*, Braga: Instituto de Ciências Sociais da Universidade do Minho ; Guimarães: Lab2PT Escola de Arquitetura da Universidade do Minho, cop. 2021, p. 5.

transporte e telecomunicação. Formam-se assim “metápoles”, quer dizer, vastos territórios à escala dos quais se organiza a vida urbana, doméstica e económica, formando um espaço urbanizado extenso, descontínuo, heterogéneo, polinuclear, que integra no mesmo conjunto cidade densa e neo-rural, pequena cidade, vila e subúrbio»²

Com base em cartografias, em parte inéditas, constantes nos arquivos da Biblioteca Nacional de Portugal, Instituto Hidrográfico da Marinha e Torre do Tombo, foi feita uma análise da antropização do território do estuário ao longo do tempo; desde vestígios da ocupação de povoamentos orientais mediterraneos, seguido de instalações e construções de equipamentos urbanos públicos relevantes na história construídos pelo ser humano, antropizando o território, ao longo do tempo. A convergir a um centro: o estuário do Tejo.

O estudo irá manter-se dentro do determinado enquadramento, citado anteriormente. O qual situa-se no curso médio do estuário, margens banhadas pela bacia hidrográfica do Mar da Palha. Após a introdução da hidrografia do estuário, tem como ponto de partida o relato desde as primeiras ocupações documentadas sobre o território: a ocupação pré-clássica dos fenícios até o século XI, em uma narrativa conectada entre margens.

Autores e referências

«Inverter o olhar significa pensar o que construímos partindo de um espaço vital para o planeta: o mar.»³

André Tavares escreve *Um retrato marítimo de Ílhavo: ler a história de uma paisagem através do seu património marítimo, militar e industrial*. Neste último o autor procura contrariar as narrativas abordando a história de Ílhavo da perspectiva do mar, em que conduz a dinâmica a partir de 3 ingredientes considerados fundamentais para compreender a história do desenvolvimento de Ílhavo: «1) a posição do forte e a fixação da barra para o estabelecimento de uma relação do lugar com o mar. 2) a consolidação progressiva dos terrenos alagadiços e a dispersão territorial. 3) a estrutura do aglomerado agrícola como suporte para o desenvolvimento urbano.»⁴

² ASCHER, François, *Novos princípios do urbanismo - Novos Compromissos Urbanos*, Lisboa: Livros Horizonte, 2010. | Trad. *Nouveaux Principes de L'Urbanisme* (2001) e *Les Nouveaux Compromis Urbains* (2008), p. 105.

³ FIGUEIRA, Miguel; TAVARES, André, *O mar é nossa terra – a construção sensível da linha de costa*, exposição Garagem Sul CCB, 2020.

⁴ TAVARES, André. *Um Retrato Marítimo de Ílhavo: ler a história de uma paisagem através do seu património marítimo, militar e industrial*, Braga: Instituto de Ciências Sociais da Universidade do Minho ; Guimarães: Lab2PT Escola de Arquitetura da Universidade do Minho, cop. 2021, p. 32.

Em uma exposição intitulada *O Mar é a Nossa Terra*, no Garagem Sul do CCB, que recebe o nome do livro, e baseada no mesmo, de autoria de Miguel Figueira, ele quer falar sobre o interesse nem sempre evidente do arquiteto sobre o mar, e explora o tema através das relações entre as “forças naturais”, “atividades humanas” e “funcionamento de ecossistemas”. O qual faz as análises sobre recortes na linha litorânea entre o Douro e o tombolo de Peniche, explorando dinâmicas de relações como da pesca à indústria, do trabalho ao *surf*, do lazer a religião. Miguel Figueira reproduz a seguinte frase: «O que podemos aprender com um olhar que, em vez de contemplar o horizonte, se envolve na complexidade das relações entre as forças naturais, as atividades humanas e o funcionamento dos ecossistemas?»⁵

Paulo Mendes da Rocha, muitas vezes se voltou e posicionou-se quanto ao tema também. Ele por sua vez autor de um projeto na Baía de Montevideo, para solucionar questões urbanísticas presentes no centro urbano, intervém sobre a água, insere um edifício flutuante que recebe programa de teatro e entre outros, insere também rotas sobre a água conectando uma margem e outra, e assim desafogando as avenidas da cidade. Paulo Mendes da Rocha reflete: «A invenção da roda é tida como um passo extraordinário na nossa história, a grande questão é como apoiar no chão, sobre o território, o peso, pra poder fluir. Ora, nada flui melhor do que a água, portanto, o que flutua, sempre será, na nossa imaginação, o transporte ideal. Daí surge o navio, etc. Essa água, entretanto, cuja imagem é sempre o oceano, aparece essa forma mecânica de flutuação por dentro dos continentes, como grandes avenidas pré-existentes naturalmente, que são os rios.»⁶

Neste trabalho, para além de por o estuário em foco, o diferencial é a proposta de um novo centro, acompanhada de uma narrativa da história de um território que coexiste em milênios, porém raramente narrada em conjunto. Este novo centro não tem ambição hierárquica, mas sim a de assumir como um centro de diversos pontos centrais que aproxima e torna uno o território em que Lisboa desenvolveu e se encontra.

O estuário do Tejo foi desde muito cedo palco de vida humana, e a organização do território ao longo do tempo vem refletindo a natureza do seu ordenamento. Ao longo do tempo, houve diversos traços no ordenamento administrativo do território. Sendo apenas em 1991 que são instauradas estruturas metropolitanas em Portugal, definindo a AML (Área Metropolitana de Lisboa)

⁵ FIGUEIRA, Miguel; TAVARES, André, *O mar é nossa terra – a construção sensível da linha de costa*, exposição Garagem Sul CCB, 2020.

⁶ Paulo Mendes da Rocha em entrevista pelo Itaú Cultural: *Baía de Montevideu – Ocupação Paulo Mendes da Rocha (2018)*: Baía de Montevideu – Ocupação Paulo Mendes da Rocha (2018).

A partir da leitura de *Portugal, o Mediterrâneo e o Atlântico* de Orlando Ribeiro, é possível observar esse berço das civilizações, que foi o Mar Mediterrâneo e suas margens, através de uma escala global que o autor traz sobre o território mediterrâneo e uma narrativa sintética do mesmo. Cabendo um paralelo entre este e o estuário do Tejo, observando o papel em que ambos possuem, respectivamente, entre cidades e continentes.

«O Mediterrâneo é uma fossa alongada a sentido Leste-Oeste entre duas massas continentais: ao Sul a África com seus planaltos maciços e desérticos, de contornos simples e pesados; ao Norte a Europa, que projecta para o mar uma série de penínsulas e ilhas, de desenhos geralmente fino e complicado.»⁷

Orlando Ribeiro analisa o território do Mar Mediterrâneo a partir de elementos geomorfológicos que o compõe, chama o Mar Mediterrâneo durante sua obra de *mar interno*. Fazendo-nos observar estes fenômenos de uma maneira mais sintética e próxima. Que se colocarmos este fenômeno em uma escala exponencialmente menor, pode servir de ferramenta, ao analisar o território do Estuário do Tejo. Em que: assim como temos a África para o Mar Mediterrâneo com suas terras maciças e contornos simples, temos Lisboa a norte do Estuário do Tejo de relevos maciços e acidentados, acompanhado de contornos simples. E a Europa para o Mediterrâneo com sua série de penínsulas e ilhas, temos a sul do Estuário do Tejo, uma margem composta por sapais, reentrâncias e extensas planícies aluviais de desenho também fino e complicado. Ou seja, o que temos de comum nestes dois lados é o fato de ambos terem margens acessíveis e banhadas pelo rio, ou como define Orlando Ribeiro para margens “linha de contacto das terras e dos mares” as quais considera *riquezas*. Assim como a morfologia ao redor do Mediterrâneo, onde por muito tempo foi o berço da população, manifestou-se com diferentes povos e funções, criando variadas «ecologias»⁸, ao redor do Estuário do Tejo também, onde nota-se por Lisboa, Almada e Barreiro.

João Carrilho da Graça faz um comentário acerca da temática do estuário e sua identidade multipolar a sua volta: «O estuário do Tejo é um tema extraordinário. Porque; conseguimos imaginar uma cidade com vários pontos centrais a volta do estuário do Tejo, com ligação entre eles, e isso realmente é uma possibilidade extraordinária.»⁹

Para descrever o antigo esteiro e ao que tange a formação da Baixa de Lisboa a presente dissertação se apoiará também no trabalho de João Cruz, que realizou em 2016 uma investigação sobre a frente ribeirinha de Lisboa e produziu sua dissertação de mestrado

⁷ RIBEIRO, Orlando, *Portugal, o Mediterrâneo e o Atlântico: estudo geográfico*, Coimbra: Coimbra Editora, 1945. Biblioteca Nacional de Portugal, disponível online: <https://purl.pt/421>, p. 1.

⁸ Termo utilizado pelo historiador Reyner Banham para caracterizar as diferentes identidades de um território.

⁹ CARRILHO DA GRAÇA, João Luís, Podcast: *Entre Vistas*, 2021.

de maneira detalhada sobre sua evolução. João Cruz realizou o trabalho sob a orientação da professora e arquiteta Marta Sequeira, e assim indicada pela mesma.

Hidrografia do rio

De posição geográfica privilegiada o estuário do Tejo conforma «uma porta larga sobre o Atlântico».¹⁰ Na época das navegações, inserido na rota do continente africano para o Mediterrâneo e Norte europeu, e ainda, das Américas para dentro do Mediterrâneo. Aliado a uma condição de excelente navegabilidade, este veio a ser um ponto central mercantil e de trocas comerciais na época da expansão marítima. Era pela foz do Estuário o qual partiam os navios rumo as navegações. E não só, suas margens foram palco de civilizações há mais de dois mil anos atrás. Neste trecho o autor Luís Mendes de Vasconcelos faz uma breve e efetiva descrição do território: «[...] tendo diante de si o grande Oceano, o qual, entrando, pela terra, faz uma larga enseada, que termina no cabo de Finis Terrae pela parte do Norte, e pela do Meio-dia, no de S. Vicente, ficando estes dois promontórios como duas balizas da sua grandeza [...]»¹¹

O estuário do Tejo, em Lisboa, é onde a água doce do rio que nasce na Serra de Albarracín, Espanha, desemboca no oceano. O vale do Tejo é para onde decanta toda a água da grande bacia hidrográfica internacional, levando todo esse curso de água a oeste até desembocar no limite da Península Ibérica para o Oceano Atlântico.

O rio Tejo nasce a 1600m de altitude e apresenta um comprimento de 1100km, destes, 230km em Portugal. Desde Espanha ele percorre o fundo do vale acidentado pelos afloramentos rochosos, e assim tendo pequenas quedas da água em seu percurso. Em Portugal, ao ser arrematado pelo estuário, ele desemboca entre duas penínsulas locais, a península de Lisboa e a península de Setúbal. Seu curso principal distribui vários afluentes adentrando diferentes territórios durante seu percurso. Em tempos remotos, possibilitando o homem escolher o leito (via) o qual navegar e ocupar as margens construindo inícios de aldeais, vilas, ou cidades, como é o caso de Lisboa. Representando uma verdadeira estrada fluvial.

Ao rematar a estrutura natural do vale do Tejo, para melhor compreensão, o estuário divide-se em três partes: o *curso superior*, caracterizado pela transição do rio para o estuário,

¹⁰ CRUZ, João. *A cidade e rio: origem e evolução da frente ribeirinha de Lisboa*. Dissertação de mestrado em Arquitectura, Universidade de Évora, 2016.

¹¹ MENDES DE VASCONCELOS, Luís, *Do Sítio de Lisboa – Diálogos*, Org. e Notas de José da Felicidade Alves. Lisboa: Livros Horizonte, 1990, pp. 35-36.

onde a água ainda é doce; o *curso médio*, onde este toma forma e as águas se misturam, antes de chegar a sua foz, onde a água é salobra; o *curso inferior*, onde a água já é salgada e acontece a transição da água para o oceano.

Após o rio passar o curso superior do estuário por Vila Franca de Xira, e antes de chegar em sua foz, as águas passam e misturam-se no curso médio do estuário, onde forma-se uma grande «bacia hidrográfica»¹², onde a batimetria¹³ é predominantemente baixa e sob influência das marés, esta denominada de Mar da Palha, enquadramento em que se concentrará a presente dissertação.

O Mar da Palha começa ao sul do mouchão de Alhandra; enquanto a norte, mantém-se um corredor aberto banhando Lisboa em direção a sua foz, composto pelos sólidos montes do Castelo, Monsanto e suas encostas, de «contorno simples»¹⁴, sólido e bem marcado. Ao sul; o rio alastra-se e adentra uma baía de praias estuarinas. Este de perímetro bastante recortado, com formações de berços aluviais e braços da água que se espraiam sobre suas margens. Este como um todo compõe um território largo, atingindo uma máxima de 23km. O território a sul é composto por vastas zonas sob influência da maré como praias estuarinas e sapais. Contempla às suas margens os municípios de Lisboa, Almada, Barreiro, Seixal e Montijo. Concentraremos nesta dissertação o estudo sob o território entre Lisboa, Almada e Barreiro.

Esta parte do território abriga um ecossistema de elevada biodiversidade, caracterizando-se pela formação de praias e sapais. O sapal é uma formação plana e aluvionar sob a influência das marés, onde a água não avança muito em altura, mas avança muito em extensão; são periodicamente alagadas. O sapal é composto de plantas halófitas, plantas adaptadas a conviver com a salinidade. Representa um ecossistema de grande importância ecológica, possuindo um papel preponderante no equilíbrio do ciclo de matéria orgânica numa perspectiva de produtores primários.

¹² Sendo esta, a bacia hidrográfica do Estuário do Tejo, a qual faz parte da grande bacia hidrográfica mencionada anteriormente, a bacia hidrográfica do vale do Tejo. Uma bacia hidrográfica pode conter outras, que a compõe.

¹³ A batimetria é a medição da profundidade dos oceanos, lagos e rios. Na cartografia representada pelas curvas batimétricas.

¹⁴ Forma como Orlando Ribeiro utiliza para descrever o limite/desenho do continente africano em sua obra *Portugal, o Mediterrâneo e o Atlântico*.

No estuário médio, a mais vasta zona húmida do estuário, composta por sapais e mouchões,¹⁵ a presença de uma equilibrada e ancestral intervenção do homem é abundante, as «salinas e lezírias»¹⁶ também fazem parte dessa paisagem.

O Rio Tejo trata-se de um grande vale na formação geomorfológica de Portugal, que antes de desembocar no Atlântico rodeia o Mar da Palha, território ao entorno do Estuário do Tejo possui suas funções e desenvolvimentos muito diferenciados. Acabando por se tornarem ainda *ecologias*, termo utilizado pelo historiador Reyner Banham para caracterizar as diferentes identidades de um território. E é local de ocupação desde a pré-história, apesar da grande densidade de Lisboa implantar-se a margem norte, ao sul do Mar da Palha foi onde aconteceram as primeiras ocupações.

1. ANTROPIZAÇÃO DO RIO AO LONGO DO TEMPO

1.1. Ocupando o perímetro

1.1.1. Colônias fenícias de *Allis-ubo*

Apesar da geomorfologia do território ter se mantido inalterada, sua morfologia e posição geográfica que abriga o estuário do Tejo nem sempre foi a mesma. Muito antes de tudo, no início do período quaternário, o Tejo e o Sado eram conectados, sendo Serra da Arrábida ilhada. Depois de longos períodos primitivos o leito do estuário se transformou no que é hoje. Porém, a sua configuração exata ainda era diferente de quando o povoado do leste mediterrâneo começou a ocupá-lo. Com o degelo do período holocênico (após a era do gelo), o nível da água subiu, fazendo com que a água se espraiasse topografia adentro inundando seus vales, configurando vários braços da água e pequenos afluentes. Sendo assim, inundando por completo as planícies da margem sul, Barreiro era abaixo de água.

Apesar da documentação em cartografia ter se tornado recorrente apenas na época das grandes navegações sabe-se que o território era inundado pelas águas do Tejo formando rias, ou ainda esteiros marinhos. Um dos principais, no princípio da colonização fenícia, foi o vale inundado entre a colina de São Francisco a colina de São Jorge (Castelo), onde hoje configura-se a Baixa Pombalina, suas encostas eram banhadas por vagas de água formando

¹⁵ Mouchões são ilhotas fluviais mais elevada que a lezíria, onde crescem choupos e outra vegetação endógena. Locais de proteção para peixes, moluscos, crustáceos e sobretudo aves.

¹⁶ Este tipo de intervenção do homem é ancestral e apresenta um notável equilíbrio entre aproveitamento e conservação da natureza, agregando riqueza a biodiversidade.

uma praia «estreita e pequena».¹⁷ Do esteiro confluíam dois braços da água território adentro «que correspondem hoje aos eixos Arroios - Anjos - Mouraria e S. Sebastião - Santa Marta - São José - Portas de Santo Antão».¹⁸

A existência deste esteiro é relatada pelo geógrafo árabe Edrici, que ao se deparar com o território descreve: «Lisboa ergue-se na margem de um rio que se chama Tejo ou rio de Toledo. A sua largura junto de Lisboa é de seis milhas e a maré faz-se sentir aí vivamente. Esta bela cidade estende-se ao longo do rio, está cercada de muralhas e é protegida por um castelo. No centro da cidade existe uma fonte de água quente, tanto no verão como no inverno».¹⁹

Adolpho Loureiro também comprova a existência destas duas linhas da água advindas do esteiro nesta passagem do seu livro *Os Portos Marítimos de Portugal e Ilhas Adjacentes*, de quando descreve a ida de freiras até o convento da Mouraria²⁰. Não só isso mas também como comprovou que era navegável.

A partir do Neolítico, com a sedentarização em progresso, povos oriundos do oriente Mediterrâneo surgem, com objetivo de exploração, em busca de pedras preciosas e metais. As viagens se tornaram tão frequentes, junto às condições do território, que acabaram por

¹⁷ LOUREIRO, Adolpho – *Os Portos Marítimos de Portugal e Ilhas Adjacentes*, Vol. III, pt. I. Lisboa: Imprensa Nacional, 1906, p. 69.

¹⁸ DAVEAU, Suzanne – *Lisboa Subterrânea: A foz do Tejo*, palco da história de Lisboa, Lisboa: Electa, 1994, pp. 71-72.

¹⁹ EDRICI – *Lisboa e o Tejo nos princípios do séc. XII in Portugal na Espanha Árabe*, Vol. I, organização, prólogo e notas de António Borges Coelho. Lisboa: Seara Nova, pp. 71-72.

²⁰ «Naquelle tempo a margem do rio e do esteiro maritimo de Lisboa, entrando no valle, seguia por alturas da Boa Hora, da rua do Crucifixo, e pela praça de D. Pedro penetrava nas ruas de Santo Antão e de S. José até cima da rua das Pretas, para descer depois, e, passando pela frente do palacio do conde de Almada, continuar por detraz de S. Domingos, entrar no valle de Arroyos pela rua da Palma e descer pela da Mouraria. Seguindo pela base do monte, onde assenta o castello de S. Jorge e a sua cêrca, passava a S. Mamede e pela Magdalena, e prosseguia pela rua dos Bacalhoeiros até o chafariz d'El-Rei. Para ver como era navegavel este esteiro cita-se primeiro o chamado Canal de Flandres, nome que principiou a dar se-lhe depois que os navios inglezes vieram a Lisboa como aliados de D. Fernando e de D. João I. Era talvez ahi que vinham fundear os navios flamengos, que frequentavam então o nosso porto. Sendo factó averiguado que se lhe dava anteriormente o nome de canal, não quereria com isto designar-se o primeiro canal de esgoto e de drenagem da via publica? Conta-se tambem que, quando D. Affonso Henriques mandou vir do promontorium sacrum, em 1173, as religiosas de S. Vicente, que é o padroeiro da cidade, vieram ellas em barco até a Mouraria, ao sitio onde havia então a porta da cidade, chamada depois a porta de S. Vicente (arco do marquez de Alegrete), onde foram desembarcadas e levadas processionalmente para o templo». Ver, sobre este assunto, LOUREIRO, Adolpho – *Os Portos Marítimos de Portugal e Ilhas Adjacentes*, Vol. III, pt. I. Lisboa: Imprensa Nacional, 1906, p. 70.

fixarem-se junto às linhas da água e em topos de colinas, formando ocupações permanentes e aglomerados urbanos de cunho mais complexo dos existentes. Os fenícios, já com avançadas técnicas na agricultura e economia mercantil, vieram do mediterrâneo e no curso médio do estuário do Tejo, este povoado instalou-se em duas zonas em específico: na colina de São Jorge em Lisboa na margem norte, e na Quinta do Almaraz em Almada, margem sul. Que veio a denominar-se Allis-ubo, topomínia pré-romana que significa “porto Seguro”.

À margem sul do estuário, ao lado da zona de praia da freguesia de Cacilhas onde hoje situa-se o terminal fluvial, localizam-se as características escarpas rochosas de Almada, sobranceiras ao rio. Sobre as plataformas das mesmas, a cerca de 50 metros de altura, situa-se a Quinta do Almaraz. Sítio privilegiado de condições topográficas que permite alto nível de defensabilidade sobre o território do Tejo e envolventes.

Através de sondagens arqueológicas na Quinta do Almaraz, constatou-se que povoados oriundos do leste instalaram-se neste sítio há cerca de XII a.C., os fenícios da idade do Bronze Final, «Trata-se de um povoado extenso, com cerca de 6 ha, tendo-se calculado uma população com cerca de 1000 habitantes (Arruda, 1999-2000, p. 103)».²¹

Este sítio é, sem dúvida, um dos núcleos de povoamento mais importantes do estuário do Tejo, tendo sido ocupado, aparentemente, desde o Bronze Final. «Alguns dados indicam ainda uma ocupação anterior do período calcolítico (Barros, Cardoso e Sabrosa, 1993).»²²

Os indícios da ocupação da Idade do Bronze são, contudo, muito ténues, e não evidenciam uma continuidade com a ocupação sidérica. «Limitaram-se à identificação, na sequência de trabalhos de prospecção, de uma concentração de cerâmicas manuais atribuídas ao Bronze Final (taças carenadas e vasos de colo alto) numa área onde não parece ter-se registado artefactos atribuíveis à Idade do Ferro (Barros, Sabrosa e Santos, 1994)..»²³

Devido também as sua localização, da forte ligação com o estuário, este povoado teve determinante papel nas dinâmicas produtivas, comerciais e administrativas da região durante aquele período. Através de sondagens arqueológicas na Quinta do Almaraz foram encontrados diversos fragmentos que indicam a atividade daquele local, entre elas a atividade metalúrgica, produção cerâmica, atividades transitivas de foro comercial e possivelmente institucional. Para além destas, a documentação de pesos de redes e anzóis e fauna ictológica é expressiva, o que indica que a atividade pesqueira também era presente. Pois a zona de

²¹ SOUSA, Elisa, *A ocupação pré-romana da foz do estuário do Tejo*, Estudos & Memórias 7, Lisboa: Centro de Arqueologia da Universidade de Lisboa (UNIARQ), 2014, p. 46.

²² *Idem.*

²³ *Idem.*

antepraia de cacilhas funcionava como um porto, apontam evidências de escavações arqueológicas por ter-se encontrado ali uma parede que pode corresponder a um cais.

Os traços habitacionais e defensivos eram presentes no que constituía o aglomerado urbano da povoação. Foram encontradas diversas evidências de estruturas habitacionais: «As edificações habitacionais consistem em estruturas com um embasamento pétreo, sobre as quais se elevariam paredes construídas com tijolos de adobe»²⁴. E quanto a construção defensiva foram encontradas 3 linhas de muralhas, ou seja, ao que tudo indica a cidade foi expandindo-se.

No entanto, assim como a história da zona do centro histórico de Lisboa em que acontece o abandono do território por um período de tempo, este povoamento não apresenta indícios de ligação ou ainda continuidade com a ocupação sidérica.

Enquanto o monte da Quinta do Almaraz foi palco da chegada desse povoado, e ainda anteriormente, à margem sul; à margem norte na colina de São Jorge é que esses colonos fixaram-se. A colina de São Jorge, à beira do Tejo e bordejada pelo antigo esteiro, oferecendo boa acessibilidade não só ao rio mas também ao mar, excelente domínio visual sobre o território e defensabilidade, apresentou condições «topográficas e geográficas que esses grupos procuravam»²⁵.

As ocupações do território de Lisboa na idade do ferro de período pré-romano concentrou-se na colina do Castelo, e na quinta do Almaraz que ocupa a margem sul do estuário. No antigo esteiro do Tejo que inundava este vale. Na época pré-romana o caudal já estava reduzido, assim sendo a ocupação deste povoamento menos extensa que a anterior. Concentraram-se principalmente no topo da colina do Castelo no vertice voltado a sul, e às margens do rio.

Foi a partir do século VIII a.C. que uma urbe começou a consolidar-se na colina de São Jorge e ganhar forma, no século V a.C. o aglomerado urbano passou a ocupar desde a plataforma superior da colina a Sul, até ao esteiro, com fácil acesso a embarcações o que era crucial para esse povo mercantil. Lisboa terá composto o maior aglomerado proto-histórico do território português, de uma extensão não comparável a nenhum outro conhecido até o momento. O primeiro nome que remonta esta então, cidade, terá sido *Olisipo*, «topónimo indígena pré-romano».²⁶

²⁴ SOUSA, Elisa, *A ocupação pré-romana da foz do estuário do Tejo*, Estudos & Memórias 7, Lisboa: Centro de Arqueologia da Universidade de Lisboa (UNIARQ), 2014, p. 46.

²⁵ Fundação Millennium BCP, *Núcleo Arqueológico da Rua dos Correios*. Edição 001|500, Nov 21, p. 12.

²⁶ Fundação Millennium BCP, *Núcleo Arqueológico da Rua dos Correios*. Edição 001|500, Nov 21, p. 14.

«De acordo com o contexto histórico e geográfico que conduziu à sua formação, a cidade tinha uma vocação comercial, virada para os contactos por via marítima e fluvial através do Tejo. Esta característica determinou uma topografia urbana intrinsecamente aberta ao exterior através das margens do Tejo, na qual as actividades comercial, artesanal e piscatória tinham um lugar de relevo».²⁷

Apesar de as margens do rio principalmente na antiguidade serem ocupadas por conjuntos de cunho mercantil, entre os séculos V e IV a.C., junto ao velo do Tejo e ao antigo esteiro que ocupava a Baixa Pombalina, construiu-se um «bairro de casas e estruturas oficinais»,²⁸ constituindo o mais extenso e bem conservado conjunto urbanístico conhecido desta época na cidade. Estas eram «retangulares e de compartimento único, pavimentos argilosos, embasamento em pedra e algumas soleiras de porta.»²⁹ Descrição similar ao levantamento feito na Quinta do Almaraz na margem sul anteriormente, porém na sondagem da Rua dos Correeiros ainda encontra-se dentro das casas ao centro «lareiras hemisféricas»³⁰ de seixos apanhados das margens do Tejo. Esse bairro antropizou grande parte da encosta voltada a poente à beira do supracitado esteiro marinho.

A importância do rio para estes povos nitidamente era incontestável. O regime mercantil e exploratório através da navegação, regia todo território europeu neste momento da história, o que fez desde o princípio as cidades as quais foram o berço para as seguintes civilizações, nesta específica geografia onde se encontra o estuário do Tejo.

A extraordinária importância da navegação como forma de transporte e meio de comunicação, tanto por mar, para o Mediterrâneo, como pelo rio, para o interior do território, foi gravada, «de forma indelével e durável, num fragmento cerâmico que reproduz uma embarcação com proa, popa, mastro, remos ou leme. Parece representar um hippos, navio destinado ao transporte de mercadorias, de vela quadrada, mastro central único e remadores, que permitiam a navegação contra o vento. Geralmente a proa era rematada com uma figura em forma de cabeça de cavalo, particularidade que explica a designação que lhe foi atribuída.»³¹

²⁷ Fundação Millennium BCP, *Núcleo Arqueológico da Rua dos Correeiros*. Edição 001|500, Nov 21, p. 12.

²⁸ Fundação Millennium BCP, *Núcleo Arqueológico da Rua dos Correeiros*. Edição 001|500, Nov 21, p. 14.

²⁹ *Idem*.

³⁰ *Idem*.

³¹ *Idem*.

1.1.2. Complexo industrial romano de *Olisipo*

Após um período de «desocupação do território dos povos da Idade do Ferro»,³² no século II a.C. os primeiros grupos romanos chegaram ao território e o colonizaram, posteriormente fazendo dele cidade e permanecendo lá por mais de 700 anos. À margem no do Tejo, desenvolveram uma cidade de natureza marítima e mercantil, culminando sua economia numa indústria exportadora, e trazendo as navegações para o centro de sua existência. Muitas vezes referida como a capital marítima da Lusitania, a cidade recebeu o nome de *Olisipo*, derivando da topomínia da Idade do Ferro.

Os romanos ocuparam o território de forma que implantaram os equipamentos basilares que constituíam a *polis* romana; as termas, junto às águas do esteiro, a indústria de salga-peixe ao pé do rio, a necrópole onde hoje é a Praça da Figueira, assim como o Teatro pouco na encosta da colina fortificada e sobranceiro à água. O povoado romano antropizou o território de maneira a aproveitar as condições topográficas e hidrográficas, e foi «moldando o território, que inicialmente se subdividia em pequenas ilhas alagadas, posteriormente ampliadas, ligadas entre si pela construção dos edifícios notáveis e dos bairros da urbe romana.»³³ Essa urbe acabou por se densificar, e o território abrangente do núcleo denominado *Olisipo*, seria designada, tal como Roma, como município.

Quanto ao esteiro, segundo um cronista dominicano: «Achamos por memórias antigas que entrava por este sítio um grande esteiro do mar, que devia ter fundo para agasalhar navios; do que, vimos por nossos olhos certeza, não só conjecturas, no ano de 1571, quando se abriram os alicerces para o dormitório que agora serve, porque se descobriram silhares de pedraria bem lavrada, e a partes grossas argolas de bronze travadas e pendentes dela, como em cais, para servirem de amarrar navios [...]»³⁴. Em que Adolpho Loureiro, acerca dessa passagem, referiu que esse tipo de construção, cais em pedra cantaria com argolões de bronze, era típico dos romanos, para amarrar suas embarcações. Os vestígios romanos encontrados nessa localidade não só atesta a presença do cais mas que o esteiro era navegável por uma boa extensão à norte.

³² Estes provavelmente migraram para zonas superiores da encosta ou outros locais da margem do estuário. Consecutivamente o abandono das construções, que acabaram por ruir.

³³ CRUZ, João. *A cidade e rio: origem e evolução da frente ribeirinha de Lisboa*. dissertação de mestrado em Arquitectura, Universidade de Évora, 2016.

³⁴ Cit. por MENDES, Fonseca, *Lisboa e os Curiosos Fastos do seu porto*. Lisboa: Publicações Culturais da

Câmara Municipal de Lisboa, 1951, p. 8.

A implantação dessa cidade a margem norte deu seguimento ao traçado urbano da civilização anterior, aproveitando-se de suas construções. Ocupou o castro³⁵ das povoações pré-romanas e construíram uma muralha, onde depois viria a se construir o Castelo Medieval. As muralhas desciam desde o *oppidum*³⁶ até bordejar as margens do Tejo e o esteiro. Devido a diminuição do caudal do esteiro em Lisboa a ocupação dos romanos foi menos extensa do que a dos povos anteriores. Destinaram às margens do tejo atividades portuárias e uma complexa indústria de produtos piscícolas, a qual viria a ser o cerne da economia regional. Devido a intensa atividade arqueológica em Lisboa nos últimos anos, foram reveladas extensa área industrial implantada à margem do Tejo, desde a sul bordejando a colina do Castelo até a poente, ao pé do esteiro.

Olisipo, uma cidade de natureza marítima, tinha a navegação como ponto-chave de sua existência. «A natureza dos seus contextos, essencialmente relacionados com uma “indústria exportadora”, indicia a vocação marítima e comercial da cidade e a sua abertura ao mundo.»³⁷ Isso refletiu-se principalmente através de sua «florescente vida econômica»³⁸ em torno de conservas de peixe salgado e aproveitamento do mesmo para molhos, chamados de *garum*³⁹.

A economia que regia *Olisipo* era de processo produtivo complexo, o qual envolvia diversas actividades económicas. A comercialização dessas iguarias, para além da produção das conservas e molhos em cetárias, dependiam da produção de ânforas (recipiente de armazenamento de produtos alimentares para transporte em embarcações) extensamente produzidas nas olarias situadas à margem do estuário do Tejo. Estas ânforas eram abastecidas com conservas de peixe e molho, e colocadas em embarcações para exportações que partiam da ribeirinha rumo a localidades longínquas do império romano. Esta

³⁵ É o nome dado aos lugares fortificados durante o período pré-romano e romano na Península Ibérica. Designa um povoado de carácter permanente assim como refúgio para os circunvizinhos em caso de perigo.

³⁶ «Júlio César apelidou com esta designação algumas das povoações da Idade do Ferro, encontradas na Gália. As oppidas localizavam-se num ponto de cota mais alta, geralmente fortificado. Oppidum é o termo em latim utilizado para descrever as principais povoações constituintes do Império Romano que, após a conquista de determinado território, utilizavam as fundações pré-romanas normalmente localizadas neste cumes.», CRUZ, João. *A cidade e rio: origem e evolução da frente ribeirinha de Lisboa*. dissertação de mestrado em Arquitectura, Universidade de Évora, 2016.

³⁷ Fundação Millennium BCP, *Núcleo Arqueológico da Rua dos Correiros*. Edição 001|500, Nov 2021, p. 18.

³⁸ Fundação Millennium BCP, *Núcleo Arqueológico da Rua dos Correiros*. Edição 001|500, Nov 2021, p. 18.

³⁹ FERREIRA, António Gomes, *Dicionário de Latim-Português*, Porto, Porto Editora, [s.d.], p. 503, 1.^a col. A palavra *garum* é traduzida como «salmoura de peixes diversos».

economia envolvia integrava setores variados, tais como «a pesca, a extração de sal, a construção naval e a comercialização de todos estes produtos»⁴⁰.

Os complexos industriais de transformação e conserva de peixe salgado implantados pelos romanos no território costumavam localizar-se às margens do rio devido seu caráter marítimo. Como o terreno geralmente apresentava leve declive, as cetárias eram construídas em patamares. «As estruturas foram implantadas no subsolo arenoso da praia fluvial, escavado até à profundidade desejada para cada cetária, estando os troços de pátio a uma cota aproximada da superfície pré-existente.»⁴¹

Os romanos mantinham forte relação com a água, para além de sua economia, faziam parte da constituição de uma cidade romana, termas, aquedutos. Foram autores de uma sociedade e regime económico provido de maior desenvolvimento. A indústria pesqueira que os romanos construíram às margens norte, em Lisboa, foi implantada a sul do Tejo também, em Almada.⁴²

O território de Almada, das escarpas da Quinta do Almaraz, nos últimos tempos revelou a existência de uma zona industrial romana a beira-rio na ribeirinha nascente de Cacilhas, fazendo parte de uma encosta amena junto a praia banhada pelo Mar da Palha. Configurando uma organização urbana, ou ainda um *cadastro*⁴³, como utiliza João Carrilho da Graça em seu texto *Metamorfose*, típico de ocupação do império romano.

Foram descobertas um conjunto de 13 cetárias na atual Rua Cândido Reis, ao que tudo indica provenientes do Império romano atuando em conjunto com a a fábrica de salga-peixe na morgem norte. O arqueólogo Telmo António da Câmara de Almada conta «Esta antiga fábrica é o testemunho mais relevante que existe da presença romana no concelho de Almada e, no entanto, era quase desconhecida. Dada a sua importância, faz todo o sentido que a população possa usufruir do sítio e conhecê-lo». Encontradas na Rua Cândido Reis, rua que liga Cacilhas à leste, eixo importante de Cacilhas – Caparica. Na encosta da frente ribeirinha banhada pelo regolfo do Mar da Palha, próximo do Porto de Cacilhas.

⁴⁰ Fundação Millennium BCP, *Núcleo Arqueológico da Rua dos Correios*. Edição 001|500, Nov 2021, p. 20.

⁴¹ Fundação Millennium BCP, *Núcleo Arqueológico da Rua dos Correios*. Edição 001|500, Nov 2021, p. 22.

⁴² Fazendo referência a apenas dentro dos limites da área de estudo proposta.

⁴³ «As linhas geográficas e topograficamente consagradas a percursos de atravessamento e acesso, tem necessariamente um carácter mais público e tendem a registar-se fisicamente sobre o território e a definir os limites e a estrutura formal do espaço antropizado. Tendem a construir uma matriz permanente e reconhecível que marca tanto o espaço rural como a forma das cidades.»

A história de Almada vem sendo revelada, e de acordo com atividades arqueológicas, os romanos durante sua ocupação ultrapassaram o limite das margens e fizeram do estuário o seu território. O conjunto de cetárias de salga peixe implantadas de maneira abrigadas pelo Mar da Palha, faziam parte do complexo sistema de economia romano. Assim como outros vestígios já encontrados na região. «Nos anos 90, no interior do edifício da antiga Caixa Geral de Depósitos foram identificadas mais cetárias que faziam parte deste complexo e alguns vestígios contemporâneos da Quinta do Almaraz. Esta foi sempre uma estrutura portuária de grande importância desde a Idade do Ferro», relata Telmo António, arqueólogo da Câmara Municipal de Almada, ao jornal *Almadense*. Ou seja, a zona remonta Almada como castro, Cacilhas como área industrial e portuária. Fazendo parte de um ecossistema de relações que já tinha o estuário do Tejo como centro.

Apesar da documentação acerca do assunto ser escassa, se especula que a relação transtejo era muito corriqueira. Devido ao regime econômico complexo que envolvia desde as conservas de peixe e produção de *garum* romanos. Com a pesca em demanda a nível industrial, impulsionando a navegação interna de barcas sobre o território aquático do Tejo, sobretudo do Mar da Palha, e acima de tudo, com a extração do sal, que se ia buscar aos lugares mais propícios ao funcionamento de salinas, e distribuir às fábricas de salgapeixe nas zonas ribeirinhas.

Provavelmente a margem sul contracenava como fornecedora do sal devido ao seu ecossistema aluvionar. Como a zona de Barreiro ainda estava debaixo da água nesta altura, Coina era a zona ribeirinha, como menciona José Pimenta em seu livro, *Memória histórica e descritiva da vila do Barreiro*: a falar da relevância de Barreiro na altura do mesmo, menciona dos arredores: «Coina julgo que só foi grande no tempo dos romanos[...]». Ou seja, este sistema estimulava as navegações internas, formando uma teia de relações em todo território. Ainda hoje as salinas de Samouco na margem sul, em Alcochete, estão ativas e representam uma rica fauna e flora.

Para além da relevância do sal a nível global. Para os romanos o sal foi o elemento em que apoiaram a sua economia, e também permitiu a “indústria exportadora”, abastecendo grande parte do império através das conservas de peixe e *garum* produzidas em *Olisipo*. Impulsinou as navegações internacionais e viabilizou comércios externos de alimentos perecíveis. Fazendo parte de um cenário a nível continental.

O papel do sal ainda se expande, e cabe aqui mencionar pela intrínseca relevância do sal na economia romana. Como afirma Cristina Carvalho Micael na sua tese de mestrado em História Marítima, ela explora a temática do sal e relações comerciais no estuário do Tejo, abordando o sal como um fator civilizacional: «O sal acompanha a presença humana, permite a sua sobrevivência e o seu desenvolvimento, por isso adquiriu estatuto de factor

civilizacional, com um quadro multi-funcional no qual as acções se interligam e revelam grande dinamismo no contexto histórico.»⁴⁴

1.2. Apontando direções

1.2.1. Os arrabaldes de *al-Ushbuna*

Com a queda do Império Romano, a atual *Olisipo* viu-se diante de grande instabilidade política e militar, no século V sendo palco de batalhas e saques entre poderes locais, suevos e visigodos pela disputa da terra. As fábricas romanas de transformação e conserva de peixe às margens do Tejo diminuíram atividade drasticamente, «provavelmente devido a inexistência de um dos seus pressupostos fundamentais, a capacidade de escoamento da sua enorme produção para exportação por via marítima.»⁴⁵, seguido do cessamento de atividades no século VI. As áreas ribeirinhas foram gradualmente abandonadas durante esse período. «São ainda escassos os dados arqueológicos deste período em Lisboa, sendo, contudo, evidente uma continuidade da estrutura urbana romana aliada a uma regressão do perímetro da cidade, eventualmente para a área intra-muralhas, bem como uma rarefacção de produtos importados.»⁴⁶

Sabe-se que entre 711 (como afirma o Museu de Almada - Cova do Pão, coordenada pelo arqueólogo Telmo António), ou 900 (como afirma o Núcleo Arqueológico da Rua dos Correiros em Lisboa) até 1147, o território do estuário do Tejo esteve sob domínio de dinastias árabes, que controlavam quase toda Península Ibérica. Provenientes da exploração marítima do Mediterrâneo, os islâmicos navegaram em direção o estreito de Gibraltar e foram “subindo” a norte, ocupando a ponta da Península Ibérica começando pelo Sul em direção à norte (por esse motivo possivelmente data anterior na margem sul em Almada). Quando chegam ao estuário do Tejo, ocupam as escarpas da margem sul ao lado da Quinta do Almaraz, época em que constroem o Castelo de Almada - e à margem norte a colina do Castelo em Lisboa, aproveitando estruturas romanas.

Essencialmente rural, os *arrabaldes* mouros de campos verdejantes sustentavam uma agricultura de subsistência. Segundo documentações arqueológicas pelo NAARC «Uma das

⁴⁴ MICAEL, Cristina Carvalho, *O sal no estuário do Tejo: Plataformas de Transporte e Estrutura Comercial (séculos XIV-XVI)*. Dissertação de mestrado em História Marítima, Faculdade de Letras, 2011, p. 137.

⁴⁵ Fundação Millennium BCP, *Núcleo Arqueológico da Rua dos Correiros*. Edição 001|500, Nov 2021, p. 28.

⁴⁶ Fundação Millennium BCP, *Núcleo Arqueológico da Rua dos Correiros*. Edição 001|500, Nov 2021, p. 28.

atividades económicas claramente presente no registo arqueológico da cidade, mais especificamente nos arrabaldes, é a produção oleira.»⁴⁷ Nos séculos X ao XII, devido ao contexto conflituoso em que o território se encontrava, foi um povoado intra-muros e ocupantes de topografias mais altas.

Na margem sul, a muralha foi levantada paralela e no limite da escarpa para o Tejo. Além de proteger sua população, cumpria função defensiva de monitorar a verdadeira via marítima e cruzamento de embarcações que era o estuário do Tejo. Essa urbe era pequena e data do início da civilização moura; daonde vem sua topomínea, antigamente recebendo o nome de Al-má'adan, que significa mina ou jazida. Os quais realizavam atividade de mineração nas areias do Tejo na zona de Cacilhas. Apesar da sua origem e dimensões serem pouco claras, sabe-se que foi um povoado pequeno que se concentrou dentro das muralhas do Castelo à norte, ocupando «sua envolvente até as atuais D. José de Mascarenhas e Elias Garcia, a sul.»⁴⁸ Nunca chegando a expandir à nascente, onde existiria o povoado da Idade do Ferro, atual Quinta do Almaraz. Para além do núcleo urbano, existia um território verde e inabitado. Essencialmente rural, os *arrabaldes* mouros de campos verdejantes sustentavam uma agricultura de subsistência, assim como a atividade de pesca.

Para além do regime subsidiário, alguma produção oleira e atividade de mineração, essa urbe armazenava grandes quantidades de cereais em covas escavadas no solo, que segundo os arqueólogos, provém antes do século XII (ou seja, da Almada moura). A quantidade de covas era expressiva, e de acordo escavações até agora, localizavam-se ao perímetro sul e poente da urbe fortificada. A número de covas encontradas é tão elevado que «se admite terem servido para abastecer a cidade de Lisboa. O armazenamento de cereais era fundamental para sobreviver em épocas de más colheitas agrícolas.»⁴⁹

Ainda que o território de Almada fosse alvo de grande apropriação árabe, o maior aglomerado era à norte do estuário, ocupando as já concebidas estruturas romanas, no interior das muralhas fortificadas da colina do Castelo, recebendo o nome de *Madinat Ushbuna*.

A pressão populacional intra-muralhas de *Madinat Ushbuna* era tanta que não foi o suficiente para albergar toda a população. O povoado espraiou-se para fora das muralhas à este e oeste, de frente ao rio. A leste dando a origem ao bairro de Alfama e à oeste, o

⁴⁷ Fundação Millennium BCP, *Núcleo Arqueológico da Rua dos Correios*. Edição 001|500, Nov 2021, p. 30.

⁴⁸ Museu de Almada - *Covas de pão*, sítio arqueológico, conteúdo de musealização escrito pelos arqueólogos: Telmo António, Sérgio Rosa, André Teixeira e Rodrigo Banha da Silva.

⁴⁹ Museu de Almada - *Covas de pão*, sítio arqueológico, conteúdo de musealização escrito pelos arqueólogos: Telmo António, Sérgio Rosa, André Teixeira e Rodrigo Banha da Silva.

surgimento de subúrbios portuários, ligados ao porto da Ribeira e arrebalde cultivados. Estes foram deslocando-se gradativamente ao interior do território, suportado pelos sucessivos aterros no antigo esteiro. Apesar de que «Na cidade, são muitos escassos os contextos arqueológicos datáveis entre os séculos VII e IX, surgindo para o século X e, principalmente para os séculos XI e XII.»⁵⁰ sabe-se que o arrebalde ocidental expandiu-se pela encosta da colina do Castelo e por todo vale da baixa, ultrapassando ainda o esteiro para ocidente. Foram identificados consideráveis e densos vestígios urbanos, como estruturas habitacionais, estruturas de despejo e principalmente vestígios de produção oleira.

O arrabalde ocidental assentou-se sobre toda antiga zona fabril romana, que se encontrava já soterrada. Algumas de suas estruturas foram reaproveitadas pelos mouros, como algumas cetárias, utilizadas de fossas detriticas. Em uma delas, num contexto arqueológico encontrado, as estruturas romanas foram escavadas e adaptadas para criar uma pequena fossa estruturada. Ali dentre os restos de despejo, foram encontrados «[...] mais de 30 recipientes cerâmicos, predominantemente de mesa, com elevada frequência de louça de qualidade e importada [...], conjunto que sugere um nível social e econômico elevado dos seus utilizadores.»⁵¹ ocupando o arrabalde ocidental sobre o esteiro. Neste período a paisagem da cidade de Lisboa passa a entrar em processo rumo a uma cidade ribeirinha novamente, com o extravasamento do limite das muralhas da população paralelamente ao rio e o gradativo deslocamento dos arrabaldes o interior da cidade, os quais estenderam-se «para o espaço agrícola peri-urbano, por hortas que preenchiam os dois vales»,⁵² intituladamente Benfica e Arroios, suportado pelos sucessivos aterros do antigo esteiro.

Afirma NARC (Núcleo Arqueológico da Rua dos Correeiros) que «No século X, *Madinat Ushbuna* foi elevada a sede de uma *kura* (província administrativa), com um território que se estendia pelas duas margens do estuário do Tejo.»⁵³ Ou seja, administrativamente, sendo considerada *Madinat Ushbuna*, ambos os territórios circundantes às margens do Tejo.

Na margem sul, ao longo do do regolfo do Mar da Palha a leste, depois de Almada e Praia da Ponta dos Corvos, há uma frente ribeirinha plana de praias e sapais: Barreiro conforma um território peninsular; à poente é banhado pelo braço de água afluente do Tejo,

⁵⁰ Fundação Millennium BCP, *Núcleo Arqueológico da Rua dos Correeiros*. Edição 001|500, Nov 2021, p. 32.

⁵¹ Fundação Millennium BCP, *Núcleo Arqueológico da Rua dos Correeiros*. Edição 001|500, Nov 2021, p. 34.

⁵² GASPAR, Jorge – Lisboa Subterrânea: Lisboa, o sítio: ocupação e organização do território. Lisboa: Electa, 1994.

⁵³ Fundação Millennium BCP, *Núcleo Arqueológico da Rua dos Correeiros*. Edição 001|500, Nov 2021

o rio Coina, que desce até Palhais e Vale do Zebro, à norte pelo Mar da Palha, e à nascente por uma grande entrada da água em direção à Moita (antiga vila). Como diz José Augusto Pimenta (1860 – 1940) em sua obra *Memória histórica e descritiva da vila do Barreiro*; «Não podemos determinar precisamente a data da sua fundação, mas o que se nos afigura fóra de toda a duvida é que este sitio começou a ser povoado por pescadores vindos do Algarve que, attrahidos pela grande abundancia de peixe e marisco das aguas do Tejo, bem como pelo excellente mercado que lhes fornecia a cidade de Lisboa, vieram, pouco a pouco, desde muitos seculos, emigrando para estas paragens, onde se fôram estabelecendo, [...]».⁵⁴ Como veremos mais para frente, que o território de Barreiro no período da reconquista cristã teve conflitos com os mouros, e que suas primeiras igrejas remontam antes do século XV; é de se especular que nesse período já se iniciava uma pequena vila de pescadores. Com suas choupanas de palha alinhadas em frente a praia. Conformando a ancestral Rua de Palhaes à extremo poente da península do Barreiro, ao pé do Mexilhoeiro e Alburrica. A qual José Augusto Pimenta, após mencionar a toponímia de Barreiro⁵⁵, faz uma passagem sobre a antiga rua: «É também tradicional que os primeiros pescadores se abrigavam em simples choupanas de palha, por elles construidas, formando uma rua paralelamente á praia, o que deu origem ao nome e á Rua de Palhaes, a maior e mais importante das que o Barreiro hoje possui, e que abrange todo o comprimento da villa.»⁵⁶ Essa rua foi o início da aldeia piscatória ribeirinha, que virá a conformar o núcleo central de Barreiro como percebemos a partir do testemunho do autor.

O território circundante ao estuário do Tejo, assim como todo território à sul e grande parte ocidental da Península Ibérica estava sob domínio árabe. A Europa nesta altura possuía dois focos de desenvolvimento principais o Mar do Norte e o Mediterrâneo, por isso era de suma importância recuperar a costa oeste e estabelecer a ligação entre os mares. Foi então quando D. Afonso Henriques apercebe-se da relevância estratégica de Lisboa perante o cenário internacional, e conduz movimentos de expansão a sul, conquistando áreas de influência portuguesa junto ao litoral atlântico. Como as vontades de D. Afonso Henriques iam

⁵⁴ PIMENTA, José Augusto, 1860 – 1940, *Memória histórica e descritiva da vila do Barreiro*, Lisboa: Henrique Zeferino, 1886, p. 1.

⁵⁵ «É tradição que estes pescadores exerciam de preferencia a sua profissão nas aguas da barra de Lisboa, e que por este motivo eram conhecidos pelo nome de *barreiros*, e que d’ahi veiu o de Barreiro, para o local onde eles se recolhiam.», PIMENTA, José Augusto, 1860 – 1940, Lisboa: Henrique Zeferino, 1886, *Memória histórica e descritiva da vila do Barreiro*, p. 1.

⁵⁶ PIMENTA, José Augusto, 1860 – 1940, *Memória histórica e descritiva da vila do Barreiro*, Lisboa: Henrique Zeferino, 1886, p. 2.

de encontro aos interesses europeus, ele pode contar com apoio de 13.000 cruzados, e uma frota de 164 navios, que a 28 de junho de 1147 adentrou pelo Tejo. O cruzado inglês Osberno descreve ao momento e acaba por descrever também a cidade de Lisboa:

Ao norte do rio está a cidade de Lisboa, no alto dum monte arredondado e cujas muralhas, descendo a lanços, chegam até à margem do Tejo, dela separado apenas pelo muro. Ao tempo que a ela chegámos, era o mais opulento centro comercial de toda a África e duma grande parte da Europa. Está edificada sobre o monte Artabro, que se prolonga até ao mar de Cádiz. Separa do mundo o céu, as terras e os mares, por isso que ali acaba o litoral da Espanha, e em volta dela começa o oceano da Gália, e o limite setentrional, terminando ali o Oceano Atlântico e o ocidente. Diz-se, por isso, que Lisboa é uma cidade fundada por Ulisses. Os seus terrenos, bem como os campos adjacentes, podem comparar-se aos melhores, e a nenhuns são inferiores, pela abundância do solo fértil, que se atenda à produtividade das árvores, quer à das vinhas. É abundante de todas as mercadorias, ou sejam de elevado preço ou de uso corrente; tem ouro e prata. Não faltam ferreiros. Prospera ali a oliveira. Nada há nela inculto ou estéril; antes, os seus campos são bons para toda a cultura. Não fabricam o sal: escavam-no. É de tal modo abundante de figos, que nós a custo podemos consumir uma parte deles. Até nas praças vicejam os pastos. É notável por muitos géneros de caça: não tem lebres, mas tem aves de várias espécies. Os seus ares são saudáveis, e há na cidade banhos quentes.⁵⁷

Nesta data a cidade muçulmana acabou por ruir, os cristãos reconquistaram o território e ocuparam seu pólo central. Os muçulmanos da margem norte que remanesceram na *medina*,⁵⁸ foram deslocados para a zona da Mouraria a qual ainda ficava junto ao esteiro que corria de norte que irrigava seus terrenos e suas plantações. Enquanto que na margem sul, Al-ma'adan sofre com a pressão dos cristãos entrando num período de desestabilidade e despovoamento. Até que D. Afonso Henriques, com seu objetivo de fixar população «concede privilégios à comunidade muçulmana»⁵⁹ remanescente, e «em 1194 Almada é definitivamente integrada no reino de Portugal».⁶⁰

⁵⁷ OSBERNO, *Conquista de Lisboa aos mouros em 1147, Carta de um cruzado inglês*. Lisboa: Livros Horizonte, 1989, pp. 33-34.

⁵⁸ Centro das cidades árabes.

⁵⁹ Museu de Almada, Covas de pão. Conteúdo produzido e escrito pelos arqueólogos Telmo António, Sérgio Rosa, André Teixeira e Rodrigo Banha da Silva.

⁶⁰ Museu de Almada, Covas de pão. Conteúdo produzido e escrito pelos arqueólogos Telmo António, Sérgio Rosa, André Teixeira e Rodrigo Banha da Silva.

A maneira como os mouros ocuparam o território foi expansiva e circundante ao território. Ainda que não possuíssem uma atividade econômica tão profundamente entrelaçada com os mares, sua ocupação se deu circundante ao território e mantiveram dinâmicas entre margens. O grande armazenamento de cereais abastecia também a relação dinâmica entre margens.

1.2.2. As muralhas e a demarcação do território

Mesmo após a reconquista do território com a entrada das tropas comandadas por D. Afonso Henriques pelo Tejo, ainda ressoava ares de instabilidade política e militar. Por algumas décadas a urbe medieval manteve-se retraída e contida. Mas em seguida organizou-se e começou a demarcar seu território através de edificações defensivas e religiosas. Como afirma o NAARC: «Com a estabilização das fronteiras do reino de Portugal, a cidade tomou o crescimento anterior, com a conquista de áreas na frente ribeirinha e com o alargamento dos arrabaldes.»

Se antes o regime era subsidiário e de essência rural pelos mouros. A reconquista cristã traz de volta o espírito mercantil dos romanos ao território. A economia mercantil marítima era crescente de novo. E vale dizer que já nesta época D. Diniz (1261 – 1325) começava fomentar a era moderna com o incentivo às navegações, segundo afirma Adolpho Loureiro: «Sabe-se o que D. Diniz fez pela nossa marinha, chegando a mandar vir para Portugal vinte mareantes genoveses, peritos e idôneos para acaides e arraiazes.»⁶¹. Marinheiros estes genoveses que vinham para disseminar o conhecimento que tinham sobre navegações.

Porém, ainda com ares de instabilidade e o acentuar dos conflitos com a Castela, a cidade na colina do Castelo à norte do estuário viu-se frente a necessidade de ampliar seu limite fortificado. Primeiramente por D. Diniz ao final do século XIII, posteriormente levando a construção da cerca fernandina no último quarto do século XIV.

Como podemos observar na produção cartográfica *Traçado das Muralhas de Lisboa*⁶², se anteriormente a muralha moura desceu a encosta da Colina do Castelo a sul de forma perpendicular ao rio buscando a ribeira, a cerca fernandina avançou à este e à oeste, paralela ao rio se espraiando em frente ao Tejo. A cerca fernandina abraça os arrabaldes e toma grande frente à margem ribeirinha. Estendendo-se à leste abraçando os arrabaldes árabes de

⁶¹ LOUREIRO, Adolpho – Os Portos Marítimos de Portugal e Ilhas Adjacentes, Vol. III, pt. I. Lisboa: Imprensa Nacional, 1906.

⁶² CASANOVA, Enrique, 1850-1913, litografia, Biblioteca Nacional de Portugal.

Alfama, e à oeste passando e abraçando o antigo esteiro, hoje a zona da Baixa. A urbe intra-muros de Lisboa passa a ter grande presença ribeirinha.

A direção que ambas muralhas tomaram foi um momento crucial para o desenvolvimento da cidade a seguir, chegar na cidade de Lisboa que conhecemos. Enxerga-se dois momentos: a muralha moura descendo a encosta buscando o rio, perpendicular a ele, até quase tocar a ribeirinha, e a cerca fernandina, que estaciona ao pé do rio, paralela ao Tejo.⁶³

A cerca fernandina ocupou grande extensão da frente ribeirinha, ritmando a frente ribeirinha entre portas, torres e portões. A Porta de Santa Catarina e a Porta da Cruz ligavam a cidade intra-muros, as principais estradas aos arrabaldes envolventes de leste a oeste. A seção de muralha frontal à ribeira começava pela Porta Cata-Que-Farás (conhecida anteriormente como Porta dos Cubertos) à oeste, seguido por uma ligeira inflexão da muralha, onde o areal avançava mais e conformava o cais da Porta da Oura, onde eram recebidas as comitivas reais. Numa passagem do livro *Chancelaria de Don Diniz* em que Abril Eanes brinca com D. Diniz ser guarda do porto de Lisboa, disse-lhe que «[fizesse] sobre aquella trauanca da pedra do caes da Oira, que [ele] ali mand[ou] fazer, umas casas de moradia [...]».⁶⁴ Isso comprova não só a existencia do cais como sua devida importância.

A seguir o cais da Oura, à este, havia mais outros quatro cais, O cais da Ribeira junto a Porta da Ribeira, o Cais de Santarém ou do Ribatejo construído alinhado ao Arco das Portas do Mar, o Cais da Pólvora e por fim o Cais do Carvão. Estes outros cais à nascente tinham seus areais ribeirinhos destinados a construções de embarcações e atividades navais.

O posicionamento da muralha assim, foi uma “virada de chave” nas direções do rumo de Lisboa. Fomentando o surgimento dos cais e a proximidade da urbe as atividades ribeirinhas. Na virada de século XII para o XIII é criada a freguesia de São Julião, que se configurará progressivamente no novo centro da urbe. Como descrito pelo Núcleo Arqueológico da Rua dos Correeiros: «O eixo viário milenar que atravessa o vale a sul terá permanecido em funcionamento. Com o crescimento e consolidação desta área urbana e a conquista de terrenos ao Tejo e à ribeira, deslocou-se ligeiramente para o sul e transformou-se progressivamente numa artéria urbana, a Rua Nova dos Mercadores do final do século XIII. A ribeira manteve-se como principal condicionante da malha urbana, mas a partir do século XIII, transformou-se em “rego” e depois em “cano”, configurando progressivamente a Rua Nova d’el Rei do final do século XV. A baixa tardo-medieval de Lisboa aprofundou a sua

⁶³ Nota-se que em nenhum momento nenhuma das muralhas se expandiu a norte para trás do Castelo.

⁶⁴ ANTT, Chancellaria de D. Dinis, liv. III, fl 40.

vocação industrial e portuária, transformando-se progressivamente no centro económico e comercial da cidade.»⁶⁵

Enquanto a edificação defensiva das muralhas ia conformando a Baixa na margem norte do estuário, na margem sul Barreiro era demarcada territorialmente através da construção de paróquias e igrejas através da Ordem de Santiago. A introdução desta Ordem em Portugal veio em 1147 com o auxílio de D. Afonso Henriques, participando ativamente na reconquista do território contra os muçulmanos.⁶⁶ Tese sua primeira sede em Santos-o-velho, a qual em 1482 transfere-se para o Castelo de Palmela na margem sul, adjacente ao Barreiro. Onde em 1487 é mandado construir a Paróquia de Santa Cruz do Barreiro através da Ordem de Santiago, hoje igreja matriz do município. Ela é construída de maneira a arrematar da Rua dos Palhaes, e voltada de frente à antiga rua das choupanas dos pescadores que vieram habitar o território em função do estuário e do Mercado que a região oferecia. De frente à Paróquia de Santa Cruz, é construída mais tarde em 1492, espaçada por um largo,⁶⁷ a Igreja da Misericórdia, formando um consolidado espaço público, ao fim da Rua dos Palhaes, demonstrando a devida importância daquela rua. Esse cordão central urbano que ia se conformando era marcado no seu início pela existência de uma ermida, a «ermida de S. Roque».⁶⁸ Localizada à leste da península, no início da Rua dos Palhaes e adjacente à Ponta do Mexilhoeiro onde há os Moinhos de Maré, a ermida de São Roque se tornou principal ponto de romario da margem sul. Conformando um cordão central ribeirinho, que começa com a Igreja de S. Roque de frente adjacente ao Mexilhoeiro, marcando entrada da Rua dos Palhaes, rua das casas dos pescadores alinhadas de frente à praia, arrematado por esse consolidado largo cívico da Paróquia de Santa Cruz e Igreja da Misericórdia. A implantação dessas edificações religiosas dá a representar a importância de Barreiro pela fixação delas neste território, assim como a forma com que é construída aponta à consolidação do centro urbano ribeirinho de Barreiro.

Em seu livro José Augusto Pimenta *Memória histórica e descritiva da vila do Barreiro*, ele faz uma passagem do clima conflituoso com os mouros que existiam naquele solo, entre

⁶⁵ Fundação Millennium BCP, *Núcleo Arqueológico da Rua dos Correiros*. Edição 001|500, Nov 2021, p. 32.

⁶⁶ Teve sua primeira sede no mosteiro de Santos-o-velho, depois em Alcárcer do Sal no Alentejo, em seguida em Palmela, como afirma na Chancelaria das Ordens Honoríficas portuguesas.

⁶⁷ Praça de Santa Cruz.

⁶⁸ Sem data de origem exata, mas “provavelmente em meado de quatrocentos” afirma a Câmara Municipal do Barreiro, mas que vem se conformar depois na Igreja de S. Roque que conhecemos hoje, lá aconteceram os maiores romarios da margem sul. <https://www.cm-barreiro.pt/conhecer/patrimonio-historico-cultural-e-equipamentos/patrimonio-religioso/igreja-de-nossa-senhora-da-graca-de-palhais>

Barreiro e Alhos Vedros, e retrata a religiosidade da região que durante uma celebração em um Domingo de Ramos, foram invadidos pelos mouros e o povo invocando o nome de Nossa Senhora dos Anjos conseguiu sair vitorioso: «É facto histórico que, n´este anno, em Domingo de Ramos, na ocasião em que na igreja matriz de S. Lourenço d´Alhos Vedros se celebrava a festa própria do dia, os mouros tentaram tomar d´assalto esta povoação; o povo, porém, que em grande massa se achava aglomerado no local da igreja para a benção dos ramos, cahiu sobre eles, invocando o nome de Nossa Senhora dos Anjos e conseguiu ficar vitorioso.»⁶⁹

Depois aqui também menciona a Igreja matriz de Barreiro que numa carta de um alvará do príncipe é pedido devoção que vão horar aquele dia: «Reciprocamente o povo d´esta villa, bem como de todas as povoações próximas, tinha a resticta obrigação de, no mez de maio, em dia de Santa Cruz, orago da igreja matriz do Barreiro, vir a esta villa assistir às grandes festividades religiosas que n´esse dia tinham lugar, fazendo-se representar por todas as suas autoridades, corporações, irmandades e uma pessoa de cada casa, sob pena de multa de cem reis, quantia relativamente exagerada para aquella época;»

Já em Almada, diferentemente de Lisboa conquistada em 1147, os cristãos vêm a ter domínio efetivo cerca de 1195 com D. Sancho I, depois de alguma insistência e concessões por parte da coroa. Que de certa forma já demonstra certa importancia da vila para Lisboa, como aponta Raul Pereira de Sousa em seu livro *Almada: topomínea e história das freguesias urbanas*: «Nada se sabe quanto a fundação do burgo nem quanto à importância que teria no período anterior à Reconquista crista. No entanto a concessão da carta de alforria aos mouros (D. Afonso Henriques, 1171), o primeiro foral (D. Sancho I, 1190) e as sucessivas confirmações de privilégios, regulando sempre os direitos dos habitants pelos disfrutados da cidade de Lisboa, indicam que a vila era tida como importante.»⁷⁰

Contudo, é depois efetiva conquista crista que vila retoma sua atividade econômica. Sua população começa aumentar e entrar num gradual processo de expansão. A urbe de Almada nasce realmente no topo da escarpa, adjacente à Quinta do Almaraz, onde apesar de anteriormente concentrar-se intra-muralhas começa apontar sinais de direção de expansão a poente. Com seu centro cívico sendo o largo entre o Castelo e a Igreja de Santiago⁷¹, que hoje configura o Largo 1º de Maio, «cujo adro era o ponto de encontro entre os seus

⁶⁹ PIMENTA, José Augusto, 1860 – 1940, *Memória histórica e descritiva da vila do Barreiro*, Lisboa: Henrique Zeferino, 1886.

⁷⁰ SOUSA, R. H. Pereira de; CASTANHEIRA, Alexandre, *Almada: topomínea e história das freguesias urbanas*; Castanheira, Alexandre, 1928-, pref., Almada: Câmara Municipal, 1985.

⁷¹ Igreja que remonta aos tempos mais remotos.

habitantes»⁷². Onde eram «fechados os negócios»⁷³, aconteciam as feiras e comunicados importantes à população. Segundo os arqueólogos Telmo António, Sérgio Rosa, André Teixeira e Rodrigo Banha da Silva ali que «a partir deste ponto que a vila se desenvolveu em direção ao atual edifício Paços do Concelho»⁷⁴. A direção que apontou a expansão da vila era a poente, buscando as melhores condições para construção de habitação e procurando estar o mais próximo das principais vias de comunicação.

As principais vias de comunicação eram marcadas pelo eixo ligando Cacilhas ao Monte da Caparica, hoje representado pela Rua Capitão Leitão. Rua que vem de poente, passa por onde vem a ser o edifício Paços do Concelho (centro) e desce à nascente até o pontal de Cacilhas. Este acentado na linha de vale atrás da escarpa, à sul, onde surgem pequenos aglomerados populacionais⁷⁵ isolados do núcleo do Castelo que são incorporados pela malha urbana. «Ainda durante o século XIII, surgiu um pequeno núcleo populacional na envolvente da atual Rua Serpa Pinto, denominado *Oliveira*, junto do qual se abria o Rossio, uma área ampla e desafogada onde se fazia a feira»⁷⁶. Conforme a vila cresce à poente, o castelo perde sua importância e centralidade, enquanto este, vai ficando mais próximo da linha de vale, o eixo que une Cacilhas ao Monte da Caparica.

Cada urbe com sua devida implantação no território do estuário, com sua devida *ecologia*, termo utilizado por Reyner Banham para denominar diferentes identidades da cidade de Los Angeles. Entretanto é claro a influência do estuário na implantação da gene de cada uma. A conquista da área ribeirinha em Lisboa, assim como a gradativa consolidação da zona dos cais e das portas das muralhas próxima a ribeira como centrais. Almada como um embrião de grande cidade, com sua expansão em direção a linha de vale. E Barreiro, como uma vila de pesadores tendo sua gene de frente ribeirinha, num processo de consolidação da sua importância e da Rua dos Palhaes, com a implantação das igrejas da Ordem de Santiago.

⁷² Museu de Almada - *Covas de pão*, sítio arqueológico, conteúdo de musealização escrito pelos arqueólogos: Telmo António, Sérgio Rosa, André Teixeira e Rodrigo Banha da Silva.

⁷³ *Idem*.

⁷⁴ Museu de Almada - *Covas de pão*, sítio arqueológico, conteúdo de musealização escrito pelos arqueólogos: Telmo António, Sérgio Rosa, André Teixeira e Rodrigo Banha da Silva.

⁷⁵ *Idem*.

⁷⁶ *Idem*.

1.3. O deslocamento dos centros

1.3.1. Paço da Ribeira, Rua Direita, Moinhos de Maré

Após o período de consolidação da conquista cristã, o território entra num glorioso momento da história devido sobretudo sua posição geográfica estratégica no mundo. Com forte investimento nas navegações, como afirma Adolpho Loureiro: «Sabe-se também que no seculo XV mandávamos vir genoveses venezianos, florentinos e pisanos, conhecedores da arte de navegar, para nos ensinarem e instruírem. »⁷⁷ Período esse das grandes navegações, feitos históricos marcados por Portugal, em que as naus partem do estuário do Tejo para suas rotas, suas margens são palco de intensa construção, e uma grande dinâmica entre margens acontece em função das longas viagens de exploração marítima.

À margem norte em Lisboa, com construção da cerca fernandina paralela ao rio, os emergentes cais as suas Portas, o bairro São Julião e as atividades portuárias, «a Baixa foi definitivamente integrada no núcleo central urbano»⁷⁸. Uma vasta faixa de areia em frente a muralha compreendida entre a Porta da Oura e a Porta da Alfândega paralela ao rio ia surgindo no traçado da Lisboa pré-moderna.

Essa vasta faixa de areia, sucessão de aterros ao pé das portas da muralha para o rio, devia-se principalmente à criação do Paço da Ribeira (ou Paços Real), No intuito de ser uma grande praça para funções portuárias e mercantis, a mandos de D. Manuel. Que desde muito cedo se interessou às atividades navais, acompanhando às construções das naus e galés dentro de seus armazéns à beira do Tejo. D. Manuel chegou a mandar construir uma casa para poder assistir debruçado da varanda toda a atividade naval portuária. Em seu escrito *Lendas da Índia*, Gaspar Corrêa afirma: «E porque o aposento d'El Rey era nos paços do Castello de Lisboa, e folgava de ser presente, e hia, e vinha cada dia estar nas casas dos almazens, entendeo em mandar fazer casas pera seu aposento nos mesmo almazens, em que se fizeram nobres paços, e debaixo delles grandes casas pera recolhimento e feitoria das mercadorias da India e Mina; o que depois polo tempo se fez em muyta perfeição, como oje em dia parece»⁷⁹

⁷⁷ LOUREIRO, Adolpho – Os Portos Marítimos de Portugal e Ilhas Adjacentes, Vol. III, pt. I. Lisboa: Imprensa Nacional, 1906.

⁷⁸ Fundação Millennium BCP, *Núcleo Arqueológico da Rua dos Correios*. Edição 001|500, Nov 21.

⁷⁹ CORRÊA, Gaspar – *Lendas da Índia*, Classe de Sciencias da Academia Real das Sciencias de Lisboa. 6 Vol.

Lisboa: Typographia da Academia Real das Sciencias, 1858-1863, tomo IV, p. 529.

Como vemos na planta de João Tinoco, datada de 1650, o Paço da Ribeira, areal de trocas comerciais demarca espaço central, delimitado por edificações de instâncias administrativas, econômicas e políticas. À oeste era delimitado pela Casa da Índia, em frente ao Paço Real, e edificações envolventes. A Casa da Índia era um armazém que recebia e guardava os carregamentos das embarcações provenientes da Índia. Dispunha de uma galeria que avançava ao mar para o carregamento, e era protegida pelo baluarte construído como vemos na *Gravura Chegada do D Filipe II de Portugal a Lisboa para uma viagem no Reino de Portugal - 1619*. E a este, delimitado pelo edifício da Alfândega. Como afirma NAARC sobre «D. Manuel I promoveu a construção efectiva de um novo centro para Lisboa, polarizado simbolicamente no Terreiro do Paço, onde se instalam também várias instâncias políticas, administrativas e económicas, consolidando as funções portuária e comercial.»⁸⁰

Enquanto isso no Barreiro, à oeste do seu cordão central, da ermida de São Roque e Rua dos Palhaes, eram construídos os moinhos de maré na Alburrica e Bico do Mexilhoeiro. Território esse que reuniam as exatas condições para seu funcionamento, nas planícies aluvionares e sapais do Barreiro onde sofre forte influência da maré. Segundo a revista *Um olhar sobre Barreiro* «Em 1534, há notícia da existência na então Vila do Barreiro de um moinho de quatro engenhos, pertencentes a Bastião Dias e sua mulher, que pagava à Ordem de Santiago referencia nesta altura (de João Corrêa, na Verderena, com a conhecença anual de 24 alqueires de trigo)» quanto a origem do Moinho do Cabo, localizado na Alburrica. Estes moinhos⁸¹ não só representavam elementos de um território de ligação estrita com o rio, quanto também foram fundamentais para o desenvolvimento dessa zona do Barreiro na altura. O trigo que era moído na Alburrica, virado em farinha, era transportado para a Real Fabrica de Biscoitos do Vale do Zebro. Esta, às margens do rio Coina⁸² em Palhais⁸³, à sul de Barreiro, foi um antigo complexo fabril, para carregar as naus em suas grandes expedições, incluindo as que iam rumo a Rota da Índia. Aqui um trecho do *Registro dos fornos do Valdozebro* retirado da revista de 1993 *Um olhar sobre Barreiro*: «Dom João, por graça de Deos -rei de Portugal, e dos Algarves, dáquem, e dalém mar, em Africa Senhor de Guiné, e da Conquista, Navegação, Commercio de Ethiopia, Arabia, Persia, e da India, &c. Faço saber, que sendo

⁸⁰ Fundação Millennium BCP, *Núcleo Arqueológico da Rua dos Correeiros*. Edição 001|500, Nov 21

⁸¹ O primeiro sendo o Moinho do Cabo no século XV, Moinho de Maré Pequeno (XVII) próximo à Igreja de São Roque e que acabou sendo incluído na malha urbana, Moinho de Maré Grande (XVII), juntamente com o anterior localizados na Alburrica, e Moinho de Braancamp na Ponta do Mexilhoeiro.

⁸² Braço da água, afluente do Mar da Palha, que adentra a margem sul entre Seixal e Barreiro.

⁸³ Palhais é uma freguesia às margens do rio Coina adjacente a Barreiro.

informado, que nos meus Fornos de Valdezebro, onde se fabricarão os biscoutos para as Armadas, Náos da Índia, Conquistas, e Fortalezas do Reino, não havia Regimento por onde os Officiaes deles se podessem reger, governar e saber o que pertencia a seus officios, de que pocediaõ muitas desordens em prejuízo de minha Fazenda, e da boa administração da dita Fabrica, podendo servir sua falta de efeufa a seus erros: Houve por bem de lhes mandar dar Regimento, e declarar o que pertence ao officio de cada hum deles na fórmula seguinte.»⁸⁴ Trecho que comprova o envolvimento da fábrica abastecendo as naus que saíam do outro lado da margem nas grandes navegações. Além da sua frente ribeirinha ser palco de intensa construção de embarcações.

Em Almada a malha urbana continuou a expandir à poente e seu centro urbano a descer em diereção às principais vias de conexão; eixo Cacilhas – Almada – Caparica. Eixo esse demarcado pela Rua da Direita atual Capitão Leitão. À medida que a urbe se expande à poente a Praça Velha⁸⁵ vai ficando «mais periférica»⁸⁶, surgindo a Praça Nova⁸⁷. Onde se concentram toda dinâmica econômica e social «na Praça Nova e na Rua da Direita»⁸⁸, se transformando no novo centro urbano. O aumento populacional nessa época reflete no crescimento dos núcleos periféricos como Cacilhas e Cova da Piedade. Nessa altura «A vila beneficia da prosperidade do comércio à escala europeia além-mar» comprovada através da expressiva quantidade de objetos importados encontrados nos solos de Almada. Chegando a abrigar temporariamente a Casa da Índia e da Guiné. Fato devido a proximidade da cidade de Lisboa e a relação dinâmica entre margens do estuário do Tejo, este, como também afirma os arqueólogos⁸⁹ do Museu de Almada «um dos grandes centros do comércio internacional à época.»⁹⁰

⁸⁴ VARGAS, Augusto Pereira, *Um olhar sobre Barreiro – Barreiro e os descobrimentos*, Nº 1 – II Série, Junho de 1989, p. 7.

⁸⁵ Praça entre a igreja de Santiago e o Castelo.

⁸⁶ Museu de Almada - *Covas de pão*, sítio arqueológico, conteúdo de musealização escrito pelos arqueólogos: Telmo António, Sérgio Rosa, André Teixeira e Rodrigo Banha da Silva.

⁸⁷ Largo de Camões, do edifício Paços do Concelho.

⁸⁸ Museu de Almada - *Covas de pão*, sítio arqueológico, conteúdo de musealização escrito pelos arqueólogos: Telmo António, Sérgio Rosa, André Teixeira e Rodrigo Banha da Silva.

⁸⁹ Telmo António, Sérgio Rosa, André Teixeira e Rodrigo Banha da Silva.

⁹⁰ Museu de Almada - *Covas de pão*, sítio arqueológico, conteúdo de musealização escrito pelos arqueólogos: Telmo António, Sérgio Rosa, André Teixeira e Rodrigo Banha da Silva.

Evidenciando em expressividade a forte teia de produção às margens no limite entre a água e a terra, que conectava o território concêntrico ao Mar da Palha. Produções essas, que iam de um lado para outro do estuário, sem nem se quer adentrar zona térrea, das fábricas para as naus, as naus construídas aqui, e deslocadas ao cais de acolá, do cais de Lisboa, para o oceano afora. E as urbes sendo gravadas / cadastradas⁹¹ com a impressão de seus centros.

Melhoramentos diversos da cidade nessa região do antigo arrabalde medieval que se tornou Paço da Ribeira e nova Baixa da Lisboa. Arruamentos de pedra, instalação de esgoto, e renovação de fachadas fizeram parte dessa conjuntura.

Nos séculos XV e XVI, Lisboa era uma cidade em renovação e crescimento e estava no centro do processo histórico que conduziu às primeiras viagens transoceânicas. Devido a posição do estuário e suas características estratégicas foi crucial na descoberta da rota das Índias, os quais os navios saíam do cais na frente ribeirinha de Lisboa, ou ainda a chegada às Américas. Nesta altura os cais da região às margens do estuário estavam a todo vapor e totalmente conectados a uma atividade; as grandes navegações. Construindo navios, atraindo varejos e mercados, assim como saída e chegada de embarcações.

As grandes navegações marcaram tanto os tempos para Portugal, que o território já não era térreo para os portugueses. Sempre com os olhos ao mar, contabilizando notórios feitos, desde a travessia do Cabo da Boa Esperança, a nova rota do caminho das Índias, a chegada na América do Sul. As caravelas e as naus saíam do cais das margens do estuário do Tejo. As margens estavam para Lisboa como Lisboa estava para o estuário.

Em seu livro *Os portos marítimos de Portugal e ilhas adjacentes* Adolpho Loureiro após elaborar a história dos primórdios do território estuarino ele escreve uma passagem de sua percepção e afirmação da cidade marítima que Lisboa era: «Deixando, porem, essas épocas distantes, cujo estudo mais serve para mostrar como o espírito humano teve sempre, desde as mais remotas idades, o grande empenho de rasgar o veu que lhe encobria o desconhecido, limitar-me-hei só ao ponto em que a nação portuguesa começou a adquirir foros de nação marítima e comercial.»⁹²

As margens do regolfo do Mar da Palha viram perímetro da água para terra, este território líquido era o centro da economia, das urbanidades e de seus próprios centros.

⁹¹ Termo utilizado pelo arquiteto Carrilho da Graça.

⁹² LOUREIRO, Adolpho – *Os Portos Marítimos de Portugal e Ilhas Adjacentes*, Vol. III, pt. I. Lisboa: Imprensa Nacional, 1906.

1.3.2. Pós-terremoto: Praça do Comércio, Eixo Cacilhas-Caparica

Em 1755 um grande abalo sísmico atinge a região de Lisboa, as áreas ribeirinhas do estuário do Tejo foram as mais afetadas. Na cidade de Lisboa, maremotos e incêndio, que se prologaram por vários dias, sucederam o terremoto. A Baixa densamente habitada na época foi a zona mais atingida. O grande pico de crescimento foi interrompido pelo terremoto de 1755. O terremoto atingiu fortemente a região do estuário, com consequências avassaladoras para a região estuarina, perdas de vida humana, destruição de edifícios e infraestrutura e equipamentos públicos em ruínas. O ambicioso rumo da cidade de Lisboa, de construir uma capital do império, havia sido fortemente interrompido.

Das margens do curso médio estuário, provavelmente a cidade de Lisboa foi a mais atingida. Há evidências em que a população tentou refugiar-se do outro lado da margem, atravessando o estuário em seus barcos, inclusive a nobreza. Em uma ilustração do período do Terremoto de 1755 em Lisboa, a representação é feita da outra margem, em que vemos na parte inferior esquerda algumas pessoas de vestimenta nobre aparentemente refugiando-se, onde atrás deles são representadas choupanas de palha (Seria isso Barreiro?). É interessante pensar que o reflexo da sociedade para fugir deste pesadelo que atormentava a cidade de Lisboa, que naturalmente o lugar mais próximo e seguro, foi pegar o seu barco e refugiar-se na outra margem.

Com a cidade de Lisboa destruída e a fuga do rei D. José I, Marques do Pombal é quem assume e encabeça o plano de renovação da cidade. Nesta fase já não nos encontramos numa época barroca, e sim num panorama iluminista, onde se valoriza a racionalidade, a clareza e a geometria. Pombal atuou não só em Lisboa, mas como também fez planos para Coimbra, Porto, e até de uma nova cidade para o Brasil. Em todas essas a renovação da cidade está diretamente ligada a uma economia, e Lisboa não seria diferente. Tendo o plano da renovação de Lisboa diretamente ligado à sua economia mercantilista marítima, além da conservação da estrutura de cidade desenvolvida até o terremoto, o Paço da Ribeira ou Terreiro do Paço vai passar a se chamar Praça do Comércio.

Logo após o terremoto instaura-se uma desordem, e o racionalismo e geometria de Pombal não vem só como linhas formais na cidade mas também como ideologia política.⁹³ Marques do Pombal chama o engenheiro-mor Manuel da Maia para idealizar o novo plano.⁹⁴

⁹³ Época do Iluminismo.

⁹⁴ Para tal, Manuel da Maia produz uma dissertação com uma série de regras para explicar a estratégia proposta para o plano de renovação de Lisboa. Após lançar uma espécie de concurso, em que obtém 6 plantas para hipótese de renovação, é definida a proposta dos engenheiros Eugénio dos Santos e Carlos Mardel.

Desenhado pelos engenheiros Eugênio do Santos e Carlos Mardel, por linhas gerais, é definido o ato de *reconstrução* da Baixa, mas com novos planos e traçados. Para além de construir uma nova cidade de raiz na zona ocidental, em Belém.

Segundo João Cruz em sua dissertação de mestrado *A cidade e o rio: a origem e evolução da frente ribeirinha de Lisboa*, «13 dias depois do abalo, foi determinado, por alvará de 14 de Novembro de 1755, o restabelecimento da antiga Ribeira das Naus no lugar onde sempre existira.»⁹⁵ Através da *Planta Topográfica de Lisboa*, produzida posteriormente por João Ribeiro, é possível ver a sobreposição da malha antiga com o novo plano pombalino. Vê-se nessa parte da planta, da Ribeira das Naus desenhada por Eugênio do Santos e Carlos Mardel, preservação mais rigorosa do existente, incluindo ainda no projeto reaproveitamento de estruturas remanescentes. O projeto da nova Ribeira das Naus propunha «duas pequenas docas ou caldeiras, muito regulares, cada uma com a sua entrada, mas comunicando entre si, possuindo ambas muros de cais e escadas»⁹⁶. A outra doca propunha-se a oeste «tendo ao centro uma ponte, ou cais avançado, para a montagem de uma cabrea para mastreação e serviço do arsenal»⁹⁷.

O projeto da Ribeira das Naus revelou-se basilar no traçado da Baixa pombalina. A qual regulou e delimitou o novo edifício da Alfândega à oeste da Praça do Comércio. A Baixa conserva o eixo estruturante no vale; no ancestral espaço (como desenvolvido anteriormente nessa dissertação) entre as colinas, na ribeirinha linha de vale. Esse eixo dá-se da praça do Rossio ligando ao antigo Terreiro do Paço, onde apesar do traçado orgânico anterior, já se notava ligação. Na malha irregular entre essas praças completamente destruídas pelo terremoto, é proposta uma malha reticular e ortogonal, de reticulação perpendicular ao rio permitindo maior permeabilidade do interior à zona ribeirinha. A qual seu eixo central que liga desde a praça do Rossio até à Praça do Comércio aberta ao rio, forma quase um eixo monumental. A Praça do Comércio quase duplica de tamanho, com os sucessivos aterros à sul. Manteve-se edificações de cunho administrativas, edifícios ortogonais, retilíneos e simétricos circundavam a praça, com seu frente sul desafogada aberta receptiva ao rio, finalizando com um cais, que vem a ser o cais das colunas. Adjacente à Ribeira das Naus à

⁹⁵ CRUZ, João Pedro Pereira, *A Cidade e o Rio: Origem e evolução da Frente Ribeirinha*, dissertação de mestrado em Arquitectura, Universidade de Évora, 2016

⁹⁶ RAMOS, Paulo Oliveira, NABAIS, António J.C. Maia – 100 Anos do Porto de Lisboa. Lisboa: APL, Administração do Porto de Lisboa, 1987, p. 52.

⁹⁷ RAMOS, Paulo Oliveira, NABAIS, António J.C. Maia – 100 Anos do Porto de Lisboa. Lisboa: APL, Administração do Porto de Lisboa, 1987, p. 52.

oeste, e o campo das cebolas onde se encontra a Casa dos Bicos sobrevivente ao terremoto. As construções diferentemente das anteriores que datam do barroco, tomou lugar edificações rigorosas, ortogonais de instância racionalista e militar. Por muito tempo a Baixa foi rejeitada pela classe burguesa de Lisboa. A cidade assim reconstruiu seu centro, consoante seu território, e consoante o traçado estrutural existente gradativamente construído nos séculos anteriores, consoante às navegações.

Em Almada o terremoto faz com que desapareça boa parte da malha urbana anterior. Acontece a construção do edifício Paços do Concelho que vem marcar o centro de Almada. Este cada vez mais próximo da linha de vale, a vila se expande na Rua da Direita, rua que conecta a vila a principal estrada, o eixo de Cacilha-Caparica. A importância e centralidade deste eixo, representado pela Rua da Direita na altura, pode se ver nos mapas produzidos a seguir em que a vila de Almada está presente. Nas cartografias produzidas do curso médio do estuário, a vila de Almada aparece representada marcadamente pelo eixo, a concentrado o aglomerado a norte e ao longo deste eixo, como na *Carta Chorographica dos terrenos em volta de Lisboa* de Filipe Folque em 1856, ou *Plano hydrographico do porto de Lisboa* de 1847. Onde em 1883, Almada vem aparecer mais detalhada na carta *Planta do Rio Tejo e suas margens* em planta proposta para obras no porto de Lisboa. Ao invés do largo 1º de Maio ao pé do castelo, o centro cívico se desloca para o largo Camões, que fica ao pé do edifício construído pós terremoto, o Paços do Concelho. A malha urbana da Almada medieval, apesar da conservação de seu principal traçado como o eixo mencionado, desaparece, e é tomada pela reconstrução.

Após o terremoto e o plano de Pombal para Lisboa logo a seguir. Ao mesmo tempo com a reconstrução da cidade de Lisboa idealizada a partir da economia transversal ao estuário. Este tapete que se estende entre margens foi recebendo melhoramentos em seu perímetro no século XVIII de acordo com a necessidade de seus polos. O século XIX é seguido de constantes reconstruções e processos de aterramento na frente ribeirinha de Lisboa, reconstruções de malha urbana, como o caso de Almada, e reconstrução da vila de Barreiro, que por ter casas menores e mais simples teve consequências menos piores.⁹⁸

⁹⁸ Como por exemplo, no Barreiro registraram-se 4 mortes, enquanto em Lisboa cerca de 6000.

2. ENTRE MARGENS: LISBOA, A METAPOLIS DO TEJO

Comprova-se a partir do capítulo anterior o protagonismo do estuário do Tejo como força motriz geradora e de desenvolvimento de seus centros. Comprovando assim a sua centralidade não só em termos de geoposicionamento, mas como fator gerador de urbanidades periféricas, em que o aumento demográfico, ou densidade populacional, grava e faz refletir através da natureza deste ecossistema. Estes centros urbanos foram marcados pela história e seu território, possuindo sua própria identidade, ou ainda *ecologia*, pela definição de Reyner Banham. O historiador britânico utiliza o termo *ecologia* para definir territórios de diferentes identidades de Los Angeles em seu livro *Los Angeles: a arquitetura de quatro ecologias*. A presente dissertação se apoia neste conceito de forma a convocar a autonomia e dependência desses centros urbanos, ou seja, uma relação de interdependência. Esta relação deriva-se da ideia do rio não como um limite e sim uma possibilidade de continuidade, pertencentes a uma grande rede gerada e sustentada pelo estuário do Tejo.

A partir disto, neste segundo capítulo, apoiando-se na ideia da incontornável obra de François Ascher, intitulada *Metapolis*, publicada em 1995, procuramos instigar a centralidade do Tejo através da unicidade de uma grande *metapolis*, e compreender que o estuário não é a periferia de uma margem, ou outra, mas sim o centro de um território vasto, heterogêneo, polinuclear, conectado e uno.

François Ascher (1946-2009), urbanista e sociólogo francês, formado em economia e doutorado em estudos urbanos e ciências humanas,⁹⁹ centrou sua carreira nas últimas décadas na reflexão sobre a dinâmica das formas de vida e urbanização da última metade de século XX, que «caracteriza como passagem da modernidade para hipermodernidade.»¹⁰⁰ Durante sua carreira especializou-se em fenômenos metropolitanos assim como planejamento urbano.

François Ascher, numa passagem da sua obra *Metapolis*, define os territórios *metapolitanos* como «vastos territórios à escala dos quais se organiza a vida urbana, doméstica e económica, formando um espaço urbanizado extenso, descontínuo, heterogêneo, polinuclear, que integra no mesmo conjunto cidade densa e neo-rural, pequena

⁹⁹ François Ascher foi vencedor do Grand Prix de l'Urbanisme 2009.

¹⁰⁰ PORTAS, Nuno. Prefácio do livro de François Ascher, *Novos princípios do urbanismo / Novos compromissos urbanos - um léxico*, traduzido por Margarida de Souza Lobo, editora Livros Horizonte, 3ª edição, Junho 2012.

cidade, vila e subúrbio.»¹⁰¹ Este espaço descrito por Ascher muito faz identificar o ecossistema¹⁰² gerado entorno do estuário do Tejo e através dele. Em seu livro compilado *Novos princípios do urbanismo - Novos Compromissos Urbanos*, François Ascher contextualiza sua obra em três fases da modernização, as quais utilizamos para enquadrar a presente dissertação: a primeira sendo os Tempos Modernos;¹⁰³ a segunda a Revolução Industrial marcada por um processo que provocou «extraordinário crescimento demográfico nas cidades»¹⁰⁴ e suas consequências; e a terceira intitulada de *A terceira modernidade*, esta com entrada nos anos 2000, que se baseia numa espécie de «aceleração da modernização»¹⁰⁵ ou ainda, como teoriza o autor, a passagem da modernidade para a *hipermodernidade*. Ascher atesta ainda que cada fase teve sua *revolução urbana*, desenvolvimentos que vincaram a história, e a *terceira revolução urbana* se deveria ao surgimento da internet (ou telecomunicações) e o alto desenvolvimento tecnológico da mobilidade, as quais afetaram profundamente as relações entre pessoas, logo as cidades, acontecendo o processo de *metapolização*, sendo estas definidas como «o conjunto dos espaços cujo todo ou parte dos habitantes, das atividades económicas ou dos territórios está integrado no funcionamento quotidiano (ordinário) de uma grande ou de um conjunto de grandes cidades.»¹⁰⁶

¹⁰¹ ASCHER, François, *Novos princípios do urbanismo - Novos Compromissos Urbanos: um léxico*, Lisboa: Livros Horizonte, 2010 | Título original: *Nouveaux Principes de L'Urbanisme* (2001) e *Les Nouveaux Compromis Urbains* (2008), p. 105.

¹⁰² «Grupo constituído por um meio ambiente e pelos animais que, de forma natural e interdependente, habitam esse mesmo meio; o mesmo que sistema ecológico.» *Léxico* - Dicionário de Português Online, <https://www.lexico.pt/ecossistema/>

¹⁰³ Compreendendo a racionalização da Renascença, ou seja: desde o fim da Idade média até o início da Revolução Industrial.

¹⁰⁴ ASCHER, François, *Novos princípios do urbanismo - Novos Compromissos Urbanos: um léxico*, Lisboa: Livros Horizonte, 2010 | Título original: *Nouveaux Principes de L'Urbanisme* (2001) e *Les Nouveaux Compromis Urbains* (2008), p. 27.

¹⁰⁵ ASCHER, François, *Novos princípios do urbanismo - Novos Compromissos Urbanos: um léxico*, Lisboa: Livros Horizonte, 2010 | Título original: *Nouveaux Principes de L'Urbanisme* (2001) e *Les Nouveaux Compromis Urbains* (2008), p. 33.

¹⁰⁶ ASCHER François, *Metapolis: Ou l'avenir des villes* | Trad. - *Metapolis: acerca do futuro da cidade*, tradução de Álvaro Domingues - 1a ed. - Oeiras : Celta, 1998, p. 115.

2.1. Densificando o perímetro

Como Ascher afirma, a segunda fase de modernização «Na cidade da revolução industrial a mobilidade das pessoas, das informações e dos bens ganha igualmente um novo lugar, mais importante. A primeira necessidade é, com efeito, adaptar as cidades às exigências mercantis. Isso requer uma malha de grandes vias de comunicação servindo nomeadamente as gares e os grandes armazéns [...]»¹⁰⁷

Na prossecução com o plano de Pombal e as reconstruções, alinhados ao período da Revolução Industrial, na metade do século XIX começam a ser fundadas diversas instituições e companhias, surgindo com planos ambiciosos de desenvolvimento da região e do país. Como o plano do Porto de Lisboa por Adolpho Loureiro e Joaquim Mattos, os Caminhos de Ferro, e os estaleiros da indústria naval na margem sul. O estuário do Tejo foi palco de reconstrução e revolução no período moderno, com a implantação dos caminhos de ferro em paralelo com a reconstrução do Porto de Lisboa, e posteriormente os estaleiros navais. Um ponto no mapa em que as infraestruturas se cruzam. Este período marcou a segunda fase de modernização da região, durante a Revolução Industrial, segundo a François Ascher.

Percebeu-se nessa dissertação a dificuldade de encontrar cartografias que retratassem as vilas e municípios da margem sul do estuário até lá, mais especificamente, Almada e Barreiro antes da época moderna de industrialização. Contudo, durante meados do século XIX até o XX essa região foi palco da instalação de largas infraestruturas, que por sua vez, refletem a natureza do seu território. Trazendo aumento de densidade populacional que vão habitar as áreas de frentes ribeirinhas do Mar da Palha.

2.1.1. Rota do Trigo e Estação Sul Sueste

«A história das cidades foi assim ritmada pela história das técnicas de transporte e armazenamento de bens (b), de informações (i) e de pessoas (p). Este sistema de mobilidade, a que chamamos “sistema bip”, está no centro das dinâmicas urbanas, da escrita à Internet, passando pela roda, a imprensa, o caminho-de-ferro, o telégrafo, o betão armado, a esterilização, a pasteurização e a refrigeração, o carro elétrico, o elevador, o telefone, o

¹⁰⁷ ASCHER, François, *Novos princípios do urbanismo - Novos Compromissos Urbanos: um léxico*, Lisboa: Livros Horizonte, 2010 | Título original: *Nouveaux Principes de L'Urbanisme* (2001) e *Les Nouveaux Compromis Urbains* (2008), p. 28.

automóvel, a telefonia, etc. O crescimento horizontal e vertical das cidades tornou-se possível pela invenção e aplicação destas técnicas.»¹⁰⁸

Em 1844 é fundada a Companhia de Obras Públicas de Portugal a qual o objetivo inicial eram construir a linha férrea até a fronteira com Espanha. Entretanto o governo português assina contrato com a empresa para melhorar vias interiores no país. A constante tentativa de implantar uma rede ferroviária não só na região mas em todo país foi extensa e conturbada por incessantes planos que não iam adiante, ou mal feitos, devido instabilidade política e social, e má administração das companhias. Entretanto, durante os anos de 1850 e 1860 iniciou-se a construção de várias linhas importantes no centro-sul do país. Com o objetivo mercantil, de melhorar escoamento de produtos primários vindos da região do Alentejo, é construído a linha que vem do sul e acaba por desembocar no pontal da península de Barreiro, buscando conexão por vias fluviais com as docas de Lisboa, chamando-se essa a Rota do Trigo. Barreiro vem a ser o nó fulcral de conexão entre norte e sul, tendo sido escolhido para implantação de uma estação férrea com terminal fluvial buscando as docas de Lisboa devido as boas condições marítimas e a proximidade do mercado lisboeta, acontecendo a construção das estações Sul e Sueste. Em 1884 a construção da estação intitulada *Caminho de Ferro Sul e Sueste* no Barreiro e posteriormente vem a ser construída a *Estação Fluvial Sul e Sueste* em Lisboa como parte do plano do Porto de Lisboa de Adolpho Loureiro e Joaquim Mattos.

Assim como muitos planos infraestruturais dessa época, conturbados por má administração e interesses econômicos e políticos, a estação de Barreiro não foi diferente. Antes da mencionada anteriormente, houve a construção da primeira estação no Barreiro em 1857 como *interface* e gare da linha ferroviária do Alentejo. Porém por ter sido edificada a cerca de 2km do terminal fluvial em que os passageiros tinham de atravessar o areal, devido a incessantes queixas, foi edificada a nova estação ferro-fluvial em 1864. Como podemos ver na imagem *Nova estação do Caminho de Ferro do Sul e Sueste, no Barreiro*, surge uma imponente edificação de estilo Romântico ao pé das águas do pontal de Alburrica, no estuário do Tejo, com as embarcações de passageiros à postos.¹⁰⁹ A instalação dos caminhos de ferro trouxe ao Barreiro grandes mudanças no seu tecido social, econômico e urbano. Infelizmente a estação hoje se encontra abandonada e devoluta.

¹⁰⁸ ASCHER, François, *Novos princípios do urbanismo - Novos Compromissos Urbanos: um léxico*, Lisboa: Livros Horizonte, 2010 | Título original: *Nouveaux Principes de L'Urbanisme* (2001) e *Les Nouveaux Compromis Urbains* (2008), p. 22.

¹⁰⁹ Em 2004 a estação é trocada novamente de lugar, para a de hoje ao lado.

Em seu livro *Memória histórica e descritiva da vila do Barreiro*, José Augusto Pimenta (1860-1940) traz como testemunho quanto ao desenvolvimento da vila: «Depois da abertura do caminho de ferro do Sul e Sueste, de que o Barreiro é estação *terminus* e principal, assumpto de que n'outro logar trataremos, esta villa tem progredido gigantescamente; o caminho de ferro foi, para esta povoação, o braço vigoroso do athleta que veiu rasgar o veu de tristeza e miseria que a envolvia».¹¹⁰ E esclarece: «A falta de trabalho desapareceu com as grandes officinas e continuas obras do caminho de ferro, em que se empregam assiduamente muitos centenares de braços.»¹¹¹ Numa passagem posterior José Augusto Pimenta relata quanto ao crescimento da malha urbana: «Todos os dias se vêem erguer novas edificações, augmentando o numero de ruas, as rendas teem duplicado e com tudo as casas não sobram, porque a povoação se tem desenvolvido d'uma maneira verdadeiramente extraordinaria.»¹¹² E depois atesta sobre o aumento populacional: «É, em extremo, considerável o grande numero de famílias que nos últimos anos aqui teem vindo estabelecer-se, sendo assim muito maior o consumo, girando mais capitães e augmentando por isso mesmo a riqueza material da povoação.»¹¹³

Em 1888 surge a *Gazeta dos Caminhos de Ferro*, hoje como extensa fonte bibliográfica sobre a empreitada na época, tinha como principal conteúdo a partilha de artigos técnicos além de informações de viagens, tarifas, correios e telégrafos, muitas vezes relatando a dinâmica e o quotidiano dos trabalhadores através de notícias. O caminho de ferro trouxe grandes oficinas operárias ao Barreiro.

Na *Gazeta dos Caminhos de Ferro* nº 1144 numa secção de resumo histórico da operação diz: «8.º - O pessoal operário que mora no Barreiro e sobre tudo em Lisboa para se deslocar para o terrapleno (que fica a dois quilómetros da estação) para tomar o tranbhalhao e depois de o terminar teria que circular pela linha o que está contra indicado ou então teria que a Companhia fazer um comboio operário diário, entre o Barreiro e o terrapleno e vice-

¹¹⁰ PIMENTA, José Augusto, 1860 – 1940, *Memória histórica e descritiva da vila do Barreiro*, Lisboa: Henrique Zeferino, 1886, p. 39.

¹¹¹ PIMENTA, José Augusto, 1860 – 1940, *Memória histórica e descritiva da vila do Barreiro*, Lisboa: Henrique Zeferino, 1886, p. 39.

¹¹² PIMENTA, José Augusto, 1860 – 1940, *Memória histórica e descritiva da vila do Barreiro*, Lisboa: Henrique Zeferino, 1886, p. 39.

¹¹³ PIMENTA, José Augusto, 1860 – 1940, *Memória histórica e descritiva da vila do Barreiro*, Lisboa: Henrique Zeferino, 1886, p. 14.

versa.»¹¹⁴ A Gazeta relata nessa passagem, a alta quantidade de trabalhadores que cruzam as margens, mais especificamente que moram em Lisboa e trabalham no Barreiro, para ir trabalhar e a hipótese de introduzir um transporte para transladar os trabalhadores do terraplanado¹¹⁵ para estação, e vice-versa. Assim como em outro momento em que relata: «No entanto, foi de parecer que as Novas Oficinas deviam ser instaladas no Barreiro por se tratar de um ponto onde se fazia a concentração do material e ficar junto da Via Fluvial que é um serviço muito importante, [...]»¹¹⁶. A operação dos caminhos de ferro assim como a implantação da estação Sul Sueste devido ao ponto de conexão trouxe ao Barreiro densidade populacional, conseqüentemente aumento da sua malha urbana (variações que vão ainda se intensificar com a indústria naval a decorrer em paralelo até final do século XX).

Com a carta militar de 1902 e a de 1930, na parte leste da península do Barreiro, podemos observar: expansão da vila em direção ao rio, surgimento de zona adjacente à estação, entre o cordão nuclear e o trilho de ferro, já em um grão bem maior que o anterior, configurando grandes quarteirões. Assim como a consolidação de eixos: densificação da Rua Miguel Pais de frente a ribeirinha nascente, que cruza e faz vértice com a antiga Rua da Praia (atual Av. Bento Gonçalves), marcando a frente ribeirinha, ao mesmo tempo em que consolida eixo de dentro para fora do território em direção ao estuário. Vindo do antigo Vale do Zebro em Palhais, pela N10-3, percorrendo o braço de água do rio Coina, desembocando na Rua Miguel Bombarda, onde também há surgimento de edificações. Enquanto que na frente ribeirinha leste de Almada, na Carta de 1930, aparecem os primeiros traços de sua transformação que vem a acontecer devido a indústria naval. O aparecimento do traçado do Arsenal da Marinha, transferido de Lisboa para Almada, já com um traçado de construção de escala muito maior que a cidade.

Este tapete que se estende entre margens foi recebendo melhoramentos em seu perímetro no século XVIII de acordo com a necessidade de seus polos. Com o território em reconstrução, a frente ribeirinha de Lisboa vinha recebendo diversos projetos, como os de D. João V com Carlos Mardel. Mas antes mesmo do Porto de Lisboa ser institucionalizado administrativamente, em «1887 são adjudicadas»¹¹⁷ as obras. Estas foram abertas a

¹¹⁴ COSTA, Leonildo de Mendonça, *Gazeta dos caminhos de ferro – fundada em 1988 – revista quinzenal*, CFN1143, Agosto de 1935, <https://hemerotecadigital.cm-lisboa.pt/OBRAS/GazetaCF/GazetaCF.htm>

¹¹⁵ Local de trabalho dos caminhos de ferro.

¹¹⁶ COSTA, Leonildo de Mendonça, *Gazeta dos caminhos de ferro – fundada em 1988 – revista quinzenal*, CFN1143, Agosto de 1935, <https://hemerotecadigital.cm-lisboa.pt/OBRAS/GazetaCF/GazetaCF.htm>

¹¹⁷ <https://www.portodelisboa.pt/memoria-institucional>

concurso, e seguiu o plano dos engenheiros Adolpho Loureiro e João Joaquim de Matos. O plano desses engenheiros dividiu-se em três secções de obra da frente ribeirinha¹¹⁸ e tinha por linhas gerais, através da renovação da frente ribeirinha, como apontado por João Cruz «regularizar e a secção do rio, e por conseguinte regularizar as correntes marítimas, de modo a evitar um aumento do assoreamento do rio e dos depósitos junto das margens, e assim conservar as excelentes condições de navegabilidade do estuário.»¹¹⁹. O qual o longo do seu percurso, cruzou plano com a linha férrea que liga a cidade de Lisboa de Leste a Oeste. Como aponta João Cruz em sua detalhada dissertação sobre a frente ribeirinha de Lisboa: «o plano inicial da primeira secção das obras do porto de Lisboa previa, para além da rampa e da construção das linhas férreas, a abertura das docas de reparação no extremo oeste do cais.»¹²⁰

2.1.2. Indústria Naval

Dado o contexto histórico pertencente ao território e sua relação com o estuário; como consequência da revolução industrial, no século XX traz-se ao porto de Lisboa a construção de grandes estaleiros que levam não só a modificação das linhas de costa, mas o avanço da construção da mesma sobre a água, intervindo no território aquático. Assim como a densificação das áreas Almada e Barreiro devido a indústria naval e a linha de Ferro.

Almada era composta por quintas e com funções laborais «típicas de uma região rural e artesanal»¹²¹. Em meados de XIX, com a era da Revolução Industrial e dado seu potencial geográfico esta área passou a receber uma industrialização intensiva, consequentemente trazendo transformações sociodemográficas. Trazendo grande escala de mão-de-obra e proliferando unidades industriais de dimensão variada, dentre elas indústria naval, corticeira, conserveiro, armazéns de exportação de vinhos, armazéns de frio. Muitas delas «com cais próprios cuja implantação obrigada a modelação da frente ribeirinha».

¹¹⁸ A primeira entre a Ribeira de Alcântara e Santa Apolónia, a segunda entre a Ribeira de Alcântara e Belém, e por último a secção entre Santa Apolónia e Matinha.

¹¹⁹ CRUZ, João. *A cidade e rio: origem e evolução da frente ribeirinha de Lisboa*. dissertação de mestrado em Arquitectura, Universidade de Évora, 2016.

¹²⁰ CRUZ, João. *A cidade e rio: origem e evolução da frente ribeirinha de Lisboa*. dissertação de mestrado em Arquitectura, Universidade de Évora, 2016.

¹²¹ Museu Naval de Almada – *Pórtico de identidade: a Lisnave em Almada*. Câmara Municipal de Almada, 2018 – 2022.

Antes mesmo do surgimento dos grandes estaleiros Almada já era considerada referência no ramo da construção e reparação naval em Portugal, com seus estaleiros a céu aberto, coordenados por mestres e aprendizes que construíam e reparavam embarcações para pesca, transporte de passageiros e mercadoria entre margens. Entretanto no boom industrial as três principais empresas navais instaladas na linha de costa de Almada, estão na frente ribeirinha nascente e são elas: Perry & Sons, Arsenal do Alfeite, seguido por Lisnave. Compondo um leque de indústrias que modificaram efetivamente a costa através de aterros em forma de plataforma, e socioeconomicamente com o aumento da densidade demográfica devido ao grande número de trabalhadores, formando verdadeiros organismos, composto por maquinaria pesada e trabalho coletivo, memórias de luta, protagonismo cívico e político que vão além do espaço fabril sendo relevantes na história e desenvolvimento do concelho.

«A frente ribeirinha do concelho de almada compreende as costeiras norte e nascente, marcadas pela arriba e linhas da água de acesso ao rio. Esta costa escarpada, com pequenos aglomerados nos vales de aproximação ao rio, como Porto Brandão e Trafaria, confronta Lisboa e Belém, detendo historicamente um papel militar e industrial determinante para a capital. Com a exposição desvantajosa a norte, a margem sul mantém ao longo do tempo uma dependência em relação a Lisboa, assumindo funções de defesa, quarentena, reclusão, produção e abastecimento da capital. Pela proximidade de Lisboa, é o que distingue esta costa da localização do Alfeite das sete quintas reais, na protegida margem nascente com excelentes condições geográficas e climatéricas.»¹²²

A empresa é fundada em 1855 por Hugh Perry e George Oakley na Boa Vista de Lisboa, onde constroem os primeiros navios a vapor, sobretudo para transporte de passageiros. Dentre eles foram: o *Alcântara* (1860), o *Progresso* (1861), o *Lisbonense* (1863) e o *Belém* (1864). O método utilizado nas embarcações é o meio de propulsão, com rodas laterais, medindo cerca de 30 metros de comprimento, casco em ferro e possui uma máxima de 200 passageiros. A construção dessa embarcação é tão resistente que estão a serviço no Tejo a mais de 30 anos.

Em 1893 Perry & Son compram o estaleiro de Antonio José Sampaio de Cacilhas, Praia da Lapa, passando a possuir e se situar em dois territórios; no Ginjal, que terminaria em 1938 e outro em Cacilhas que iria até 1986.

¹²² O Arsenal da Marinha eram as antigas instalações de manutenção e reparação naval da Marinha Portuguesa localizadas em Lisboa. Estavam implantadas a Poente do Terreiro do Paço, aproximadamente no mesmo local da antiga Ribeira das Naus.

O Arsenal do Alfeite veio a ser construído em função de substituir o Arsenal da Marinha¹²³, e sua construção¹²⁴ é iniciada em 1928 financiada a partir de indenizações alemãs da 1ª Guerra Mundial, após o acordo de Versalhes. Em 1937 sua construção foi finalizada, entrando em laboração em 1938. Resultou em uma área de 36 hectares de implantação englobada na Base Naval de Lisboa, que se situa na margem Sul do rio Tejo. Dedicada principalmente a atender a Marinha Portuguesa, as necessidades de construção e reparação naval.

Por seu significativo tamanho e escala, trouxe algumas alterações significativas¹²⁵ no concelho. O fato de haver 4000 homens a prestar serviço aquela época criou uma situação complicada, por falta de transporte público suficiente para levarem os trabalhadores a Lisboa, onde eles residiam. Este grande crescimento demográfico causou o afastamento das elites econômicas e relativa precariedade dos transportes fluviais foram fatores dissuasores do desenvolvimento da urbanização.¹²⁶ A população foi aumentando mas instalou-se em barracas, palacetes de quintas abandonados, ou casas abarracadas.

O Arsenal foi uma das empresas que chegou não só para modificar o perfil da costa nascente com seus aterros mas também dentro do tecido urbano; perante a dificuldade de transito dos homens a virem de Lisboa, onde residiam, a trabalhar no Arsenal foram criados bairros econômicos, para assim “fixar” a mão-de-obra ao local.

O Arsenal do Alfeite era considerado também uma grande escola, de lá saíram grandes mestres e engenheiros que contribuíram muito para o início de outros estaleiros, além de de contribuir também para outras obras de importancia na indústria naval e metalomecânica.

Sendo assim, a construção do complexo, composto por 35 áreas tecnológicas para a construção e reparação de navios e escola, desenhou-se em terra, ocupando uma boa área, enquanto seus 672 de atracções espraia-se sobre a água, aterros que dão forma de piers, composto também por 1 doca flutuante com comprimento de 60 m e largura de 12m, e uma doca seca com comprimento de 138m e largura 18m.

¹²³ Curiosamente as primeiras obras não foram as do Arsenal propriamente dito, mas as relacionadas com a Base Naval e os bairros econômicos do Alfeite.

¹²⁴ Museu Naval de Almada – *Pórtico de identidade: a Lisnave em Almada*. Câmara Municipal de Almada, 2018 – 2022.

¹²⁵ LINK, arsenal-alfete.pt

¹²⁶ Museu Naval de Almada – *Pórtico de identidade: a Lisnave em Almada*. Câmara Municipal de Almada, 2018 – 2022.

Lisnave foi um dos maiores nomes da indústria naval que Portugal já teve. Sua importância era bem definida pela sua fenomenal infra-estrutura, capacidade de docagem e acostagem, na Margueira um total de 2143m, distribuídos por seis a quatro docas. E para além disso, possuía 32 guindastes móveis e flutuantes e um pátio para capacidade de 300t. Isso tudo se deve ao resultado da evolução empresarial iniciada no final do século XIX, com a fundação da Companhia União Fabril (CUF) por Alfredo da Silva, «remontando sua génese a 1937, com a concessão do Estaleiro Naval da Rocha Conde de Óbidos, em Lisboa»¹²⁷.

Em 1962, após obter licença de construção por requerimento de José Manoel de Mello, a Lisnave-Estaleiros Navais de Lisboa conta com a parceria de estaleiros suecos e holandeses, e a edificação desta grande plataforma sobre a água inicia-se a 1964¹²⁸, inaugurada em 23 de junho de 1967. Em 1968 são concluídos a maior parte dos grandes investimentos como a oficina de eletricidade, de conservação, da escola de aprendizes, e o escritório central¹²⁹.

Nesta construção de 45 hectares sobre a água, para atender toda sua rede de trabalhadores, encontra-se serviços como: posto médico, refeitórios, oficinas e equipamentos destinados a realizar todo tipo de trabalhos: reparações, conversões e aumentos de capacidade em navios petroleiros e cargueiros. No final de 1960, Lisnave tem 3563 trabalhadores, atinge em 1977 nada menos que 9800, dos quais 8300 adstritos à Margueira, tornando-se este num organismo vivo, composto por uma sociedade operária, e transformando-se numa das maiores concentrações do mesmo no país.

O *boom industrial* do século XX afetou não só Almada e Barreiro, mas quase toda margem sul do estuário do Tejo. O regolfo do Mar da Palha transformou-se num canteiro da industrialização, o chamado Arco Sul Ribeirinho. A construção destes grandes estaleiros e outras indústrias instaladas na região trouxeram uma profunda transformação socioeconômica e urbana devido também a construção da linha de Ferro. Resultando em um rápido aumento demográfico, de densidade urbana (como é possível visualizar nas cartas corográficas anteriormente), refletindo também na cidade de Lisboa. Pois o mercado de trabalho atraiu população de todo país, que vinham em busca de oportunidade.

¹²⁷ Exposição Pátio de Identidade A Lisnave em Almada; Almada: 2018-2019.

¹²⁸ No final de 1966 estão envolvidos 900 trabalhadores na construção deste novo estaleiro.

¹²⁹ Museu Naval de Almada 2019-2019.

2.2. Da metrópole

A industrialização que se instalou no território trouxe uma massificação populacional, que habitou o perímetro do estuário. Acontecendo uma verdadeira compressão do centro da cidade de Lisboa, pondo em prova o território. O território de Lisboa passou por alguns processos administrativos, refletindo cada vez mais a sua natureza e ordenamento com a criação da Área Metropolitana de Lisboa da NUT III, como resultado de processo de metropolização. Através de uma análise utilizando os dados do Censos 2011 e 2021, foram cruzados dados de densidade populacional, mercado de trabalho e movimentos pendulares entre Almada, Barreiro e Lisboa.

2.2.1. O Plano de Lisboa

O estuário do Tejo foi desde muito cedo palco de vida humana, e a organização administrativa do território vem refletindo a natureza do seu ordenamento. Passando por diversos traços em sua demarcação administrativa, desde a fragmentação até a união da península norte e península sul as quais abrigam o estuário do Tejo, que compõe hoje o território definido como Área Metropolitana de Lisboa.

Em seus primórdios, Lisboa era definida por Lisboa e Sintra, na península norte, e Almada e Palmela, na península sul, sendo circundante ao território do estuário do Tejo.¹³⁰ Porém, a região de Lisboa por muito tempo em sua história esteve em constante processo de fragmentação devido ao seu desenvolvimento social, econômico e demográfico, bem como aos interesses das classes altas. Como por exemplo, em 1782 a mandos de D. Maria I é construído dois obeliscos na fronteira de Lisboa, na antiga Estrada Real, para definir o limite com o Ribatejo.¹³¹

Em meados do século XIX é que se vê a reversão dessa tendência com a extinção de 16 concelhos e a criação de Belém, Olivais e Seixal. Em 1964 surgindo a tentativa de organizar o território supramunicipalmente, com o lançamento do Plano Diretor¹³² da Região de Lisboa (PDRL), respondendo à pressão demográfica pós-industrial da região.

¹³⁰ Se for observar tanto o Distrito de Lisboa quanto o Distrito de Setúbal ambos territórios definem-se por penínsulas, abraçando o estuário do Tejo. Com o rio Sado a sul da península de Setúbal.

¹³¹ Informação retirada do website da Câmara de Vila Franca de Xira. <https://www.cm-vfxira.pt/saber-lazer/patrimonio/forte-da-casa/poi/padroses-do-termo-de-lisboa>

¹³² Um Plano Diretor é o mecanismo legal que visa orientar a ocupação do solo urbano, ao que tange seus aspectos físicos-territoriais, tomando por base um lado de interesses coletivos e difusos.

A planta da cidade de Lisboa já foi cartografada diversas vezes. E podemos identificar o movimento do aumento da cidade paralela ao rio através de algumas das suas principais plantas: o plano da reconstrução pós-terremoto de Lisboa por Manuel da Maia e Eugénio dos Santos em 1756; a *Planta Topographica de Lisboa* pelo Instituto Geográfico Português em 1780, em que nesta já constava a expansão da cidade a oeste próximo a Monsanto; depois, a *Carta topographica de Lisboa e seus Suburbios* levantada em 1807 por Duarte Fava, que vai além e engloba a zona de Belém.¹³³ A expansão orgânica de Lisboa vai se notando a medida em que vai sendo cartografada,¹³⁴ a qual nitidamente acontece em primeiro momento à oeste paralelamente ao estuário do Tejo à margem norte.

Com crescimento abrupto e desordenado da cidade devido a indústria, em 1938 a Câmara de Lisboa contrata o arquiteto e urbanista Étienne de Gröer¹³⁵ para elaborar o *Plano Director de Urbanização de Lisboa* (PDUL). Professor do instituto técnico de Paris, Étienne de Gröer chega a Portugal e permanece por dez anos, sendo responsável por sucessivos planos urbanísticos por todo Portugal, os quais entre eles o Plano de Almada que foi formado oficialmente em 1946. [«Étienne de Gröer foi um urbanista incontornável, na primeira metade do século XX, em Portugal. Por todo o país são visíveis as marcas do seu trabalho.»]¹³⁶ Mas, na verdade, na elaboração do plano de Lisboa, tanto Almada, que recebeu um Plano, como Barreiro, estavam sendo elaboradas também. «O concelho de Almada ocupa grande parte da margem sul do Tejo, em face de Lisboa e dos seus subúrbios Oeste (a Costa do Sol). Por causa da sua proximidade da Capital constitui uma parte dos seus subúrbios Sul e tem de ser integrado na região Lisbonense.»¹³⁷

Através de esquemas do arquiteto francês é possível ver que desde o início era seu plano encaminhar Lisboa para uma grande cidade multipolarizada, distribuindo a sua densidade e organizando-a em núcleos mais distanciados. Vêm-se 4 setas apontadas à

¹³³ A qual foi concebida primeiramente para ser outro município.

¹³⁴ Expansão essa que podemos perceber prevista no plano de Manuel da Maia no plano de reconstrução da Baixa em 1756, pois corresponde perfeitamente fluido aos eixos viários estruturantes de acordo com o território. O que se vê é que a expansão do município de Lisboa segue a lógica projetada na Baixa até então.

¹³⁵ Arquiteto e urbanista de origem polaco-russa, foi professor no Instituto de Urbanismo de Paris.

¹³⁶ Afirma Marina Galvão que colocou o arquiteto no centro de sua dissertação e realizou um levantamento de todos os planos de Etienne de Gröer por Portugal, com enfoque no Plano de Almada; GALVÃO, Marina Titânia, *O Plano de Almada de Étienne Gröer*, dissertação de mestrado em Arquitetura, Departamento de Arquitectura - Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade de Coimbra, 2020, p. 149.

¹³⁷ Escrito no esquema Região de Lisboa e suas extensões.

norte para Cascais/Oeiras, Sintra, Mafra, e Vila Franca de Xira. E 3 setas apontadas à sul atravessando o estuário; Almada, Barreiro/Seixal, e Montijo, formando o Arco Ribeirinho. Vê-se a região de Almada tracejada, que recebe um Plano posteriormente. Esse documento recebendo o título de *Região de Lisboa e suas extensões*.

Já em outro esquema de uma escala menor, da Baixa de Lisboa, pode-se ver a contemplação de Almada. O arquiteto traça uma linha do Terreiro do Paço direto a Almada, percebendo-se aí a importância da conexão no plano. Vê-se a intenção de limitar o crescimento desordenado dos subúrbios, formando núcleos mais distantes, como neste caso que estão representados Vila Franca de Xira, Sintra, *Costa do Sol*¹³⁸ e Almada. Nota-se que Almada é a única localidade conectada por uma linha fina e curva não ortogonal, o que provavelmente quer representar o transporte por via fluvial, e não por linha férrea. A partir desse esquema, claramente a Baixa é centro culminante e estruturante da margem norte do município de Lisboa e que este distribui os outros para as outras localidades tanto da margem norte quanto da sul. Interessante notar também, que as setas das indicações Norte/Vila Franca de Xira, Oeste/Sintra estão apontadas convergindo ao Terreiro do Paço, ao invés de divergirem às respectivas localidades.

François Ascher afirma em uma passagem em seu livro quanto a reação sobre as consequências da revolução industrial na cidade, da necessidade de planificar e reordenar a cidade metrópole: «Além disso, os poderes públicos foram levados a agir cada vez mais diretamente no domínio do urbanismo assim como no plano econômico e social, nomeadamente para fazer frente às insuficiências, incoerências e disfunções das lógicas privadas e dos mercados, em particular no domínio fundiário e imobiliário. Assim, foi criada toda a espécie de estruturas e de procedimentos para “planificar” as cidades de forma mais racional, ou melhor, o mais cientificamente possível, para actuar, apesar das limitações da propriedade privada, para ordenar ou seja, para predefinir e impulsionar as expansões periféricas e as renovações.»¹³⁹

Este plano diretor fica pronto apenas em 1948, desenvolvido durante o *boom industrial*¹⁴⁰ no território da margem sul que acontecia no Arco Ribeirinho¹⁴¹ e à oeste:

¹³⁸ Segundo Étienne de Gröer, subúrbios a Oeste.

¹³⁹ ASCHER, François, *Novos princípios do urbanismo - Novos Compromissos Urbanos*, edição: Livros Horizonte. *Nouveaux Principes de L'Urbanisme* (2001) e *Les Nouveaux Compromis Urbains* (2008), p. 29.

¹⁴⁰ Instalação de diversas infraestruturas industriais, principalmente no Arco Ribeirinho, que afetou drasticamente a região.

¹⁴¹ Municípios à margem sul do Mar da Palha; Almada, Seixal, Barreiro, Moita, Montijo e Alcochete.

indústrias navais de reparação e construção de navios a todo vapor, como por exemplo a Perry&Son em Cacilhas e o Arsenal do Alfeite, ambos na baía do Mar da Palha, assim como as indústrias conserveiras no Ginjal nos anos 1940. Como desenvolvido anteriormente nesta dissertação, isso fez com que não só densificasse o perímetro do estuário com migrações de população de outras regiões de Portugal, como também provocou uma alteração do panorama de Lisboa, com um esvaziamento da Baixa, centro da atual Lisboa.

Apesar do Plano ter início em 1938, é apenas em 1948 que ele é concluído. Devido a acelerada transformação do território nesse período por conta da indústria, é feita uma revisão e atualização do plano de 1948, para assim ser construído. Chamado de Antepiano, o PDUL realizado por Guilherme Lobato em 1956, manteve as diretrizes traçadas por Étienne de Gröer, mas teve alterações importantes como a localização da ponte, neste conectando as margens do vale de Alcântara à Almada. O mapa do Antepiano produzido em 1961 procura a definição dos vectores de crescimento da região, e como podemos ver no mapa a demarcação dos principais núcleos urbanos de maior preponderância para o crescimento da metrópole. Se Étienne de Gröer já havia feito o ensaio e apontado a direção, este antepiano tinha por linhas gerais a assunção da AML. Arriscamos dizer que foi o primeiro plano mais pormenorizado, em que constam as duas margens do estuário na organização do território de Lisboa.

Em resposta ao desenvolvimento da região, surge em 1975 a companhia Transtejo, responsável por frotas de embarcações que prestam serviço público de travessia fluvial para as margens norte e sul, acessibilizando as localidades, e motivando o trânsito pendular. Em 1995, houve uma reformulação com a mudança de nome para Transtejo Soflusa, possuindo hoje uma frota «composta por 28 navios dos quais 18 são catamarãs, 3 ferries (catamarãs) para passageiros e veículos, 5 cacilheiros e 2 monocasco.»¹⁴² A empresa surge com uma frota de navios que «prestam um serviço público de transporte fluvial integrado no sistema global da Área Metropolitana de Lisboa, sendo elemento fundamental na travessia do Tejo.»¹⁴³ A mobilidade do território estrutura-se através de três componentes cruciais para a prossecução do desenvolvimento da cidade: a companhia Carris responsável pela mobilidade de autocarros e eléctricos, o Metropolitano, pelas linhas subterrâneas de metrô, e a Transtejo, responsável pelas linhas fluviais.

Lisboa, em paralelo ao desenvolvimento da AML e seu Plano Urbanístico, amplia assim, cada vez mais, seu alcance de mobilidade.

¹⁴² Transtejo Softusa, <https://ttsl.pt/terminais-e-frota/frota/>.

¹⁴³ Transtejo Soflusa, <https://ttsl.pt/terminais-e-frota/frota/>.

2.2.2. Área Metropolitana de Lisboa

Com as estruturas metropolitanas ampliadas em Lisboa e Portugal, em 1991 acontece a criação das Áreas Metropolitanas de Lisboa na NUTS II¹⁴⁴ (que divide Portugal em Norte, Centro, AML, Alentejo e Algarve) através da lei n.º44/91, que as define como áreas de «pessoas colectivas de direito público de âmbito territorial e visam a prossecução de interesses próprios das populações da área dos municípios integrantes». Essa lei visou facilitar a administração destes territórios, devido a evidência de sua alta densidade populacional distribuída nas suas duas penínsulas, que ainda numa subdivisão administrativa o estuário era dividido em Grande Lisboa e Península de Setúbal.

Contudo, a instauração da AML tem como objetivo responder a uma coordenação supramunicipal em variados aspectos, tais como investimentos públicos, ordenamento do território e *mobilidade*.

Mas foi em 2015 que, devido ao ainda assim contrastante desenvolvimento das duas zonas vizinhas, acontece a revisão da NUTS III (a qual organiza o território em regiões intermunicipais), e que integra-se a margem norte e sul de fato em termos administrativos. O que até anteriormente era a Grande Lisboa, com nove concelhos à norte e a Península de Setúbal com também nove concelhos à sul, passou a ser uma região intermunicipal denominada *Área Metropolitana de Lisboa*, de natureza associativa, de carácter obrigatório, e abrangidas pelas unidades territoriais definidas.

Surge na estrutura administrativa a Comissão Executiva Metropolitana, através da lei n.º 75/2013 que «estabelece o regime jurídico das autarquias locais, aprova o estatuto das entidades intermunicipais, estabelece o regime jurídico da transferência de competências do Estado para as autarquias locais e para as entidades intermunicipais e aprova o regime jurídico do associativismo autárquico.»¹⁴⁵ Representando mais autonomia e associativismo à região.

A Área Metropolitana de Lisboa hoje é constituída por 18 concelhos¹⁴⁶ localizados a norte e a sul do estuário do Tejo, «que constituem 3,3% do território nacional, residem quase 3 milhões de habitantes, cerca de ¼ da população portuguesa. Ao nível económico concentra

¹⁴⁴ Nomenclatura das Unidades Territoriais para Fins Estatísticos (NUTS). Sistema de divisão do território em regiões para fins estatísticos.

¹⁴⁵ DRE, Diário da República Eletrónico.

¹⁴⁶ Sendo eles: Alcochete, Almada, Amadora, Barreiro, Cascais, Lisboa, Loures, Mafra, Moita, Montijo, Odivelas, Oeiras, Palmela, Seixal, Sesimbra, Setúbal, Sintra e Vila Franca de Xira.

cerca de 25% da população activa, 30% das empresas nacionais, 33% do emprego e contribui com mais de 36% do PIB nacional.»¹⁴⁷

O rumo que a região tomou, com o Plano de Lisboa da década de 1940 e a consagração da área administrativa, acelerou o processo de transformação de seu território e pavimentou o caminho da Lisboa metrópole, impulsionando a mobilidade e ampliando sua rede de autocarros, ferroviários e embarcações. Os movimentos pendulares intramunicipais foram aumentando, assim como os núcleos urbanos previstos por Étienne de Gröer se foram solidificando, tornando o território cada vez mais conectado, mais uno, e por conseguinte, com uma identidade cada vez mais heterogênea. A sociedade passou assim a ter maior leque de escolha de onde viver, trabalhar ou estudar: pessoas residindo aqui, trabalhando lá, e passeando acolá. Na segunda metade do século XX, Lisboa é objecto não apenas de um processo de metropolização mas também de *metapolização*.¹⁴⁸

François Ascher, em seu livro compilado *Nouveaux Principes de L'Urbanisme*, após desenvolver as duas primeiras fases de modernização, arremata: «A cada uma das duas primeiras fases da modernização correspondeu uma mutação profunda da maneira de conceber, de produzir, de utilizar e de gerir os territórios em geral e as cidades em particular. A Europa ocidental já conheceu, portanto, duas revoluções urbanas modernas. Podemos assim lançar a hipótese – agora que se desenha uma nova fase da modernização – de que as mudanças que hoje se esboçam no urbanismo prefigurem uma terceira revolução urbana moderna.»¹⁴⁹

2.3. À metapolis

François Ascher, em sua obra síntese *Novos princípios do urbanismo / Novos compromissos urbanos - um léxico*, clarifica nomenclaturas e conceitos, afirmando por exemplo que *modernidade* não é um estado, mas um processo constante de transformação

¹⁴⁷ Informação retirada do website oficial da Área Metropolitana de Lisboa: <https://www.aml.pt/index.php?cMILID=SUS5787A239AC92B&cMILL=1&mIID=1&mIN=Institucional&mLA=&cMILLD1=SUS5787A239AC92B&mIID1=1&mIN1=Institucional>

¹⁴⁸ Conceito que será desenvolvido a seguir.

¹⁴⁹ ASCHER, François, *Novos princípios do urbanismo - Novos Compromissos Urbanos*, edição: Livros Horizonte. *Nouveaux Principes de L'Urbanisme* (2001) e *Les Nouveaux Compromis Urbains* (2008), pp. 30 – 31.

da sociedade.¹⁵⁰ Já o termo *modernização* é um estado, e assim o acha mais correto falar sobre a urbanização e sua modernização. E que o que diferencia a cidade moderna [«é ser a mudança o seu princípio essencial.»¹⁵¹ Ou seja, possuir no centro de sua «dinâmica de funcionamento a mudança, o progresso, o projeto.»¹⁵²]¹⁵³ Afirma também que as componentes da modernização estão nas sociedades modernas: a individualização, a racionalidade e a diferenciação social. Enquanto *cidade*, o autor define-a brevemente como «agrupamentos de populações que não produzam elas próprias seus meios de subsistência alimentar.»¹⁵⁴ E que «a urbanização está ligada ao potencial de interações que as cidades oferecem, à sua “urbanidade”, isto é, ao poder multiforme que gera o reagrupamento de grandes quantidades de população num mesmo lugar.»¹⁵⁵ Ou seja, «o crescimento das cidades esteve sempre correlacionado ao longo da história com o desenvolvimento dos meios de transporte e de armazenamento [...].»¹⁵⁶ E assim vêm a se caracterizar estes aglomerados que surgiram a volta do estuário do Tejo e a partir dele, conectados por rede viária e desenvolvimento da mobilidade.

2.3.1. Área *Metropolitana* de Lisboa

Com o grande avanço tecnológico da mobilidade e o surgimento da internet, a *Terceira Revolução Urbana*, como intitula François Ascher, deu espaço para uma profunda transformação nas cidades, a *metapolização*, ou ainda o surgimento das *metapolis*. Segundo Ascher: «Definimos metápole como “o conjunto dos espaços cujo todo ou parte dos

¹⁵⁰ E que o grande impasse dos tempos é a dessincronia de transformação entre a sociedade e a cidade, onde a sociedade vem se transformando de maneira muito mais acelerada que a cidade enquanto construção.

¹⁵¹ ASCHER, François, *Novos princípios do urbanismo - Novos Compromissos Urbanos*, edição: Livros Horizonte. *Nouveaux Principes de L'Urbanisme* (2001) e *Les Nouveaux Compromis Urbains* (2008), p. 23.

¹⁵² *Idem*.

¹⁵³ Assim como muitas outras sociedades por mais que conheçam evoluções e história, não se organiza em torno da essência da mudança, mas sim da tradição. A antagonismo da cidade moderna, é a cidade tradicional, onde são as referências do passado que fundamentam suas representações de futuro.

¹⁵⁴ ASCHER, François, *Novos princípios do urbanismo - Novos Compromissos Urbanos*, edição: Livros Horizonte. *Nouveaux Principes de L'Urbanisme* (2001) e *Les Nouveaux Compromis Urbains* (2008), p. 21.

¹⁵⁵ *Idem*.

¹⁵⁶ *Idem*.

habitantes, das atividades económicas ou dos territórios está integrado no funcionamento quotidiano (ordinário) de uma grande ou de um conjunto de grandes cidades”.»¹⁵⁷

A obra *Metapolis: acerca do futuro da cidade* trata-se de uma extensa leitura a qual explica as razões profundas do processo de *metapolização*. Nuno Portas, no prefácio da obra de Ascher acerca de *Metapolis*, confirma a operatividade dos novos conceitos urbanos: «pela sua precisão se tornaram descritores expressivos das novas articulações da urbanidade que adoptamos e da urbanização em que nos movemos.»¹⁵⁸

Algo importante para entender a dinâmica da *metapolis* é a explicação que Ascher dá quanto ao que se refere ao sistema de mobilidade: «A história das cidades foi assim ritmada pela história das técnicas de transporte e armazenamento de bens (b), de informações (i) e de pessoas (p). Este sistema de mobilidade, a que chamamos “sistema bip”, está no centro das dinâmicas urbanas, da escrita à Internet, passando pela roda, a imprensa, o caminho-de-ferro, o telégrafo, o betão armado, a esterilização, a pasteurização e a refrigeração, o carro eléctrico, o elevador, o telefone, o automóvel, a telefonia, etc. O crescimento horizontal e vertical das cidades tornou-se possível pela invenção e aplicação destas técnicas.»¹⁵⁹

Para Ascher, a *metapolização* é um processo em paralelo a metrópole, porém marca sua prossecução, como uma das evoluções da *terceira revolução urbana*: «A metapolização é um duplo processo de metropolização e de formação de novos tipos de territórios urbanos, as metápoles.»¹⁶⁰ A *metapolização* tem por meios e é sustentada pelo desenvolvimento da *mobilidade*, a mobilidade enquanto meios de transporte e armazenamento dos bens, que «está no centro das dinâmicas urbanas, da escrita à Internet, passando pela roda, a imprensa, o caminho-de-ferro, o telégrafo, o betão armado, a esterilização, a pasteurização e a refrigeração, o carro eléctrico, o elevador, o telefone, o automóvel, a telefonia, etc. O

¹⁵⁷ ASCHER François, *Metapolis: Ou l'avenir des villes* | Trad. - *Metapolis: acerca do futuro da cidade*, tradução de Álvaro Domingues - 1a ed. - Oeiras : Celta, 1998, p. 115.

¹⁵⁸ PORTAS, Nuno, prefácio da obra de ASCHER, François *Novos princípios do urbanismo - Novos Compromissos Urbanos*, edição: Livros Horizonte. *Nouveaux Principes de L'Urbanisme* (2001) e *Les Nouveaux Compromis Urbains* (2008), quando refere-se a obra *Metapolis: Ou l'avenir des villes*, 1995 | Trad. - *Metapolis: acerca do futuro da cidade*, tradução de Álvaro Domingues - 1a ed. - Oeiras : Celta, 1998, p. 12.

¹⁵⁹ ASCHER, François, *Novos princípios do urbanismo - Novos Compromissos Urbanos*, edição: Livros Horizonte. *Nouveaux Principes de L'Urbanisme* (2001) e *Les Nouveaux Compromis Urbains* (2008), p. 158.

¹⁶⁰ «O processo de urbanização e crescimento das cidades, que acompanhou as duas primeiras fases da modernização e lhe serviu de ponto de apoio, prossegue, portanto, mas sob novas formas.», ASCHER, François, *Novos princípios do urbanismo - Novos Compromissos Urbanos*, Lisboa: Livros Horizonte. *Nouveaux Principes de L'Urbanisme* (2001) e *Les Nouveaux Compromis Urbains* (2008).

crescimento horizontal e vertical das cidades tornou-se possível pela invenção e aplicação destas técnicas»¹⁶¹ dão novas formas de cidades, com uma sociedade mais individualizada e maior poder de escolha devido o desenvolvimento da mobilidade, estão mais autônomas em relação ao seu espaço temporal.¹⁶² Esta nova mobilidade «com um bom desempenho e cada vez mais individualizados, dão novas formas às aglomerações urbanas. Constituem-se assim as metápoles, isto é, vastas conourbações, extensas e descontínuas, heterogêneas e multipolarizadas.»¹⁶³

Na história da metropolização da cidade de Lisboa, acontece na região um grande aumento demográfico nos anos 60 e 70. Isso não só, em um primeiro momento, põe à prova o Plano de Lisboa idealizado por Étienne de Gröer da cidade multipolarizada, e em um segundo momento, o desfecho comprova o território líquido, que é o estuário do Tejo, como contínuo e navegável, com variadas formações de núcleos urbanos na margem sul a partir daí, e densificação dos mesmos, de maneira descontínua nas frentes ribeirinhas.

Em 2011 é elaborado um Atlas sobre a AML, através do Censos 2011. Este Atlas é composto por um conjunto de análises sobre índices demográficos da AML desde os anos de 1960 até 2001, sendo possível analisar a desenvoltura do território enquanto metrópole e seus traços metapolitanos iniciais. No mapa que apresenta o Atlas sobre a densidade populacional de hab/km² de 1991, podemos perceber que naturalmente a maior densidade populacional concentra-se à margem norte nos antigos centros residenciais da cidade de Lisboa e contíguamente ao longo dos principais eixos viários que irradiam da Baixa. Por outro lado, na margem sul, as maiores densidades populacionais «surgem de forma dispersa»¹⁶⁴ em núcleos, correspondendo aos antigos centros urbanos.

Como podemos ver no mapa da *distribuição da população por local de residência*, enquanto que à margem norte na cidade de Lisboa os aglomerados que se encontram fora de seus corredores estruturais raramente apresentam mais de 5.000 habitantes, na margem sul em seus núcleos são dispersos e de alta densidade. Estes encontram-se

¹⁶¹ ASCHER, François, *Novos princípios do urbanismo - Novos Compromissos Urbanos*, Lisboa: Livros Horizonte. *Nouveaux Principes de L'Urbanisme* (2001) e *Les Nouveaux Compromis Urbains* (2008), p. 22.

¹⁶² «É cada vez mais possível escolher individualmente os lugares e os momentos das suas comunicação e das suas trocas.», ASCHER, François, *Novos princípios do urbanismo - Novos Compromissos Urbanos*, Lisboa: Livros Horizonte. *Nouveaux Principes de L'Urbanisme* (2001) e *Les Nouveaux Compromis Urbains* (2008), pp. 38 – 39.

¹⁶³ ASCHER, François, *Novos princípios do urbanismo - Novos Compromissos Urbanos*, Lisboa: Livros Horizonte. *Nouveaux Principes de L'Urbanisme* (2001) e *Les Nouveaux Compromis Urbains* (2008), p. 162.

¹⁶⁴ SOARES, Nuno Pires; DOMINGUES, Alexandre Carlos Grilo, ATLAS, Censos 2011, vol. VI *População*, p. 121.

esmagadoramente na frente ribeirinha do Tejo ou imediatamente num prolongamento em direção oposta à ribeira.

Neste mapa de distribuição por local de residência, demonstrando a densidade populacional distribuída no mapa, podemos observar que as manchas urbanas estão distribuídas de maneira polinuclear. Sendo a cidade de Lisboa o maior núcleo, estas manchas urbanas estão concentradas esmagadoramente nas frentes ribeirinhas. Na margem norte, desde à oeste onde chega estação terminal da linha de Comboio em Cascais, podemos ver a mancha pontualmente aumentando ao longo da linha do rio.

Após o forte crescimento populacional especialmente na década de 1970, é seguido de um «abrandamento»¹⁶⁵ desde então. O que não necessariamente aponta ausência de dinâmicas internas na AML: «importantes “movimentações” ocorreram durante os últimos quarenta anos no interior da área metropolitana. O avanço da suburbanização em ambas as margens,[...]»¹⁶⁶ ao lado da crescente terciarização de várias zonas residenciais antigas do município de Lisboa, o que contribui para sua progressiva perda populacional residente. Se em 1960 o município de Lisboa detinha 52,6% da população em 2001 contava com apenas 20,9%. Como demonstram os gráficos e números, as últimas décadas apontam um grande crescimento populacional de núcleos periurbanos. Desde 1960 Seixal quadruplica a população enquanto, Sintra e Vila Franca de Xira duplicam.

Apesar de Barreiro ser o único município que apresentou taxa decrescente a partir de 1991, estando estagnada nos dias de hoje, é notória e em maior quantidade os municípios de variação populacional crescente na margem sul e os geógrafos Nuno Soares e Alexandre Domingues autores das análises a partir dos dados no Atlas apontam:

«Todavia, e embora a desigualdade do peso populacional das duas margens seja ainda notória, é indesmentível uma crescente tendência para um maior equilíbrio populacional das mesmas: a um progressivo aumento do peso populacional da margem Sul (de 19,1% em 1960 para 26,6% em 2001) corresponde uma diminuição da supremacia da margem Norte (80,9% em 1960 para 73,4% em 2001), tendência que poderá vir a consubstanciar-se com a melhoria das acessibilidades»¹⁶⁷

Vê-se no mapa que as densidades ribeirinhas na margem Sul ocupam exatamente a localidade/espço daquelas evidencias de núcleos ancestrais circundantes ao Mar da Palha. Núcleos esses que desenvolvemos no decorrer da dissertação no enquadramento histórico, sua relevância enquanto espaço estruturante em paralelo da sua ligação com o estuário. Ou

¹⁶⁵ SOARES, Nuno Pires; DOMINGUES, Alexandre Carlos Grilo, ATLAS, Censos 2011, vol. VI *População*, p. 121.

¹⁶⁶ SOARES, Nuno Pires; DOMINGUES, Alexandre Carlos Grilo, ATLAS, Censos 2011, vol. VI *População*, p. 121.

¹⁶⁷ SOARES, Nuno Pires; DOMINGUES, Alexandre Carlos Grilo, ATLAS, Censos 2011, vol. VI *População*, p. 126.

seja, aqueles antigos núcleos ancestrais, marcam hoje ainda o centro dos principais núcleos de suburbanização, e que são dispersos, autônomos e conectados. É interessante observar como eles em sua implantação estão relacionados, e parecem buscar um ao outro. Enxerga-se aí a efetiva transformação de escala e território *metropolitano*. A formação e progressiva consolidação de núcleos urbanos no território, de posicionamento disperso e interdependentes. Compondo o cenário de uma vasta conurbação conectada pelo estuário do Tejo.

2.3.2. Centralidades unas

«Quanto mais as cidades se desenvolvem, mais numerosas aí são as interdependências, tal como os graus de liberdade dos indivíduos são também potencialmente mais importantes. Isto engendra, nas grandes urbes, mentalidades e práticas específicas.»¹⁶⁸

Ascher fala em seu livro de como os novos meios de transporte e armazenamento, junto a transformação de forma e escala do território, dão lugar a novo modo de vida. O autor esmiúça o assunto, que as pessoas acabam por se emancipar em parte dos «condicionalismos espaciais e temporais.» acabando por estabelecer relacionamento e trocas fora do seu limite residencial.

Devido a *terceira revolução urbana* surge a sociedade *hipertexto*, segundo Ascher que; por linhas gerais define-se numa sociedade mais individual, racional e complexa, criando um perfil muito mais específico e individual, o qual devido a isto, se baseia na multipertença, ao invés de um grupo social só, as relações ficam mais frágeis porém fazer novos laços é mais acessível. Isso para dizer, que reflete no território de maneira que, para as pessoas, através do desenvolvimento da mobilidade, «É cada vez mais possível escolher individualmente os lugares e os momentos das suas comunicações e das suas trocas.»¹⁶⁹ Tornando cada vez mais acessível a ideia de por exemplo residir em Barreiro, trabalhar em Lisboa, ao mesmo tempo em que alimenta suas relações lá e despender seu lazer na Costa da Caparica, ou ainda, residir em Lisboa, trabalhar em Cascais, e cotidianamente surfar em Carcavelos. Ou ainda, residir em Mafra, estudar e alimentar uma vida em Lisboa, e através das TIC nutrir relações a distância, acontecendo uma progressiva diluição das relações de proximidade. Como afirma Ascher: «Graças aos horários flexíveis, ao vídeo, ao automóvel individual, etc.,

¹⁶⁸ ASCHER François, *Metapolis: Ou l'avenir des villes* | Trad. - *Metapolis: acerca do futuro da cidade*, tradução de Álvaro Domingues - 1a ed. - Oeiras : Celta, 1998, p. 178.

¹⁶⁹ ASCHER, François, *Novos princípios do urbanismo - Novos Compromissos Urbanos*, edição: Livros Horizonte. *Nouveaux Principes de L'Urbanisme* (2001) e *Les Nouveaux Compromis Urbains* (2008), pp. 38 – 39.

cada indivíduo, ou quase, parece poder fabricar um modo de vida.»¹⁷⁰. Sendo possível a sociedade trazer a escolha para o centro da mesa e assim marcar o território através dessa rede vasta e heterogénea que se constrói. A região de Lisboa prova-se *metapolitana*, com a extensão administrativa da AML, a progressiva extensão das redes de mobilidade, assim como o modo de vida de parte de seus habitantes.

«Os habitantes das metápoles estão cada vez menos numa única comuna: a habitação, os empregos, os locais de compras e de tempos livres estão geralmente situados em vários territórios comunais.»¹⁷¹

Recentemente em 2022 surgiu a Carris Metropolitana, promovendo ainda mais acessibilidade no deslocamento entre margens e entre municípios, um projeto de grande dimensão, levou a divisão da AML em 4 zonas geográficas para nova numeração dos autocarros, «para tornar mais intuitiva a compreensão da rede de linhas que liga toda a área metropolitana de Lisboa»¹⁷². A rede Metropolitana da Carris planejou e construiu uma rede que interliga toda zona da AML, com diversos pontos passando por desde cidades grandes à conectividades de vilas e aldeias. Já incluída no Google Maps, disponibiliza na sua *homepage* um planeador de viagens, para maior acessibilidade, e informa a intermodalidade com outros meios de transportes.

Podemos observar o aspecto *metapolitano* descrito anteriormente através dos movimentos pendulares, obtidos pelos resultados parciais da AML do Censos 2021. Este gráfico do Censos nos traz o número de «População residente empregada ou estudante por local de trabalho ou estudo» da região da AML. Em que o gráfico disponibiliza o nº de pessoas que trabalham em *Casa*, na *Mesma freguesia*, *Mesmo município*, *Estrangeiro* ou *Sem local fixo*. Podemos observar que já em 2011 o número de pessoas que trabalha em outro município é expressivamente maior do que o restante das opções. Resultado esse ainda mais acentuado em 2021, havendo expressiva diminuição das barras *Mesma freguesia* e *Mesmo município*, e um aumento na categoria *Outro município*, enquanto a categoria *Casa* e *Estrangeiro* também aumento e surgiu ainda uma nova *Sem local fixo*, sendo essa provavelmente constituída de pessoas que trabalham a distância, o teletrabalho (processo esse acelerado após a pandemia da Covid). Ou seja, mais de 600.000 pessoas da Área Metropolitana de Lisboa realizam movimentos pendulares no seu cotidiano, se deslocam entre

¹⁷⁰ ASCHER François, *Metapolis: Ou l'avenir des villes* | Trad. - *Metapolis: acerca do futuro da cidade*, tradução de Álvaro Domingues - 1a ed. - Oeiras : Celta, 1998, p. 80.

¹⁷¹ ASCHER François, *Metapolis: Ou l'avenir des villes* | Trad. - *Metapolis: acerca do futuro da cidade*, tradução de Álvaro Domingues - 1a ed. - Oeiras : Celta, 1998, p. 111.

¹⁷² Carris Metropolitana, carrismetropolitana.pt

municípios para trabalhar, estudar ou residir, traduzindo numa maior área de pertença do cidadão, logo, numa área conectada, e por isso, uma.

«O uso dos meios de transporte rápidos e das TIC¹⁷³ põe assim em causa os antigos sistemas de centralidade e as aglomerações urbanas radiocêntricas. O centro geométrico das cidades deixa de ser o lugar mais acessível, nomeadamente para os cidadãos dispondo de automóveis. Assistimos, portanto, nomeadamente no domínio comercial, à multiplicação de polarizações.»¹⁷⁴

O sociólogo e urbanista francês também aponta a importância e a autonomia que as TIC dão ao indivíduo e sustentam o modo *metropolitano*. Este gráfico do Censos 2021 aponta o carácter de interação entre os municípios que compõe a AML, pelo alto movimento pendular e trocas entre municípios.

É claro o processo de *metapolarização* da região de Lisboa. Como aponta Ascher: «As formas metropolitanas, muito ligadas aos meios de transporte e de comunicação, são gravadas progressivamente sobre todo o território, tanto nas zonas que incluem cidades muito grandes como nas cidades médias.»¹⁷⁵ O crescente número populacional dos núcleos urbanos dispersos irradiando do entorno do estuário do Tejo, a progressiva expansão da rede viária (Carris Metropolitana por exemplo), associado ao grande movimento pendular da região, como afirma Ascher:

«Formam-se assim “metápoles”, quer dizer, vastos territórios à escala dos quais se organiza a vida urbana, doméstica e económica, formando um espaço urbanizado extenso, descontínuo, heterogéneo, polinuclear, que integra no mesmo conjunto cidade densa e neo-rural, pequena cidade, vila e subúrbio.»¹⁷⁶

¹⁷³ Tecnologia da Informação e Comunicação.

¹⁷⁴ ASCHER, François, *Novos princípios do urbanismo - Novos Compromissos Urbanos*, edição: Livros Horizonte. *Nouveaux Principes de L'Urbanisme* (2001) e *Les Nouveaux Compromis Urbains* (2008), p. 62.

¹⁷⁵ ASCHER, François, *Novos princípios do urbanismo - Novos Compromissos Urbanos*, edição: Livros Horizonte. *Nouveaux Principes de L'Urbanisme* (2001) e *Les Nouveaux Compromis Urbains* (2008), p. 63.

¹⁷⁶ ASCHER, François, *Novos princípios do urbanismo - Novos Compromissos Urbanos*, edição: Livros Horizonte. *Nouveaux Principes de L'Urbanisme* (2001) e *Les Nouveaux Compromis Urbains* (2008), p. 105.

NOTAS FINAIS

A colagem *Walking city on the ocean* de Ron Harrow de 1968, do grupo archigram, apresenta um dispositivo de aparência de inseto, viva e orgânica, porém robótica/mecânica. Estes organismos estão conectados por tubulações conectadas por uma espécie de nó, arqueadas para cima. Em que parecem representar os sistemas de mobilidade, que percorre não só de um organismo a outro mas internamente também como podemos reparar mas de um grão muito menor. Ascher possui assim uma frase «A *metápole*, uma estrutura territorialmente vaga e conectada a redes exteriores»¹⁷⁷. É interessante perceber o título da peça chamada *Walking city* no singular, quando na imagem são retratados quatro grandes componentes, mas ainda assim retratados como um só, como se fosse uma vasta cidade multipolar, conectada e una, uma *metápolis*. Depois, as máquinas parecem estar de mãos juntas, a tentarem se sustentar, caminhando sobre a água, o que parece representar a liquidez da sociedade hipertexto elaborada por Ascher, em que a cidade já não consegue mais acompanhar ou sobreviver a evolução da sociedade. Como aponta Nuno Portas no prefácio de *Novos princípios do urbanismo - Novos Compromissos Urbanos* sobre quanto as transformações urbanas «produzidas ao longo do último século, as suas debilidades e desafios, em resposta às novas tendências da sociedade que, sendo diferentes de país para país, de continente para continente, têm em comum pulsões que descubrem uma urbanidade plural mas mais solidária e que aponta necessariamente para um novo urbanismo ecologicamente responsável que se resedentará no território, chame-se metápolis ou simplesmente... cidade.»¹⁷⁸

¹⁷⁷ ASCHER François, *Metapolis: Ou l'avenir des villes* | Trad. - *Metapolis: acerca do futuro da cidade*, tradução de Álvaro Domingues - 1a ed. - Oeiras : Celta, 1998, p. 115.

¹⁷⁸ ASCHER, François, *Novos princípios do urbanismo - Novos Compromissos Urbanos*, edição: Livros Horizonte. *Nouveaux Principes de L'Urbanisme* (2001) e *Les Nouveaux Compromis Urbains* (2008), p. 12.

BIBLIOGRAFIA

ASCHER, François – *Metapolis: Ou l'avenir des villes* | Trad. - *Metapolis: acerca do futuro da cidade*, tradução de Álvaro Domingues, 1ª ed., Oeiras: Celta, 1998.

ASCHER, François – *Novos princípios do urbanismo - Novos Compromissos Urbanos*, Lisboa: Livros Horizonte, 2010. | *Nouveaux Principes de L'Urbanisme* (2001) e *Les Nouveaux Compromis Urbains* (2008).

BANHAM, Reyner – *Los Angeles: A arquitetura de quatro ecologias*, 1ª ed., WMF Martins Fontes, 2013.

BAPTISTA, Luís Santiago, ed. Lit.; MELÂNEO, Paula, ed. Lit.; textos de DOMNIGUES, Álvaro, co-autor – *Almada – um território em seis ecologias*, 1ª ed., Almada: Câmara Municipal de Almada, 2020.

CORRÊA, Gaspar – *Lendas da Índia*, Classe de Ciências da Academia Real das Ciências de Lisboa. 6 Vol. Lisboa: Typographia da Academia Real das Ciências, 1858-1863, tomo IV. CRUZ, João Pedro Pereira – *A cidade e rio: origem e evolução da frente ribeirinha de Lisboa*. Dissertação de mestrado em Arquitectura, Universidade de Évora, 2016.

DAVEAU, Suzanne – *Lisboa Subterrânea: A foz do Tejo, palco da história de Lisboa*. Lisboa: Electa, 1994.

EDRICI – *Lisboa e o Tejo nos princípios do séc. XII in Portugal na Espanha Árabe*, Vol. I, organização, prólogo e notas de António Borges Coelho. Lisboa: Seara Nova, pp. 71-72.

Fundação Millennium BCP, *Núcleo Arqueológico da Rua dos Correiros*. Edição 001|500, Nov 21.

FERREIRA, António Gomes, *Dicionário de Latim-Português*, Porto, Porto Editora, [s.d.], p. 503, 1.ª col. A palavra *garum* é traduzida como «salmoura de peixes diversos».

GALVÃO, Marina Titânia – *O Plano de Almada de Étienne Gröer*, dissertação de mestrado em Arquitectura, Departamento de Arquitectura - Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade de Coimbra, 2020.

GASPAR, Jorge – *Lisboa Subterrânea: Lisboa, o sítio: ocupação e organização do território*. Lisboa: Electa, 1994.

LOUREIRO, Adolpho – *Os Portos Marítimos de Portugal e Ilhas Adjacentes*, Vol. III, pt. I. Lisboa: Imprensa Nacional, 1906.

MENDES DE VASCONCELOS, Luís – *Do Sítio de Lisboa – Diálogos*, Org. e Notas de José da Felicidade Alves. Lisboa: Livros Horizonte, 1990.

MICAEL, Cristina Carvalho – *O sal no estuário do Tejo: Plataformas de Transporte e Estrutura Comercial (séculos XIV-XVI)*. Dissertação de mestrado em História Marítima, Faculdade de Letras, 2011.

PIMENTA, José Augusto – *Memória histórica e descritiva da vila do Barreiro*, Lisboa: Henrique Zeferino, 1886.

OLIVEIRA RAMOS, Paulo, MAIA NABAIS, António J.C. – *100 Anos do Porto de Lisboa*. Lisboa: APL, Administração do Porto de Lisboa, 1987, p. 52.

OSBERNO – *Conquista de Lisboa aos mouros em 1147, Carta de um cruzado inglês*. Lisboa: Livros Horizonte, 1989.

RIBEIRO, Orlando – *Portugal, o Mediterrâneo e o Atlântico: estudo geográfico*, Coimbra: Coimbra Editora, 1945. Biblioteca Nacional de Portugal, disponível online: <https://purl.pt/421>.

SOARES, Nuno Pires; DOMINGUES, Alexandre Carlos Grilo – *ATLAS, Censos 2011, vol. VI População*.

SOUSA, Elisa – *A ocupação pré-romana da foz do estuário do Tejo*, Estudos & Memórias 7, Lisboa: Centro de Arqueologia da Universidade de Lisboa (UNIARQ), 2014.

SOUSA, R. H. Pereira de; CASTANHEIRA, Alexandre, *Almada: topomínea e história das freguesias urbanas*; Castanheira, Alexandre, 1928-, pref., Almada: Câmara Municipal, 1985.

TAVARES, André; ARGANY, Aitor Ochoa, colab.; CATUMBA, Sérgio, colab.; OLIVEIRA, Rita, colab.; MORAIS, Pedro, trad. *Um Retrato Marítimo de Ílhavo: ler a história de uma paisagem através do seu património marítimo, militar e industrial*, Braga: Instituto de Ciências Sociais da Universidade do Minho; Guimarães: Lab2PT Escola de Arquitetura da Universidade do Minho, cop. 2021.

PERIÓDICOS

COSTA, Leonildo de Mendonça, *Gazeta dos caminhos de ferro – fundada em 1988 – revista quinzenal*, CFN1143, Agosto de 1935, <https://hemerotecadigital.cm-lisboa.pt/OBRAS/GazetaCF/GazetaCF.htm>

COSTA, Leonildo de Mendonça, *Gazeta dos caminhos de ferro – fundada em 1988 – revista quinzenal*, CFN1144, Agosto de 1935, <https://hemerotecadigital.cm-lisboa.pt/OBRAS/GazetaCF/GazetaCF.htm>

VARGAS, Augusto Pereira, *Um olhar sobre Barreiro – Barreiro e os descobrimentos*, Nº 1 – II Série, Junho de 1989.

VARGAS, Augusto Pereira, *Um olhar sobre Barreiro – Número especial - História dos moinhos do Barreiro*, Nº 2 – III série, novembro 1993.

EXPOSIÇÕES

Museu de Almada - *Covas de pão*, sítio arqueológico, conteúdo de musealização escrito pelos arqueólogos: Telmo António, Sérgio Rosa, André Teixeira e Rodrigo Banha da Silva.

FIGUEIRA, Miguel; TAVARES, André, *O mar é nossa terra – a construção sensível da linha de costa*, Garagem Sul CCB, 2020.

LUÍS, Anabela, fotogr.; HOBBO, Cintya, fotogr.; COSTA, Ana, co-autora, *Entre dois mares e um rio : Almada, 3 mil anos de história*, Almada : Câmara Municipal de Almada, D.L. 2021.

ICONOGRAFIA BIBLIOGRÁFICA

Fragmento da cartografia: BEAUVOSIN, Calmet, *Plan de Lisbonne son port, ses rades et ses environs avec une petite carte routière du Portugal*, XIX / [Paris] : Lith. de Delarue, [1833]. - 1 mapa : Lith., com traçados color; 49,00x87,00 cm, em folha de 62,50x93,50 cm.

Bacias hidrográficas portuguesas, GIRÃO, Amorim, Atlas de Portugal.

Cartografia Portugal continental – Costa Oeste, Porto de Lisboa (de Alcântara ao canal do Montijo), Instituto Hidrográfico da Marinha.

CASANOVA, Enrique– Traçado das Muralhas de Lisboa, Lisboa, 1892, litrografia, 27,00 x 36,50 cm

GAMEIRO, Roque – Cerco de Lisboa, 1917.

Mestre P.M.P., Mercado da Ribeira Velha, painel de azulejos 114x175 cm, Séc. XVIII – 1º quartel. <https://museudelisboa.pt/pt/colecoes/azulejaria/mercado-da-ribeira-velha>.

TINOCO, João Nunes, ca 1610 -1689, planta da cidade de Lxa em q se mostram os muros de vermelho com todas as ruas e praças da cidade dos muros a dentro com co as declarações postas em seu lugar / delineada por João Nunes Tinoco ; gr.Carvalho Jº r.. - Escala [ca 1:3000], mil palmos = [7,25 cm]. - [Lisboa] : Direcção Geral dos Trabalhos Geodesicos do Reino, 1884. - 1 planta : rep., p&b ; 54,00x70,50 cm, em folha de 1,00x79,50 cm

Fragmento do Plano Hydrografico do Porto de Lisboa, levantado por A SILVA, F. M. P.; BATALHA, C. M.; VASCONSELOS e Dom C. B. entre 1845 a 1847.

Imagem retirada do periódico: VARGAS, Augusto Pereira, Um olhar sobre Barreiro – Barreiro e os descobrimentos, Nº 1 – II Série, Junho de 1989.

Imagem retirada do periódico: VARGAS, Augusto Pereira, Um olhar sobre Barreiro – Número especial - História dos moinhos do Barreiro, Nº 2 – III série, novembro 1993.

Fragmento da cartografia: PORTUGAL, Direcção Geral dos Trabalhos Geodésicos – Planta do Rio Tejo e suas margens, 1883. Escala 1:10000, folha 51,30x125,50 cm. <https://purl.pt/4800/3/>

SAMMLUNG, Augsburgische, gravura alemã, Museu de Lisboa.

VINKELES, Reinier, 1755 – 1812, gravura Aardbeving te Lissabon.

RIBEIRO, João Pedro, Planta topográfica da cidade de Lisboa, Gravura, 1949, Altura: 610,00 mm Largura: 890,00 mm.

Gazeta dos Caminhos de Ferro 1143, 1º de Agosto de 1935, <https://hemerotecadigital.cm-lisboa.pt/OBRAS/GazetaCF/GazetaCF.htm>

DA SILVA, F. M. P.; BATALHA, C. M.; VASCONSELOS, Dom C. B., Plano hydrographico do porto de Lisboa / levantado de 1845 a 1847 pelos engenheiros e hydrographos, rectificada

ampliada e novamente sondado sob a direcção de General F. Folque e contra-almirante F. M. P. da Silva ; Carvalho, Mesquita, Rebello e Santos gr.. - Escala 1:20000. - [Lisboa] : Direcção Geral dos Trabalhos Geodésicos, 1878. - 1 mapa : color ; 72,00x87,00 cm, em folha de 76,00x94,00 cm

Carta de Portugal, 1902. Biblioteca do Barreiro.

Carta de Portugal, 1930. Biblioteca do Barreiro.

Carta de Portugal, 1966. Biblioteca do Barreiro.

Fragmento de Carta de Portugal, 1902.

Fragmento de Carta de Portugal, 1966.

Direcção Geral dos Trabalhos Geodésicos, *Carta topographica da cidade de Lisboa e seus arredores*, 1884.

Esquema de Étienne de Gröer sobre os planos para a cidade de Lisboa. Documento do espólio de Étienne de Gröer no Arquivo de Arquitectura da Universidade de Coimbra (AAUC).

Anteplano do Plano Director Regional de Lisboa, 1961.

Censos 2011, Atlas, mapa *População residente por concelho 1960/2001*.

Censos 2011, Atlas, mapa de *Distribuição da população por local de residência*, 1991.

Censos 2021, Mapa de *Varição da população residente*.

Censos 2021, Mapa de *Densidade populacional na AML*.

Censos 2021, Gráfico de *População residente empregada ou estudante (nº) por local de trabalho ou estudo*.

Censos 2021, mapa de *Duração média dos movimentos pendulares (min) da população residente empregada ou estudante na AML*.

HERRON, Ron, - Archigram, *Walking city on the ocean*, 1968.