

Universidade de Évora - Escola de Artes

Mestrado Integrado em Arquitetura

Dissertação

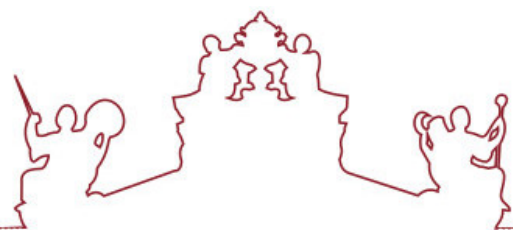
À Margem: Revitalização do Património Industrial no Baixo Tejo.

Beatriz Morais Monteiro

Orientador(es) | Sofia Salema
Ricardo Aboim Inglez

Évora 2025





Universidade de Évora - Escola de Artes

Mestrado Integrado em Arquitetura

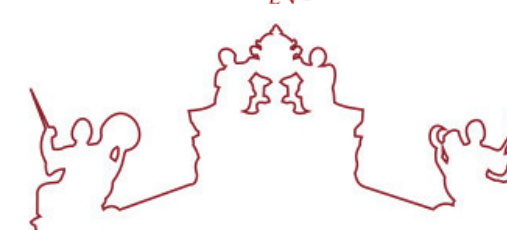
Dissertação

À Margem: Revitalização do Património Industrial no Baixo Tejo.

Beatriz Morais Monteiro

Orientador(es) | Sofia Salema
Ricardo Aboim Inglez

Évora 2025



A dissertação foi objeto de apreciação e discussão pública pelo seguinte júri nomeado pelo Diretor da Escola de Artes:

Presidente | Luís Ferro (Universidade de Évora)

Vogais | Júlia Varela (Universidade de Évora) (Arguente)
Sofia Salema (Universidade de Évora) (Orientador)

Évora 2025

À MARGEM:

Revitalização do Património Industrial no Baixo Tejo

UNIVERSIDADE DE ÉVORA | ESCOLA DE ARTES |
DEPARTAMENTO DE ARQUITETURA

MESTRADO INTEGRADO EM ARQUITETURA | DISSERTAÇÃO

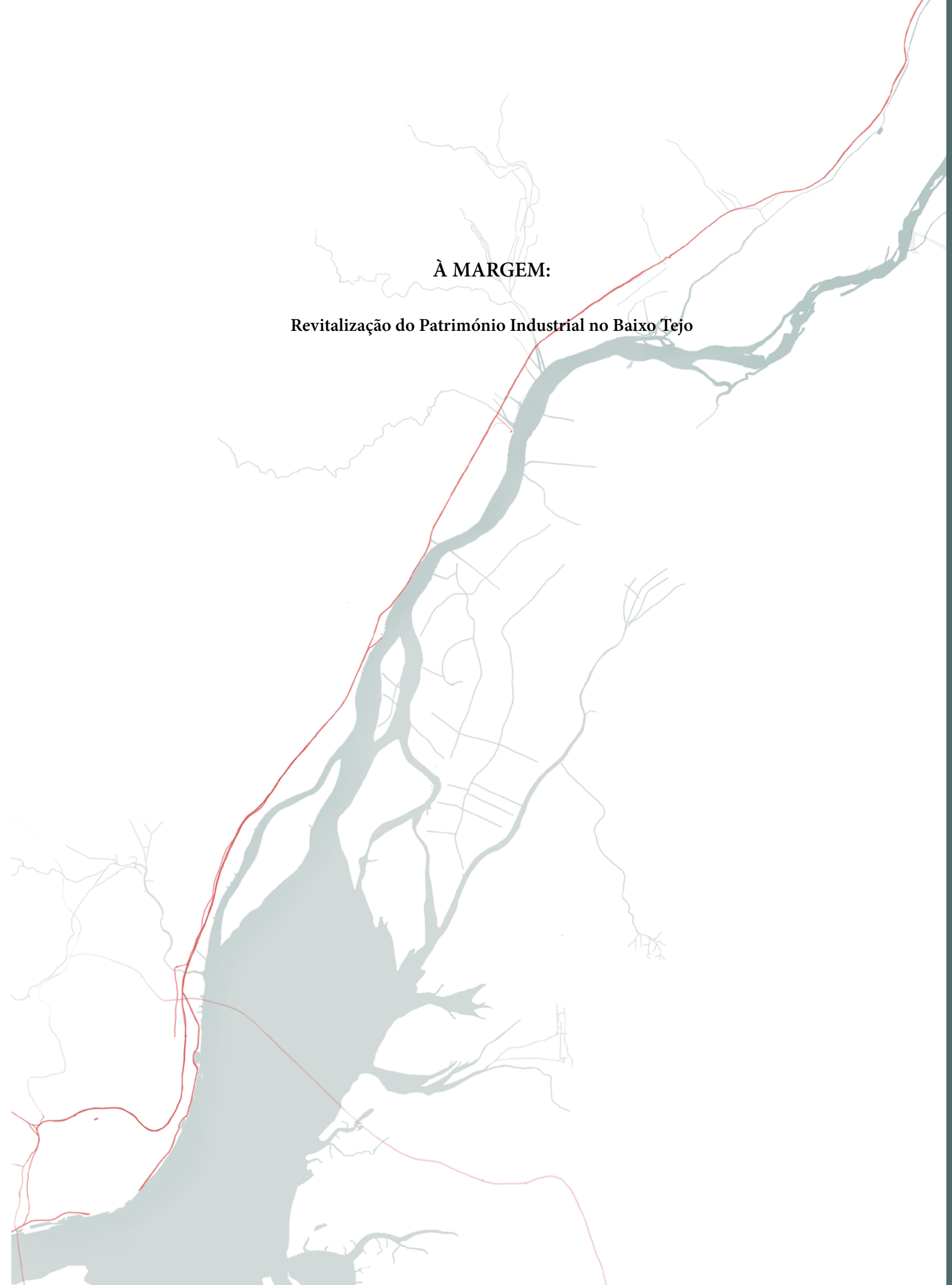
Beatriz Morais Monteiro

Orientação:

Sofia Salema
Ricardo Aboim Inglez



À MARGEM:
Revitalização do Património Industrial no Baixo Tejo



MARGEM (margem)

1. Linha ou zona que limita um espaço. Beira, Borda, Orla.
2. Faixa de terreno que fica de um dos lados de uma extensão de água. Beira, Borda, Orla.
3. Cercadura.
4. Espaço em branco aos lados de uma página escrita ou impressa.

À MARGEM

1. De lado, ao abandono.¹

¹ Definição da palavra "Margem" e da expressão "À Margem", segundo o Dicionário Priberam da Língua Portuguesa.

OBSERVAÇÕES

Para uma consolidação final de trabalho a vertente prática é acompanhada de ortofotomapas, registos fotográficos, desenho livre, desenhos técnicos - plantas, cortes, alçados - e imagens tridimensionais que potencializem o projeto. O trabalho está redigido de acordo com o novo acordo ortográfico da língua portuguesa e as referências bibliográficas de acordo com a norma portuguesa NP 405.

RESUMO

À Margem: Revitalização do Património Industrial no Baixo Tejo

Resultante do processo de industrialização, permanecem ao longo da margem do rio Tejo diversos edifícios industriais, testemunhos espaciais que consagram o fascínio da decadência e da efemeridade do período industrial. Longe de serem meros vestígios obsoletos, estes espaços encerram um forte potencial para a reinterpretação do território e a construção de novas narrativas sobre o lugar.

Compreendidos entre a foz e o baixo Tejo, estes edifícios revelam-se como oportunidades para reativar uma frente ribeirinha que foi, durante séculos, eixo de ligação e de vivências comunitárias. Atualmente afastada das dinâmicas centrais, a margem do Tejo permanece como um território fértil para a reconexão entre população, paisagem e património.

Enquanto ponto estratégico de sistemas fluviais e terrestres, o Carregado, assume um papel central na estruturação deste território, com especial destaque para a Vala do Carregado, onde se localiza um conjunto industrial com implantação privilegiada junto ao rio. A sua condição atual oferece a oportunidade de restabelecer o diálogo entre a vila e a margem, interrompido pela presença da infraestrutura ferroviária, através de um projeto para os edifícios industriais à margem do rio.

O projeto parte da identificação de quatro desafios:

- A permanência de estruturas industriais na margem;
- A necessidade de requalificação da frente ribeirinha;
- A procura por uma nova relação entre vila e rio;
- A valorização de um espaço atualmente obsoleto.

A reflexão desenvolvida ao longo deste trabalho procura compreender e integrar estes elementos, propondo um novo olhar sobre o fragmento industrial enquanto componente ativa da paisagem. A vertente prática da dissertação materializa-se num projeto para os Armazéns da Vala do Carregado, onde se explora a conservação, a reativação do espaço e a celebração da memória coletiva, contribuindo para uma aproximação renovada entre território, património e comunidade.

PALAVRAS-CHAVE:

Identidade;
Industrialização;
Fábrica de Cerâmica Lusitânia;
Linha férrea;
Margem;
Memória;
Património;
Revitalização;
Tejo.

KEY-WORDS:

Identity;
Industrialization;
Lusitânia Ceramic Factory;
Railway Line;
Margin;
Memory;
Heritage;
Revitalization;
Tejo.

ABSTRACT

On the Sidelines: Revitalization of Industrial Heritage in Low Tejo

Heirs of the process of industrialization, remain along the banks of the River Tagus various industrial fragments, spatial testimonies that enshrine the fascination of the decadence and ephemerality of the industrial period. Far from being mere obsolete ruins, these spaces hold great potential for reinterpreting the territory and constructing new narratives about the place.

Located between the river mouth and the lower Tagus, these buildings are opportunities to reactivate a waterfront that was, for centuries, a pivot of connection and community life. Currently cut off from the central dynamics, the banks of the Tagus remain a fertile territory for reconnecting the population, landscape and heritage.

As a strategic point for river and land systems, Carregado plays a central role in structuring this territory, with special emphasis on Vala do Carregado, where an industrial warehouse is located with a privileged location next to the river. Its current condition offers the opportunity to re-establish the dialog between the town and the riverbank, interrupted by the presence of the railway infrastructure, through a project for the industrial buildings on the riverbank.

The project is based on the identification of four challenges:

- The permanence of industrial structures on the waterfront;
- The need to redevelop the riverfront;
- The search for a new relationship between town and river;
- The valorization of a space that is currently obsolete.

The reflection developed throughout this work seeks to understand and integrate these elements, proposing a new look at the industrial fragment as an active component of the landscape. The practical side of the dissertation takes the form of a project for the warehouses in Vala do Carregado, which explores conservation, the reactivation of space and the celebration of collective memory, contributing to a renewed rapprochement between territory, heritage and community.

AGRADECIMENTOS

À minha família, aos meus avós, aos meus amigos, aos meus orientadores mas principalmente aos meus pais, por terem sido um apoio fundamental ao longo deste percurso no mundo da Arquitetura e por acreditarem em mim.

E em especial ao Pedro, por ser o meu mundo inteiro numa pessoa, e me apoiar incansavelmente em cada fase da vida.

Por fim, a mim, em reconhecimento de todo o esforço, empenho e dedicação investidos ao longo destes anos e por ter persistido nesta jornada de superação e aprendizagem.

Figura 01.
Vista aérea da Vala do Carregado, em primeiro plano os Armazéns da Companhia da Fábrica de Cerâmica Lusitânia S.A.R.L. em meio rural. No horizonte, a freguesia do Carregado e Cadafais e a Vila de Alenquer.
Fonte: Autora, 2023.



ÍNDICE	XII	14	I. a introdução
observações	VI	15	011. problemática
resumo/ abstract	VII/ VIII	18	012. objetivos
agradecimentos	IX	19	013. metodologia
		21	014. estado da arte
		26	II. a fábrica
VII. anexos	176	27	021. indústria em portugal
		35	022. fábrica de cerâmica lusitânia - implantação estratégica
		41	023. fábrica de cerâmica lusitânia - despropriação e atualidade
		47	024. construir no construído - intenções
		53	025. património industrial
		56	III. a margem
		57	031. o tejo como infraestrutura
		65	032. paisagem- contrastes territoriais
		71	033. metamorfose ribeirinha
		75	034. navegabilidade e intenções à margem
		86	IV. o lugar
		87	041. implantação estratégica - armazéns da fábrica de cerâmica lusitânia
		91	042. entre matérias - relação de causalidade
		93	043. paisagem e evolução
		101	044. memória do lugar - intenções
		106	V. o espaço
		107	051. o espaço
		117	052. obsolescência - oportunidade no vazio
		127	053. estratégia - revitalização
		137	054. cais à margem
		170	VI. bibliografia

I. a introdução

- 011. PROBLEMÁTICA
- 012. OBJETIVOS
- 013. METODOLOGIA
- 014. ESTADO DA ARTE

A margem do Rio Tejo, em perpétua transformação, expande-se e re-trai consoante as marés. Os seus contornos, antes únicos, revelam-se agora mutáveis. A zona ribeirinha na foz do Tejo, rejuvenesce com uma margem renovada e acessível a todos os que dela desejam usufruir. A norte, as margens parecem encolher, preservando a natureza e deixando de lado as aspirações humanas. Há zonas onde a vegetação se adensa, dificultando a atracagem de embarcações. Ali, o tempo flui lentamente, consumindo o que permanece.

Este projeto de dissertação visa reconhecer as atividades passadas como geradoras de vontades e o tempo como método construtivo. A vontade manifesta-se na mudança, seja de pensamento, da ocupação do lugar ou de tradições, e materializa-se com o tempo, numa rede de transformações constantes que refletem as necessidades de cada época.

Ao longo da história, a relação da população com o lugar mudou conforme as necessidades, o aumento populacional e a urbanização dos territórios, dependiam de um marco de carácter natural, como um cais ou um cruzamento de vias, que potenciavam atividades essenciais à vida humana. À medida que as cidades evoluíam, desenvolveram-se junto às margens do rio Tejo, esse crescimento gerou uma dependência de relações e comunicações que se alterou com a introdução da industrialização.

O rio mais extenso da península Ibérica, alberga riquezas culturais e testemunhos passados, recebeu histórias, foi sustento e via de comunicação. Indissociável do Tejo, está Lisboa, cidade que o alberga e dele se cria, desde a lezíria até à sua foz. Integrados no distrito de Lisboa, encontram-se diversos resquícios de edificado fabril ao longo das margens do rio Tejo, resultantes, na sua maioria, do período da industrialização em Portugal, que teve início no século XIX. Face à transitoriedade do período industrial, com o passar das décadas, muitos desses edifícios evoluíram e adquiriram novos significados. Surgem como um tema relevante no âmbito da Arquitetura, especialmente no contexto de uma sociedade que valoriza as heranças edificadas.

À medida que o processo de industrialização se desenvolveu, alterou-se o território e a forma como o vivemos. Por conseguinte, as necessidades também mudaram. A facilidade de acesso e a crescente demanda por mais recursos resultaram numa sociedade de produção e consumo imediato, desconectada das origens do seu território. O sentido de pertença desvanece com a crescente desconexão humana com o lugar, o que, por vezes, se traduz na vivência em áreas monótonas e sem identidade, enquanto a agitação incessante da vida moderna leva as pessoas a procurar zonas de refúgio e contato com a natureza, refletindo a capacidade do ser humano em se adaptar.

Erguem-se ao longo da margem fragmentos do tempo industrial e, em contraste, novas estruturas imponentes em altura, cada vez mais numerosas, adaptadas às novas necessidades, mas que, por vezes, carecem de uma identidade própria, destoando da harmonia das vilas e cidades. Compreendidos entre a linha rodoviária e fluvial, está situada a maior concentração de indústrias, espaços outrora dedicados à agricultura são progressivamente transformados em áreas de expansão industrial, refletindo a contínua adaptação dos espaços às novas exigências.

Existe um contraste evidente entre as estruturas do tempo industrial, preservadas ao longo da margem, e as novas edificações, que, apesar de coexistirem no presente, divergem profundamente em essência e identidade. Representam visões distintas e refletem as transformações sociais e culturais ao longo do tempo.

Os antigos edifícios industriais evocam a memória de um tempo singular, com caráter e identidade do período industrial, eles oferecem novas possibilidades de adaptação e uso, graças à sua história e estrutura, com capacidade de se tornarem desejo de mudança e uso devido à obsolescência espacial a que remetem. Assim, surgem novas possibilidades de diálogo e convivência com a margem do rio. O reuso dessas estruturas permite um diálogo entre o passado e o presente, onde a partilha de história e conhecimentos resulta na adaptabilidade de usos, criação de novas programáticas e vivências no espaço, que respeitam a herança do lugar e integram o território como um elemento ativo da paisagem.

Contido na bacia hidrográfica do Baixo Tejo, a meio caminho do Tejo Navegável, situa-se um fragmento industrial de implantação privilegiada junto à margem do rio Tejo.

Este fragmento, situado na Vala do Carzregado, revela-se uma estrutura que cresceu junto à margem devido à coincidência com terrenos agrícolas, providos de linha de água, onde o rio atuava como a principal via de comunicação, conectando-se aos caminhos de ferro para envio de mercadorias e dotado de acesso primordial a Lisboa pela antiga estrada real, a atual N10. A Vala do Carregado - nome da terra e do rio subafluente - faz a delimitação entre dois concelhos, que pouco valorizam o potencial ribeirinho e cria uma barreira física que separa duas margens fragmentadas com grande potencial ribeirinho.

Atualmente, reflete-se um território descontínuo, desconectado da vila do Carregado através da barreira criada pela linha férrea. Essa interrupção interceta uma antiga estrada romana que, antigamente, conectava a vila diretamente à margem, que se desenvolveu de forma espontânea, acompanhando a fixação da indústria, sem uma maior integração lógica à margem.

I. A INTRODUÇÃO

012. OBJETIVOS

Este trabalho desenvolve-se sobre as problemáticas introduzidas anteriormente e insere-se na revitalização das estruturas obsoletas do período industrial - os Armazéns da Vala do Carregado - que surgem como temática relevante pela importância da ligação cultural a um período histórico que nos antecede, por meio das pré-existências que fascinam devido à sua história e singularidade.

Os espaços que constituem estes armazéns oferecem oportunidades de reflexão e transformação, por meio da introdução de novos programas e funções, num aproveitamento do existente e potencializando os fragmentos industriais. Responde, dessa forma, às novas realidades de desenvolvimento urbano e promove a memória do lugar e da comunidade, bem como as relações territoriais entre o edificado fabril, o rio e a linha férrea. Essas relações fluviais e férreas sempre fizeram parte da história da industrialização em Portugal, resultantes da dependência urbana e material. Pretende-se explorar o vínculo dessas três potências e honrar a memória industrial.

Através da exploração dos conceitos que fundamentam a intervenção:

...A fábrica – como princípio

...A margem – como infraestrutura

...O lugar – como identidade

...O espaço – como rótula de ligação.

O objetivo desta dissertação é desenvolver um ensaio projetual sobre as possibilidades interventivas nas estruturas industriais esquecidas à margem do rio, que carregam um imenso potencial com capacidade de se tornarem pontos centrais na ligação entre cidades, via fluvial, enquanto elementos ativos da paisagem à margem.

Neste contexto, surge a necessidade de criar um projeto de revitalização, de possibilidades, de relações e interações, numa valorização patrimonial, através da investigação teórica e projetual para os Armazéns da Fábrica de Cerâmica da Lusitânia, na Vala do Carregado. No intuito de explorar os campos distintos das problemáticas que nos conectam ao lugar e à arquitetura, e como este fragmento marginalizado, localizado numa rota de ligações fluviais e rodoviárias, se pode tornar o elemento que reconecta novamente a população ao lugar, através de novas funções e usos que potenciem o património industrial existente.

A presente dissertação, de natureza projetual, aprofunda uma investigação teórica que se reflete na vertente prática do projeto, abordando temas e conceitos relacionados com o património industrial e a sua ligação intrínseca à margem do rio. A partir da industrialização e do papel da fábrica na construção das cidades, o trabalho foca-se nos vazios urbanos que permaneceram junto à margem do rio Tejo, cujas potencialidades podem articular e dinamizar o lugar, através desses espaços abandonados. O primeiro capítulo é dedicado à introdução que desenvolve os objetivos, a metodologia e o estado da arte deste projeto final de mestrado.

O segundo capítulo, intitulado *a Fábrica*, introduz a narrativa histórica do objeto de estudo, inicia-se pelo contexto histórico que levou à criação dos armazéns da Fábrica de Cerâmica da Lusitânia, na Vala do Carregado. Para tal, será disponibilizada uma revisão de elementos cartográficos, fotográficos e documentais de carácter histórico, juntamente com uma ordem cronológica dos eventos que atestam o reconhecimento da dinâmica do legado industrial. O ponto de partida é um local familiar, a partir do qual se inicia uma investigação para compreender como o fragmento industrial chegou ao lugar. Finaliza-se o capítulo com a apresentação de 3 casos de estudo que enfatizam a preservação da memória industrial.

No terceiro capítulo, *a Margem*, é realizada uma análise ao conceito de rio enquanto infraestrutura que rege e desenvolve sistemas vivos. Essa análise é catalogada por cartografia atual relacionada com a cidade de Lisboa e a margem ribeirinha do Baixo Tejo, com o objetivo de entender a composição geológica e hídrica da paisagem e os processos e transformações que decorreram através e no rio Tejo. Adicionalmente a análise inclui uma comparação entre cartografia e ortofotomapas antigos e atuais, a fim de compreender a evolução da relação cidade-rio, como a indústria se desenvolveu e se tornou obsoleta ao longo da margem e as intenções passadas e presentes. Desse modo pretende-se valorizar e aprofundar o conhecimento sobre a Lezíria do Tejo, a sua paisagem, as implicações hidrográficas e o papel do rio no território como infraestrutura invisível. Esta análise é complementada por uma analogia tipológica e referenciada para o projeto final.

No quarto capítulo, *o Lugar*, explora-se o território por meio de uma análise mais próxima ao local, obtendo informações demográficas, cartográficas e desenhos que exemplificam o aumento populacional na área devido à presença da indústria, bem como a relação cada vez mais ténue e diluída com a margem. Esta abordagem visa a delimitação estratégica da investigação projetual, com ênfase na memória do lugar.

Por fim, desenvolve-se a vertente projetual, onde se explora a obsolescência do espaço em questão através de fotografias e monografias que destacam os contrastes de luz e sombra, manipulados para evidenciar as oportunidades presentes na decadência. Serão apresentados casos de estudo e autores cujas ideias se alinham com as vontades passadas e que se aplicam ao presente.

O capítulo final, *o Espaço*, é a abordagem conclusiva, onde, a partir de toda a análise e síntese realizada nos capítulos anteriores, e da referência a casos concretos adequados a cada tema, se chega à fase projetual, com o desenvolvimento do programa. Através de elementos gráficos, como desenhos, imagens, ortofotomapas, fotografias e montagens, serão apresentadas novas intenções e possibilidades para o lugar, refletindo as conclusões dos capítulos anteriores e considerando toda a narrativa que levou à estruturação do pensamento projetual.

Para fundamentar esta investigação, foi necessário compilar um conjunto de obras que aprofundassem cada temática, com uma maior aproximação do ponto de vista factual do que conceptual, numa ótica de delimitação de cada problemática em relação ao objeto de estudo final: os Armazéns da Vala do Carregado. Assim, cada capítulo encerra um conjunto de obras que contemplam uma multiplicidade de informações, e surgem como instrumentos fundamentais para uma conexão crucial à vertente projetual.

Capítulo II - a fábrica

A arquitetura industrial foi, e continua a ser, um tema importante para a história portuguesa, tendo sido objeto de estudo desde a Revolução Industrial até ao presente, explorado por arquitetos em diversas obras. Partiu-se de um conhecimento geral das primeiras introduções da industrialização na Europa com *A Revolução Industrial na Europa do século XIX*, de Tom Kemp², que visa entender as transformações das diferentes sociedades e a forma como os seus territórios foram afetados pela expansão industrial imediata. Nesse sentido, *A Revolução Industrial em Portugal no Século XIX*, de Armando Castro³, *A Industrialização num País de Desenvolvimento Lento e Tardio: Portugal, 1870-1913*, de Jaime Reis⁴, e *A Indústria em Portugal: Estruturas Produtivas e Sociais em Contextos Regionais Diversificados*, de João Ferrão⁵, exploram o desenvolvimento da indústria em Portugal e a capacidade transformadora do território e do ser humano como instrumentos capazes de gerar mudanças num sistema conformado, estas obras são utilizadas como comparação social entre o passado e o presente.

Sobre o legado industrial da Fábrica de Cerâmica Lusitânia, pouco ou nada sobreviveu até os dias de hoje, portanto a obra de Isabel Cameira⁶ - *A Fábrica de Cerâmica Lusitânia* - manifesta-se de extrema importância, pois oferece uma descrição detalhada de toda a história do edificado, desde a sua conceção à sua falência, à usurpação de terrenos e de todo o património produzido pela fábrica. Aliada a essa informação, a obra de Isabel Cameira proporciona uma leitura completa das instalações da fábrica principal, bem como o papel que ocupava no território lisboeta e a grande importância da sua localização. Esta informação permite fixar o objeto de estudo no tempo e no território de forma concreta, levantando questões que permaneceram submersas por décadas de escassa informação e desinteresse sobre o património industrial. Em complemento à obra de Isabel Cameira, foi possível confirmar os factos com o artigo *Fábrica de Cerâmica Lusitânia: Produtos Inovadores na Construção*, de Joaquim Pombo Gonçalves⁷, que evoca o legado deixado pela Fábrica de Cerâmica Lusitânia, que se traduzia nas mais belas peças de cerâmica, produzidas por um ícone da azulejaria portuguesa. Este artigo confirma o legado da Fábrica tanto no edificado como na azulejaria e cerâmica, presentes na atualidade, em diferentes cidades, sendo essencial para contextualizar o património ao território.

² KEMP, Tom - *A revolução Industrial na Europa do século XIX*. Lisboa : Edições 70, LDA, 1987.

³ CASTRO, Armando - *A revolução industrial em Portugal no século XIX*. 2. ed. Porto : Limiar, 1978.

⁴ REIS, Jaime - *A industrialização num país de desenvolvimento lento e tardio: Portugal, 1870-1913*. *Análise Social*. 23:3 (1987) 207-227.

⁵ FERRÃO, João - *A indústria em Portugal: Estruturas produtivas e sociais em contextos regionais diversificados*. Finisterra - Revista Portuguesa de Geografia. Lisboa. 23:45 (1988) 29-54.

⁶ CAMEIRA, Isabel - *A Fábrica de Cerâmica Lusitânia*. 1.ª ed. Lisboa : Apenas Livros Lda., 2008.

⁷ GONÇALVES, Joaquim Pombo - *Fábrica de Cerâmica Lusitânia: Produtos inovadores na construção*. *Cadernos do arquivo municipal*. Lisboa. 17:2 (2022) 73-86.

Capítulo III - a margem

O livro *Caminho do Oriente - Guia do Património Industrial*, de Deolinda Folgado e Jorge Custódio⁸, é uma obra pioneira na área da arqueologia industrial e da história urbana de Lisboa. Este guia foca-se na zona oriental da cidade, que desenvolveu uma crescente área industrial marcante durante e após a industrialização, evidenciada por grandes complexos industriais e bairros operários. A obra permite entender os valores industriais e o património arquitetónico sobrevivente na zona ribeirinha, numa valorização do património industrial existente sobre o contexto das transformações introduzidas pela EXPO. O trabalho também permite relacionar o crescimento da indústria ao longo da margem do rio Tejo e realizar uma comparação com a atual situação industrial.

Para um conhecimento mais profundo da margem do Tejo, refere-se a *Ribeira de Lisboa*, de Júlio Castilho⁹, trata-se de uma descrição histórica que aborda a zona ribeirinha da cidade de Lisboa antiga, descrevendo a sua história desde a Idade Média até o século XIX, referindo a importância do comércio marítimo, dos armazéns, dos portos e das transformações urbanísticas que decorreram do terramoto de 1755. Através desta obra, é possível obter um entendimento da Lisboa antiga e da evolução urbana e social ao longo da margem.

Uma das obras mais importantes sobre o conhecimento ribeirinho é *Recordações da Navegação*, de Vicente Francisco¹⁰, cujas palavras transportam o leitor para um tempo passado e permitem descobrir o rio e a sua importância através dos olhos do autor. A importância deste livro também reside na familiaridade que partilhamos, tendo sido recebido em mão pelo sobrinho do autor - o meu avô - que cresceu numa família de avieiros e cujas tradições e memórias são homenageadas nesta dissertação. A partir desta obra, consegue-se entender os portos palafíticos mais importantes à vida avieira e como certas cidades fomentaram esta atividade, e se desenvolveram a partir dela, numa conexão que liga o Tejo no seu todo, relacionando o local do objeto de estudo, situado enquanto cais de grande importância fluvial.

Para além desta obra, o estudo avieiro e palafítico é complementado por trabalhos como o artigo *Breve História das Embarcações do Estuário do Tejo*, de Luís Bayo Veiga¹¹ oferece uma visão abrangente sobre a evolução das embarcações tradicionais que navegaram no estuário do Tejo ao longo dos séculos. Através deste artigo, obtém-se um conhecimento sobre os tipos de embarcações que navegavam o Tejo e a forma como evoluíram até à atualidade, realçando a importância histórica e cultural das embarcações e o valor simbólico que preservam na memória de quem vive a margem.

*Construções Primitivas*¹² é um estudo das formas mais simples de construção no país, que utilizam predominantemente materiais locais em sistemas arcaicos, desvinculados de técnicas modernas. A obra divide-se em duas partes: a primeira descreve os diversos tipos de construções primitivas e embarcações habitáveis dos pescadores avieiros; a segunda parte analisa os sistemas construtivos utilizados, tanto nas coberturas como na materialidade, contendo informações detalhadas e ilustradas para um conhecimento mais alargado da cultura avieira.

⁸ CUSTÓDIO, Jorge; FOLGADO, Deolinda - *Caminho do Oriente - Guia do Património Industrial*. Lisboa : Livros Horizonte, 1999.

⁹ CASTILHO, Júlio - *A Ribeira de Lisboa. Descrição Histórica da Margem do Tejo Desde a Madre-de-Deus até Santos-o-Velho*. Lisboa : Imprensa Nacional, 1893.

¹⁰ FRANCISCO, Vicente - *Recordações da navegação*. Associação ed. Salvaterra de Magos : Câmara Municipal de Salvaterra de Magos, 1987.

¹¹ VEIGA, Luís Bayo - *Breve História das Embarcações do Estuário do Tejo* [Em linha]. Atual. 2022. Disponível em: <https://getlisbon.com/pt/getlisbon-comida-pt/breve-historia-embarcacoes-estuário-tejo/> [Consult. 03 mar. 2025].

¹² OLIVEIRA, Ernesto Veiga De; GALHANO, Fernando; PEREIRA, Benjamin - *Construções primitivas em Portugal*. Em DOM QUIXOTE (Ed.) - *Portugal de Perto*. Lisboa : Dom Quixote, 1994. p. 364.

Capítulo IV - o lugar

O quarto capítulo inicia uma vertente mais conceptual, que pretende introduzir o quinto capítulo. O lugar surge como uma manifestação de vontades e conceitos que se irão materializar a partir do território no projeto final. Assim, as obras apresentadas demonstram a mudança teórica.

A *Estrada Romana de Olisipo a Scallabis. Traçado e Vestígios*, de Vasco Gil Mantas¹³, analisa a antiga via romana que ligava Olisipo (atual Lisboa) a Scallabis (atual Santarém). A obra examina o traçado da estrada, os vestígios arqueológicos associados e a sua importância na rede viária romana da Lusitânia. A dissertação de mestrado *Redes Viárias de Alenquer e Suas Dinâmicas - Um Estudo de Arqueogeografia*, de Miguel Costa¹⁴, analisa a evolução das redes viárias no concelho, identifica e caracteriza diversos centros de diferentes escalas, e detalha itinerários de grande percurso e as ligações entre locais de ocupação pré-romana, romana e posterior, evidenciando a continuidade e transformações das vias ao longo dos períodos históricos. Este estudo contribui para a compreensão da evolução das infraestruturas viárias em Alenquer e freguesias adjacentes.

Capítulo V - o espaço

Durante a investigação, surgiram duas dissertações de mestrado que se vê como investigações essenciais para o desenvolvimento projetual desta dissertação. Ainda que, divirjam nas investigações teóricas, a consolidação de ambas culminou em projetos de vertente prática para os Armazéns da Vala do Carregado, os quais auxiliam na análise e caracterização da paisagem, do território e na formação do projeto. Estas dissertações tornam-se fundamentais para obter o levantamento do edificado existente e a materialidade, permitindo realizar o projeto final a partir de uma base concreta.

A dissertação de mestrado *Obsolescência e Abstração: Os Edifícios Industriais no Baixo Tejo*, de Teresa M. C. Mateus¹⁵, tem como princípio metodológico a abstração espacial dos lugares obsoletos. Esta dissertação será útil na exploração empírica dos conceitos teóricos necessários para este trabalho, diferenciando-se pela imposição no pensamento da espacialidade arquitetónica de espaços precários e também no enquadramento histórico e geográfico do lugar.

Refuncionalização de Edifícios de Arquitetura Industrial, de Armazenamento e Comercial: Regeneração dos Antigos Armazéns de Cerâmica da Vala do Carregado, de Eunice V. Ruivo¹⁶, aborda, de outro ponto de vista, a refuncionalização dos edifícios, através da problemática da degradação dos mesmos na memória da comunidade, ancorada ao património nacional e às potencialidades da articulação entre o novo e o existente, ao estudar três obras de arquitetura que se desenvolveram do pré-existente para o novo.

¹³ MANTAS, Vasco Gil - A estrada romana de Olisipo a Scallabis. Traçado e vestígios. *Cira Arqueologia*. 1 (2012) 7-23.

¹⁴ COSTA, Miguel Cipriano Esteves - Redes viárias de Alenquer e suas dinâmicas. Um estudo de arqueogeografia. Dissertação de Mestrado. Universidade de Coimbra, 2010.

¹⁵ MATEUS, Teresa Maria Carrilho - Obsolescência e abstração: os edifícios industriais no baixo Tejo. Dissertação de Mestrado. ISCTE-IUL, 2018.

¹⁶ RUIVO, Eunice Daniela Vieira - Refuncionalização de Edifícios de Arquitetura Industrial, de Armazenamento e Comercial: Regeneração dos Antigos Armazéns de Cerâmica da Vala do Carregado. Dissertação de Mestrado. ISCTE-IUL, 2018.

II. a fábrica

- 021. INDÚSTRIA EM PORTUGAL
- 022. FÁBRICA DE CERÂMICA LUSITÂNIA - IMPLANTAÇÃO ESTRATÉGICA
- 023. FÁBRICA DE CERÂMICA LUSITÂNIA - DESPROPIAÇÃO E ATUALIDADE
- 024. CONSTRUIR NO CONSTRUÍDO - INTENÇÕES
- 025. PATRIMÓNIO INDUSTRIAL

II. A FÁBRICA

021. INDÚSTRIA EM PORTUGAL

O conceito de fábrica surgiu com a Revolução Industrial, e foi um fenómeno que desencadeou a industrialização em vários países europeus, incluindo Portugal, tendo-se iniciado em Inglaterra nas últimas décadas do século XVIII. No entanto, ao contrário do que ocorreu na maioria desses países, o processo industrial em Portugal teve um crescimento lento e tardio, iniciando-se apenas na segunda metade do século XIX¹⁷. Este atraso deveu-se, essencialmente, ao escasso apoio do Estado português, bem como à introdução tardia da máquina a vapor (essencial para o desenvolvimento industrial), que só ocorreu em 1835.¹⁸

O processo da Revolução Industrial distingue-se em três fases. A primeira fase foi estabelecida em Inglaterra, impulsionada por uma nova forma de produção de energia - a máquina a vapor - que rapidamente se disseminou pelos restantes países europeus e, mais tarde, pelo mundo inteiro, até ao final do século XIX.¹⁹ Entre 1870 e 1913, registou-se um crescimento industrial significativo em várias economias europeias, particularmente nas mais atrasadas. A máquina a vapor permitiu a produção mecanizada e a organização fabril que se generalizou e permitiu, dessa forma, um crescimento industrial sem precedentes.²⁰

A segunda etapa, que decorreu no final do século XIX até meados do século XX, destacou-se pela incorporação da “eletricidade, do motor a combustão interna, dos meios de transporte motorizados e pelo avanço da indústria química”²¹. Já a terceira fase, que teve início em meados do século XX, ocorreu num contexto marcado pela revolução da energia nuclear, pelas viagens espaciais e pela emergência de novas tecnologias, como a informática, a internet, as telecomunicações via satélite e o transporte aéreo.²² Em Portugal, até 1970, o processo de industrialização ficou essencialmente restrito às duas primeiras fases.²³

A evolução da industrialização em Portugal foi e continua a ser tema de debate, continuamente questionado por estudiosos sobre o verdadeiro desenvolvimento do país. José Amado verifica que Jaime Reis e Pedro Lains apontam um fraco desenvolvimento industrial do país, enquanto Cesár das Neves remarca um crescimento exponencial após 1950.²⁴

O fenómeno que iniciou a industrialização, levou a impactos profundos em Portugal, nomeadamente nos aspectos socioeconómicos, culturais e mentais, por quais uma sociedade se governa.²⁵

Eventualmente a transformação mecanizada, substituiu o trabalho manual pelo automatizado, resultando numa mudança de paradigma das condições laborais e das formas de produção.²⁶

Lisboa, à data da revolução Industrial, continha grande parte do seu território em matriz rural. O meio rural, inserido na urbe ainda em expansão de Lisboa, foi o local ideal para a implantação de unidades industriais, armazéns e pequenas empresas associadas às operações portuárias crescentes.²⁷ O que resultou nas áreas industriais de Portugal, em especial nas periferias de Lisboa e do Porto, a sofrerem constantes desarticulações e transformações, devido ao impacto da industrialização que, além do setor industrial, desencadeou o poder económico com mais impacto nos sectores da agricultura, comércio e serviços, numa demonstração prática do aumento exponencial do poder de compra.²⁸

A partir da década de 70 a expansão industrial começou a abrandar, devido à preferência do mercado de exportação relativamente ao interno, o que levou a estagnação do mesmo. Esta situação comprometeu o poder de compra de largas faixas da população, dificultando a expansão de unidades industriais já existentes e a criação de novos empreendimentos. Essa realidade, eventualmente, levou ao desmantelamento parcial de várias estruturas de produção e comercialização²⁹, incluindo diversas indústrias localizadas na zona oriental de Lisboa. Fortemente impactadas pelas mudanças económicas e sociais, as indústrias começaram a encerrar devido à decadência que apresentavam, em grande parte resultante da Revolução do 25 de Abril.³⁰

O encerramento da expansão industrial finalizou-se na década de 80, acompanhado por um período de desindustrialização e manutenção de fábricas. A EXPO 98 acelerou o encerramento do processo fabril, e muitas fábricas encerraram ou deslocaram-se para a periferia de Lisboa.³¹

A identidade da cidade de Lisboa ficou associada à Indústria devido à rápida consolidação do tecido industrial dentro do meio urbano. Atualmente, a identidade lisboeta reflete uma história marcada por sucessivas transformações e adaptações, representativas das prioridades sociopolíticas e económicas de cada época.³²

¹⁷ REIS, Jaime - A industrialização num país de desenvolvimento lento e tardio: Portugal, 1870-1913. *Análise Social*, p.217.

¹⁸ MENDES, José Amado - Industrialização ou Revolução Industrial em Portugal? Uma interpretação. In MENDES, José Amado; FÁRIA, Miguel Figueira De - Actas do colóquio internacional industrialização em Portugal no século XX: o caso do Barreiro, p. 85.

¹⁹ Idem, p. 80.

²⁰ REIS, Jaime - A industrialização num país de desenvolvimento lento e tardio: Portugal, 1870-1913. *Análise Social*, p.207.

²¹ MENDES, José Amado - Industrialização ou Revolução Industrial em Portugal? Uma interpretação. In MENDES, José Amado; FÁRIA, Miguel Figueira De - Actas do colóquio internacional industrialização em Portugal no século XX: o caso do Barreiro, p. 79.

²² Idem, p. 80.

²³ CASTRO, Armando - A revolução industrial em Portugal no século XIX, p.83.

²⁴ Cit por MENDES, José Amado - Industrialização ou Revolução Industrial em Portugal? Uma interpretação. In MENDES, José Amado; FÁRIA, Miguel Figueira De - Actas do colóquio internacional industrialização em Portugal no século XX: o caso do Barreiro, p. 80.

²⁵ CUSTÓDIO, Jorge - O património industrial e os trabalhadores: o caso do Vale de Chelas (Lisboa), p. 4.

²⁶ REIS, Jaime - A industrialização num país de desenvolvimento lento e tardio: Portugal, 1870-1913. *Análise Social*, p. 217.

²⁷ CUSTÓDIO, Jorge; FOLGADO, Deolinda - Caminho do Oriente - Guia do Património Industrial, p. 10.

²⁸ MENDES, José Amado - Industrialização ou Revolução Industrial em Portugal? Uma interpretação. In MENDES, José Amado; FÁRIA, Miguel Figueira De - Actas do colóquio internacional industrialização em Portugal no século XX: o caso do Barreiro, p. 82.

²⁹ FERRÃO, João - A indústria em Portugal: Estruturas produtivas e sociais em contextos regionais diversificados. Finisterra, p. 38.

³⁰ CUSTÓDIO, Jorge; FOLGADO, Deolinda - Caminho do Oriente - Guia do Património Industrial, p. 10.

³¹ CASTRO, Armando - A revolução industrial em Portugal no século XIX, p.11.

³² CUSTÓDIO, Jorge; FOLGADO, Deolinda - Caminho do Oriente - Guia do Património Industrial, p. 10.



Figura 02. Guérin Delamotte, 1821. Carte chorographique des environs de Lisbonne. Harvard Map Collection digital maps [acedido a 21 de novembro de 2024]. Disponível em: <https://curiosity.lib.harvard.edu/scanned-maps/catalog/44-990113019830203941>

Fig.02

A fase de decadência industrial em Lisboa, não foi acompanhada de políticas eficazes de preservação ou reconversão do património industrial, o que resultou na perda de uma parte significativa da identidade arquitetónica e cultural da cidade. Após a Segunda Guerra Mundial, verificou-se a destruição de importantes vestígios da sociedade industrial, como fábricas, bairros operários e sistemas de transporte.³³

Em Portugal, o Plano Diretor Municipal de Lisboa foi insuficiente para assegurar a proteção do legado industrial e, em grande parte, ocorreu uma desvalorização das estruturas fabris desprezadas por motivações económicas, sociais ou ambientais.

O inventário e a caracterização deste património deixaram de ser responsabilidade exclusiva de entidades especializadas, passando a constituir uma necessidade histórica e cultural.³⁴ Embora as fábricas fossem frequentemente utilizadas como referência em investigações, raramente se exploravam os edifícios industriais na sua totalidade, nomeadamente no que respeita às técnicas construtivas ou à sua integração no tecido urbano.³⁵ Enquanto património cultural, esta herança pertence à humanidade e contribui para uma melhor compreensão da civilização industrial.³⁶

*“Os efeitos dessa postura... gera efeitos perversos na própria transmissão da identidade...acompanhada pela desvalorização das realidades fabris e industriais, e a sua negação por razões económicas, sociais ou ambientais.”*³⁷

³³ CUSTÓDIO, Jorge - O património industrial e os trabalhadores: o caso do Vale de Chelas (Lisboa), p. 6.

³⁴ Idem, p. 7.

³⁵ AMARAL, Ferreira Do - A industrialização em Portugal, p. 3.

³⁶ CUSTÓDIO, Jorge - O património industrial e os trabalhadores: o caso do Vale de Chelas (Lisboa), p. 7.

³⁷ CUSTÓDIO, Jorge; FOLGADO, Deolinda - Caminho do Oriente - Guia do Património Industrial, p. 11.

³⁸ CASTRO, Armando - A revolução industrial em Portugal no século XIX - Obras de Armando Castro, p.10.

³⁹ Idem, p. 11.

⁴⁰ AMARAL, Ferreira Do - A industrialização em Portugal, p. 3.

⁴¹ GONÇALVES, Joaquim Pombo - Fábrica de Cerâmica Lusitânia: Produtos inovadores na construção. Cadernos do arquivo municipal, p. 76.

Adicionalmente, devido ao processo tardio de industrialização no país, não se desenvolveu uma consciência coletiva sólida relativamente ao valor do património industrial, o que originou a fragmentação e negligência dessa herança.³⁸

*“A ausência de medidas cautelares em relação a todo o património industrial da cidade envolve a ocultação de valores arquitetónicos e técnicos, que esse património pressupõe e transmite em termos de criatividade e futuro.”*³⁹

Somente por volta de 1970 é que emergiram as primeiras preocupações sobre o legado do património industrial em Portugal, essas preocupações deram origem à arqueologia industrial, disciplina focada no estudo e preservação desse legado.⁴⁰

As exigências do século XXI moldaram a cidade de Lisboa, conduzindo à destruição de vastos testemunhos do património industrial, numa profunda transformação urbana adaptada a uma sociedade em constante mutação. No entanto, parte desse legado resistiu às mudanças e permanece hoje como símbolo e testemunho do período industrial.⁴¹

II. A FÁBRICA

022. FÁBRICA DE CERÂMICA LUSITÂNIA

A Industrialização em Portugal, foi rapidamente assente na capital. A localização exímia do porto de Lisboa tornou-o o local ideal para a expansão industrial pois permitia a exportação marítima a antigas colónias e a outros países, na mesma medida que o rio Tejo permitia o diálogo a Espanha e a territórios portugueses interiores que se ligavam ao restante país por via férrea. O florescimento da cidade de Lisboa promoveu um notável aumento na construção urbana e na reabilitação de edifícios públicos, que impulsionou uma crescente procura por materiais de construção e pela produção cerâmica. A Fábrica de Cerâmica Lusitânia emergiu como um pilar fundamental na evolução da construção civil em Portugal, e forneceu inovações essenciais que moldaram os projetos de expansão da cidade durante a primeira metade do século XX.⁴²

A Fábrica de Cerâmica Lusitânia encontrava-se inserida numa zona de Lisboa em acelerada expansão urbana, num período em que era comum o licenciamento de fábricas tanto no centro urbano como nas suas periferias imediatas, como foi o caso desta unidade fabril. Pretende-se, portanto, entender o processo histórico que levou à subsequente falência e decadência industrial, que originou a desocupação espacial do edificado industrial e sobre o qual irá incidir a vertente projetual da dissecação.

Fundada em 1890, pelo empresário Sylvain Bessière e pela sua esposa, Marie Thérèse Bessière, a fábrica tinha a designação inicial de Fábrica de Cerâmica Bessière e surgiu num contexto de mudança tecnológica e de desenvolvimento urbano, integrando-se na história industrial da cidade de Lisboa.⁴³ Localizada primeiramente no Largo do Matadouro, até 1899, assumiu, na época, um papel relevante na produção de “telhas, tijolos, talhas de água, manilhas e vasos”⁴⁴, destacando-se, na produção de tijolo aparente e na produção de azulejos, que se tornaram a sua principal marca de reputação, devido à adoção de métodos inovadores e à realização de projetos em diversas regiões do país⁴⁵, associado a um dos artistas mais proeminentes da época, Jorge Colaço.⁴⁶

A colaboração de Colaço, convidado em 1932 por Júlio Martins (sócio da fábrica), revelou-se crucial para o desenvolvimento artístico da fábrica. Reconhecido como mestre da azulejaria nacional, a sua obra foi descrita pela imprensa da época como uma ousada fusão entre a tradição portuguesa e a indústria cerâmica.⁴⁷

A associação entre a Fábrica e o artista resultou numa nova corrente artística, o estilo Art Deco, que veio a substituir a Arte Nova, que “se exprimia nas cores fortes dos azulejos, na acentuada sensualidade e plasticidade das sugestões volumétricas e na saturação dos ornatos”⁴⁸, contrariamente, Art Deco exprimia-se em “rígido geometrismo, onde a figuração é quase nula, destacam-se quanto ao requinte técnico e à expressão formal”⁴⁹, cujas obras nesse estilo foram concebidas principalmente na Fábrica de Sacavém e na Fábrica Lusitânia.

A conceção de azulejaria nesse estilo já ia para além do movimento artístico, tendo sido concebidos notáveis painéis e padrões pelo arquiteto Raul Lino para os seus projetos. O legado artístico do mundo da azulejaria é variado e ainda presente, de Jorge Colaço ficou a vasta produção romântica e patriótica, como demonstrado na ilustração de Os Lusíadas, de 1947.⁵⁰ Atualmente, é possível observar obras da Fábrica Lusitânia em vários locais de destaque, como o Largo da Anunciada, a Estação do Cais do Sodré e o Palácio da Justiça de Coimbra.⁵¹

⁴² GONÇALVES, Joaquim Pombo - Fábrica de Cerâmica Lusitânia: Produtos inovadores na construção. Cadernos do arquivo municipal, p. 73.

⁴³ CAMEIRA, Isabel - A Fábrica de Cerâmica Lusitânia, p. 11.

⁴⁴ Ibidem.

⁴⁵ GONÇALVES, Joaquim Pombo - Fábrica de Cerâmica Lusitânia: Produtos inovadores na construção. Cadernos do arquivo municipal, p. 75.

⁴⁶ Idem, p. 73.

⁴⁷ No seu atelier, situado na mansarda do edifício-sede, coexistiam os laboratórios de engenharia e química, bem como os ateliers de pintura cerâmica, coordenados pelo artista Jorge Colaço. Idem, p. 80.

⁴⁸ MECO, José - Azulejaria portuguesa, 1985, p. 83 citado por SANTOS, Hugo Miguel Aguiar dos - Azulejo não é crime!, p. 44.

⁴⁹ LOPES, Vítor Sousa, Testemunho nas paredes: ensaios de azulejaria, 2001, p. 96, citado por SANTOS, Hugo Miguel Aguiar dos - Azulejo não é crime!, p. 44.

⁵⁰ CALADO, Rafael Salinas - Azulejo: 5 séculos do azulejo em Portugal, 1986, p. 61 citado por SANTOS, Hugo Miguel Aguiar dos - Azulejo não é crime!, p. 47.

⁵¹ GONÇALVES, Joaquim Pombo - Fábrica de Cerâmica Lusitânia: Produtos inovadores na construção. Cadernos do arquivo municipal, p. 83.

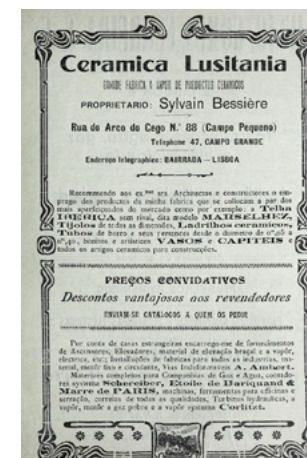


Fig. 03



Fig. 04



Fig. 05

Figura 03. Boletim informativo dos serviços e matéria comercializada pela Fábrica de Cerâmica Lusitânia de Sylvain Bessière. Fonte: <https://restosdecoleccion.blogspot.com/2012/11/companhia-das-fabricas-de-ceramica.html?>

Figura 04. Fotografia de Jorge Colaço (1908-1942) Fonte: https://pt.m.wikipedia.org/wiki/Jorge_Cola%C3%A7o

Figura 05. Fachada do Edifício Sede da antiga Companhia das Fábricas Cerâmica Lusitânia com mansarda, onde estaria o atelier de Jorge Colaço. Fonte: Arquivo Municipal de Lisboa

II. A FÁBRICA

022. FÁBRICA DE CERÂMICA LUSITÂNIA

A história da Fábrica iniciou-se em 1890, quando o fundador, Sylvain Bessièrre, instalou a sua fábrica no Largo do Matadouro, na zona de Picoas. Por volta de 1900, a fábrica foi novamente relocada para a zona do Arco do Cego, numa antecipação da transformação da cidade para norte/nordeste. Nesse local, a fábrica beneficiaria da qualidade do barro existente, bem como do crescimento urbano circundante. Descrito como sendo um movimento de “notável sentido empresarial”⁵², por parte do fundador, evidenciou a pertinência estratégica do novo eixo de comunicação entre o Campo Pequeno e o Lumiar, que articulava o centro da cidade com as zonas periféricas.⁵³

Esta área viria a tornar-se particularmente dinâmica do ponto de vista comercial, destacando-se o célebre Mercado de Gado e a instalação de outras unidades industriais, nomeadamente fábricas de lacticínios, algodão e cerâmica. Adicionalmente, uma grande encomenda de tijolos para a construção da Praça de Touros do Campo Pequeno contribuiu significativamente para a mudança de localização da fábrica.⁵⁴

O falecimento de Sylvain Bessièrre em 1919, marcou um período de transição e o fim do caráter familiar da empresa, apresentando-se após o falecimento do fundador como Cerâmica Bessièrre Sucessores e posteriormente, em 1922, como Companhia da Fábrica de Cerâmica Lusitânia, S.A.R.L.⁵⁵

Esta nova fase, marcada pelo investimento e pela expansão empresarial, culminou, em 1927, na elaboração de dois projetos pelo engenheiro Luís Ernesto Roqueira para a nova sede da fábrica, os quais foram amplamente debatidos e aprovados pelo Conselho de Arte e Arqueologia, tendo recebido parecer favorável do arquiteto José Alexandre Sousa. O rés-do-chão foi destinado aos serviços administrativos e ao atendimento ao público, enquanto os pisos superiores albergavam exposições dos produtos da fábrica e salas de reunião, “na mansarda localizavam-se os laboratórios de engenharia e de química, e ateliers de pintura de azulejos”.⁵⁶

A Fábrica de Cerâmica Lusitânia evidenciava um modelo industrial complexo, com ruas internas, túneis e pontes que interligavam os vários setores produtivos, que refletiam investimentos expressivos. Continham também naves centrais, com estrutura em madeira, que seriam utilizadas para a secagem de telhas e tijolos.⁵⁷ Na seguinte década decorreu um período de investimento na Fábrica, numa altura em que se debatia a crise económica e financeira de 1929, que levou ao encerramento de várias empresas do setor cerâmico.⁵⁸

A administração da empresa aproveitou a crise, numa aposta expansionista e promissora, para adquirir outras fábricas e armazéns que iriam encerrar por insolvência. A Fábrica adquiriu unidades em diversas regiões do país, entre 1939 e 1944⁵⁹, incluindo Coimbra (Fábrica da Estação Velha), Vala do Carregado, Porto (Fábrica de Roriz), Setúbal, Montijo, Arraiolos, Algoz e Funchal, totalizando doze unidades.⁶⁰

Embora a fábrica estivesse, inicialmente, situada numa zona rural, ao fim de quatro décadas, devido à rápida urbanização, encontrava-se já inserida num meio totalmente urbanizado e habitacional, rodeada por infraestruturas como o Palácio Galveias, o bairro do Arco do Cego e a Praça de Touros.⁶¹

O declínio da Fábrica iniciou-se com a abertura de novas avenidas, no âmbito da expansão urbanística, que incidiam diretamente nos terrenos da Fábrica, que por consequência obrigou a expropriação de grande parte da mesma. Parte desse terreno retinha-se como a principal fonte de matéria-prima essencial à produção de cerâmica, fator esse que eventualmente contribuiu para o encerramento da fábrica, que se veio a confirmar em 1971. Apesar disso, os serviços administrativos e comerciais continuaram a funcionar, com maior destaque para as unidades de Coimbra, Setúbal e Massarelos. A antiga unidade do Arco do Cego foi relegada à função de depósito de mercadorias.⁶²

*"A abertura da Avenida da Liberdade e consequente destruição do Passeio Público marca o fim de uma Lisboa oitocentista de expansão ainda ribeirinha, para um irreversível desenvolvimento da cidade a norte e interior."*⁶³

A fábrica tinha uma grande representação na urbe lisboeta, e durante setenta anos manteve-se como um grande polo central da Indústria Portuguesa. Após o seu encerramento caiu em esquecimento, e tornou-se devoluta, não havendo na altura ainda um sentido patrimonial relativamente à construção industrial (possivelmente pela proximidade temporal) foi comprada e posteriormente derrubada para dar lugar à atual sede da CGD (Caixa Geral de Depósitos).

⁵² CAMEIRA, Isabel - A Fábrica de Cerâmica Lusitânia, p. 8.

⁵³ Ibidem.

⁵⁴ GONÇALVES, Joaquim Pomo - Fábrica de Cerâmica Lusitânia: Produtos inovadores na construção. Cadernos do arquivo municipal, p. 75.

⁵⁵ Idem, p.77.

⁵⁶ Idem, p.79.

⁵⁷ Ibidem.

⁵⁸ A crise de 1929, não afetou a Fábrica de Cerâmica Lusitânia.

⁵⁹ CAMEIRA, Isabel - A Fábrica de Cerâmica Lusitânia, p. 18.

⁶⁰ GONÇALVES, Joaquim Pomo - Fábrica de Cerâmica Lusitânia: Produtos inovadores na construção. Cadernos do arquivo municipal, p. 81.

⁶¹ CAMEIRA, Isabel - A Fábrica de Cerâmica Lusitânia, p. 10.

⁶² GONÇALVES, Joaquim Pomo - Fábrica de Cerâmica Lusitânia: Produtos inovadores na construção. Cadernos do arquivo municipal, p. 82.

⁶³ CAMEIRA, Isabel - A Fábrica de Cerâmica Lusitânia, p. 7.



Fig. 06



Fig. 07

Figura 06. Fábrica de Cerâmica Lusitânia, em Lisboa, quando estava em atividade, observa-se os armazéns da Fábrica e uma área onde armazenavam os tijolos. Ocupava parte dos terrenos, onde hoje se encontra localizado o Edifício Sede da Caixa Geral de Depósitos. A sua atividade iniciou-se em 1903 com Sylvain Bessièrre (fundador) e cessou a produção, em 1971. Judah Benoliet, 195-. Fábrica de Cerâmica Lusitânia. Código de referência: PT/AMLSB/CMLSBAH/PCSP/004/JBN/004732 Disponível em: Arquivo Municipal de Lisboa

Figura 07. Judah Benoliet, 195-. Fábrica de Cerâmica Lusitânia. Código de referência: : PT/AMLSB/CMLSBAH/PCSP/004/JBN/004729 Disponível em: Arquivo Municipal de Lisboa

II. A FÁBRICA

022. FÁBRICA DE CERÂMICA LUSITÂNIA - IMPLANTAÇÃO ESTRATÉGICA

O A Fábrica de Cerâmica Lusitânia localizava-se num eixo urbano de grande relevância em Lisboa, junto ao Campo Pequeno. Nos anos 30, estava previsto uma expansão urbanística da cidade para norte, o que prejudicaria diretamente a fábrica visto que nessa época a Companhia requiría projetos de expansão e melhoramentos, que foram negados pela CML (Câmara Municipal de Lisboa), devido aos planos futuros de “expansão da malha urbana para a zona do Campo Pequeno, Alvalade e Campo Grande”⁶⁴, segundo o plano de Urbanização.⁶⁵ A proposta expansionista gerou divergências entre a Fábrica de Cerâmica Lusitânia e a Câmara Municipal de Lisboa, e em 1964, parte significativa dos terrenos da unidade fabril, cerca de 5.970 m², foi expropriada para a construção das Avenidas João XXI e Almirante Reis.⁶⁶



Fig. 08



⁶⁴ GONÇALVES, Joaquim Pombo - Fábrica de Cerâmica Lusitânia: Produtos inovadores na construção. Cadernos do arquivo municipal, p. 82.

⁶⁵ O Plano Geral de Urbanização e Expansão de Lisboa (1938), da autoria do urbanista Étienne de Groër, previa a expansão da cidade para norte, nomeadamente para as zonas do Campo Pequeno e de Alvalade. Câmara Municipal de Lisboa. BRANCO, Ana. Saber Alvalade - Roteiro de um Bairro: O Plano [exposição virtual]. Lisboa: Hemeroteca Digital. Câmara Municipal de Lisboa. Disponível em: <https://hemerotecadigital.cm-lisboa.pt/ExposicoesVirtuais/Alvalade/ExpoAlvalade.htm> (consultado em 30 out. 2024).

⁶⁶ GONÇALVES, Joaquim Pombo - Fábrica de Cerâmica Lusitânia: Produtos inovadores na construção. Cadernos do arquivo municipal, p. 82.

⁶⁷ CAMEIRA, Isabel - A Fábrica de Cerâmica Lusitânia, p. 20.

Figura 08. Ortofotomapa sem escala, de parte da cidade de Lisboa, para relacionar geograficamente com a área a azul onde se situa, atualmente, a Caixa Geral de Depósitos. Retirado através do Google Satellite Maps, datado de 2024 e manipulado pela autora no Photoshop.

A expansão da malha urbana nas áreas do Campo Pequeno e de Alvalade obrigou a uma redução considerável da área destinada à extração de argila, matéria-prima essencial à produção, e ao armazenamento de produtos, limitando a produção, na sua fase final, à louça sanitária. Este processo culminaria no encerramento definitivo da unidade produtiva em 1971. A azul escuro, encontra-se representada a área da antiga fábrica após a expropriação, atualmente ocupada pela sede da Caixa Geral de Depósitos.⁶⁷

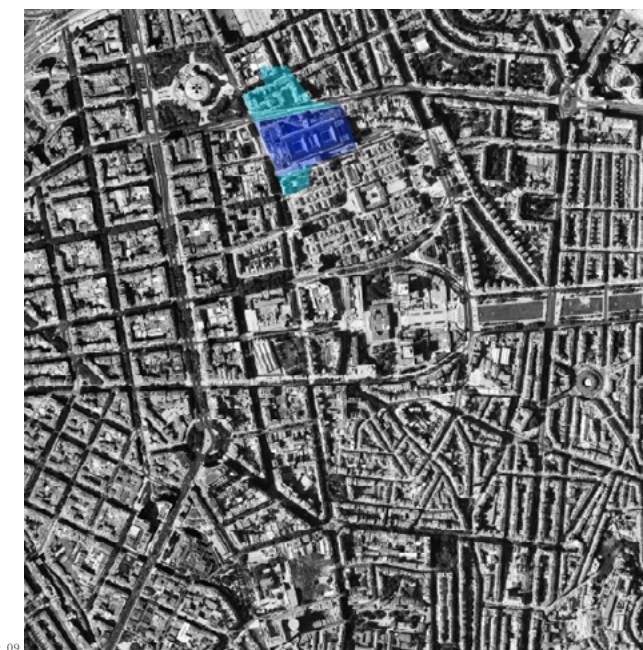


Fig. 09

Figura 09. Ortofotomapa mais aproximado, sem escala, a azul escuro está representada a área onde se situa atualmente a Caixa Geral de Depósitos, a zona a azul claro demonstra a área que se perdeu da Fábrica de Cerâmica da Lusitânia, aquando a construção da Avenida João XXI e a Avenida Almirante Reis. Retirado através do Google Satellite Maps, datado de 2024 e manipulado pela autora no Photoshop.

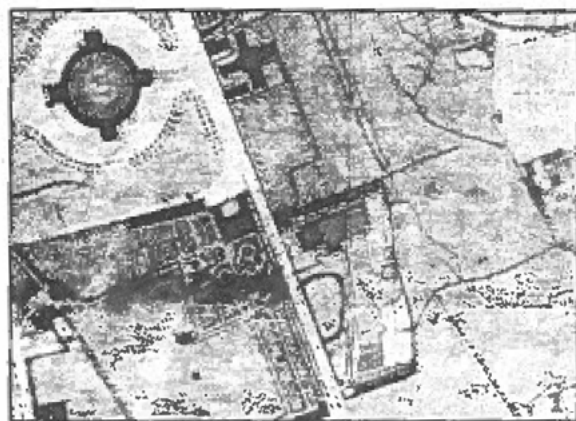


Fig. 10



Fig. 11

Figura 10.

« Fig.1 - Planta da zona do Campo Pequeno em 1908, já com a localização da Fábrica na Estrada do Arco do Cego. Escala 1:5000 na planta original. Reprodução sem escala exata. PINTO, Júlio António Vieira da Silva, 1860; LISBOA. Câmara Municipal. Repartição de Obras Públicas; CORREIA, Alberto de Sá, des. - Planta da cidade de Lisboa na escala 1:5000 reduzida na levantada em 1911 na escala 1:1000 [Material Cartográfico]...»
Disponível em: A Fábrica de Cerâmica Lusitânia, p.9 (Isabel Cameira, 2008)

Figura 11.

« Fig.2 - Planta da zona do Campo Pequeno, entre os anos de 1948 e 1960, com a localização da Fábrica na Estrada do Arco do Cego. Escala 1:1000 no original. Esta reprodução está sem escala exata. PORTUGAL. Instituto Geográfico e Cadastral - Planta da cidade [Material Cartográfico]...» (Isabel Cameira, 2008)
Disponível em: A Fábrica de Cerâmica Lusitânia, p.9 (Isabel Cameira, 2008)



Fig. 12

Figura 12.

« Fig.3 - Planta da zona do Campo Pequeno, já com as actualizações realizadas em 1970, com a Avenida João XXI e a localização da fábrica. PORTUGAL. Instituto Geográfico e Cadastral - Planta da cidade [Material Cartográfico]...» (Isabel Cameira, 2008)
Disponível em: A Fábrica de Cerâmica Lusitânia, p.10 (Isabel Cameira, 2008)

Figura 13.

« Fig.4 - Levantamento Aerofotogramétrico da zona do Campo Pequeno em 1998, já com o edifício da Caixa Geral de Depósitos no local da Fábrica Lusitânia e a localização da chaminé e forno. PORTUGAL. Câmara Municipal de Lisboa. Direcção Municipal de Planeamento Urbano - Levantamento Aerofotogramétrico da zona do Campo Pequeno [Material Cartográfico]...» (Isabel Cameira, 2008)
Disponível em: A Fábrica de Cerâmica Lusitânia, p.10 (Isabel Cameira, 2008)



Fig. 13

II. A FÁBRICA

022. FÁBRICA DE CERÂMICA LUSITÂNIA - IMPLANTAÇÃO ESTRATÉGICA

A expansão geográfica da empresa teve expressão na aquisição de outras unidades fabris, como a Fábrica de Louça de Massarelos (figura 17), no Porto, em 1936, e a Empresa Industrial de Ermesinde (figura 18), em Ermesinde, ambas adquiridas após processos de falência.⁶⁸ Na Vala do Carregado, foi projetada a construção de uma nova unidade fabril. A figura 08 apresenta os alçados norte e sul do projeto da fábrica submetido à Câmara Municipal de Vila Franca de Xira, em 1938.

Das várias fábricas e armazéns pertencentes à Companhia, poucas subsistem. A unidade fabril que existia junto à estação ferroviária da Vala do Carregado foi desmantelada, restando apenas os armazéns (figura 16), adquiridos posteriormente pela empresa, atualmente em estado de abandono junto à margem do rio Tejo. É precisamente sobre este conjunto remanescente que a presente investigação projetual se vai incidir.

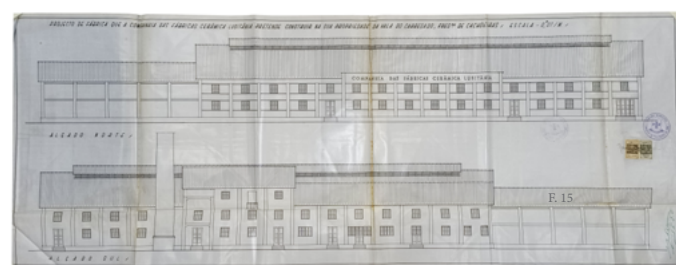


Fig. 14

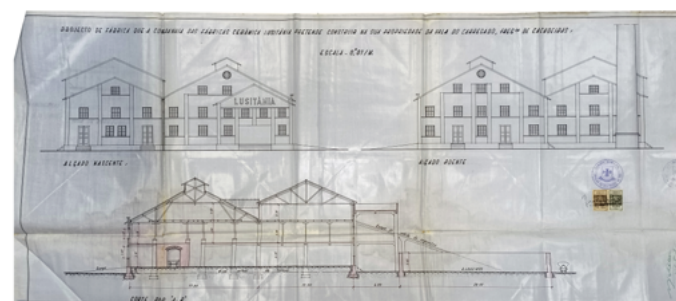


Fig. 15

⁶⁸ GONÇALVES, Joaquim Pombo - Fábrica de Cerâmica Lusitânia: Produtos inovadores na construção. Cadernos do arquivo municipal, p. 81.

Figura 14. Anexo 04. Alçado Norte e Alçado Sul do Projeto de Fábrica para a Vala do Carregado, da Companhia das Fábricas de Cerâmica Lusitânia. Documento presente no Arquivo Municipal de Vila Franca de Xira (acedido a 3 de maio de 2023) - Digitalização e manipulação de fundo pela autora.

Figura 15. Anexo 05. Alçado Nascente, Alçado Poente e Corte do Projeto de Fábrica para a Vala do Carregado, da Companhia das Fábricas de Cerâmica Lusitânia. Documento presente no Arquivo Municipal de Vila Franca de Xira (acedido a 3 de maio de 2023) - Digitalização e manipulação de fundo pela autora.



Fig. 16



Fig. 17

Figura 16. Fotografia dos Armazéns da Fábrica de Cerâmica Lusitânia na Vala do Carregado. Fonte: Autora, 2024.

Figura 17. Fábrica de Louça de Massarelos, adquirida pela Companhia das Fábricas de Cerâmica Lusitânia em 1936. Mais tarde adquiriu o nome de “Empresa Cerâmica Portuense, Lda.” Fonte: <https://restosdecoleccion.blogspot.com/2012/11/companhia-das-fabricas-de-ceramica.html>

Figura 18. Fábrica de Cerâmica “Empresa Industrial de Ermesinde, Lda.” Fonte: <https://restosdecoleccion.blogspot.com/2012/11/companhia-das-fabricas-de-ceramica.html>



Fig. 18

II. A FÁBRICA

023. FÁBRICA DE CERÂMICA LUSITÂNIA - DESPROPRIAÇÃO E ATUALIDADE

Na década de 1970, alguns edifícios da antiga fábrica apresentavam já um elevado nível de degradação. A 4 de maio de 1982, na sequência da aquisição do complexo pela Caixa Geral de Depósitos, a Comissão de Organização da Exposição de Arqueologia Industrial solicitou ao Instituto Português do Património Cultural (IPPC) o reconhecimento do valor histórico, industrial e cultural do conjunto fabril, apelando à sua classificação enquanto património de interesse para a Arqueologia Industrial em Portugal.⁶⁹

Contudo, a 31 de maio de 1982, a Secretaria de Estado da Cultura informou que a classificação já não seria possível, devido ao avançado estado das obras de demolição - nomeadamente a destruição da principal estrutura a preservar: a grande nave com os fornos Hoffman.⁷⁰ Como contrapartida, foi exigido à Caixa Geral de Depósitos apenas a criação de um museu alusivo à Lusitânia, a conservação de fornos específicos e a integração da fachada do edifício-sede. Todavia, esse projeto não chegou a ser concretizado, e nem mesmo a fachada revestida a azulejos - que alegadamente contrastava com o novo projeto arquitetónico - foi preservada, tendo sido igualmente demolida.⁷¹ Ainda assim, em 1985, a Caixa Geral de Depósitos preservou um forno e a chaminé da antiga unidade, integrando-os no novo projeto. Cerca de 200 mil tijolos remanescentes da fábrica foram reaproveitados na construção de uma área destinada a exposições temporárias.⁷²

À data da demolição, a proteção do património industrial em Portugal era ainda incipiente, não existindo legislação específica que assegurasse a salvaguarda de edifícios industriais, maquinaria ou arquivos. Atualmente, verifica-se um interesse crescente pela preservação desta herança, refletido em diversas iniciativas de reabilitação e valorização patrimonial em várias regiões do país.

Na década de 1980, por iniciativa de Jorge Custódio, o arquiteto Nuno Teotónio Pereira integrou o núcleo fundador da Associação de Arqueologia Industrial da Região de Lisboa, com o objetivo de travar a contínua destruição do património industrial e promover o debate público em torno do tema. Teotónio Pereira destacou-se como um dos principais impulsionadores da defesa contra a destruição, abandono, vandalismo e incêndios que, na época, revelavam um acentuado desinteresse pela memória industrial portuguesa.⁷³

O processo de desindustrialização conduziu ao desaparecimento de várias unidades fabris no núcleo urbano de Lisboa, sobretudo nas últimas décadas do século XX.

A Fábrica de Bessière insere-se neste conjunto de estruturas industriais desaparecidas, deixando, porém, um espólio significativo para a história industrial da cidade.⁷⁴ Atualmente, o terreno anteriormente ocupado pela fábrica, na Rua do Arco do Cego, alberga a sede da Caixa Geral de Depósitos. A única reminiscência física daquele passado industrial é uma chaminé, ainda visível em frente à Avenida João XXI.⁷⁵

⁶⁹ Idem, p. 81.

⁷⁰ Segundo fontes, alegadamente, a Caixa Geral de Depósitos, iniciou a destruição do conjunto industrial durante a noite, de forma ilícita, destruindo no processo as peças mais importantes para a classificação da fábrica. A demolição desse património industrial gerou um debate público, inclusive artigos em jornais como o Diário de Notícias (7 de maio de 1982), O Expresso (31 de julho de 1982) e Diário Popular (23 de julho de 1984). CAMEIRA, Isabel - A Fábrica de Cerâmica Lusitânia, p. 21.

⁷¹ Ibidem.

⁷² GONÇALVES, Joaquim Pombo - Fábrica de Cerâmica Lusitânia: Produtos inovadores na construção. Cadernos do arquivo municipal, p. 84.

⁷³ Conversa sobre património e reabilitação, com os principais intervenientes: arquiteto Victor Mestre, investigadora Deolinda Folgado e engenheiro Vítor Cóias sobre Nuno Teotónio Pereira: Defensor e construtor de património. Disponível em: <https://www.nunoteo-toniopereira.pt>

⁷⁴ CAMEIRA, Isabel - A Fábrica de Cerâmica Lusitânia, p. 4-6.

⁷⁵ GONÇALVES, Joaquim Pombo - Fábrica de Cerâmica Lusitânia: Produtos inovadores na construção. Cadernos do arquivo municipal, p. 84.



Fig. 19



Fig. 20

II. A FÁBRICA

023. FÁBRICA DE CERÂMICA LUSITÂNIA - DESPROPRIAÇÃO E ATUALIDADE



Fig. 21

Figura 21. Fotografia de uma chaminé, o “elemento estrutural que a CGD fez questão de conservar e incluir na área envolvente” (CGD, 2017) da Fábrica de Cerâmica Lusitânia de Lisboa. Gabinete de Património Histórico, 2017. Lançamento da 1ª pedra do Edifício Sede da CGD. Disponível em: <https://www.cgd.pt/Institucional/Patrimonio-Historico-CGD/Exposicoes-PH/Pages/Exposicao-6.aspx>



Fig. 22

Figura 22. Fotografia da Fábrica de Cerâmica Lusitânia de Lisboa, em estado de degradação após 13 anos de abandono, demonstra a rua do conjunto habitacional (total de 24 habitações) que existia no complexo fabril. Gabinete de Património Histórico, 2017. Lançamento da 1ª pedra do Edifício Sede da CGD. Disponível em: <https://www.cgd.pt/Institucional/Patrimonio-Historico-CGD/Exposicoes-PH/Pages/Exposicao-6.aspx>



Fig. 23

Figura 23. Fotografia de uma chaminé da Fábrica de Cerâmica Lusitânia de Lisboa, durante a demolição da restante fábrica. Gabinete de Património Histórico, 2017. Lançamento da 1ª pedra do Edifício Sede da CGD. Disponível em: <https://www.cgd.pt/Institucional/Patrimonio-Historico-CGD/Exposicoes-PH/Pages/Exposicao-6.aspx>



Fig. 24

Figura 24. Fotografia de “três fornos destinados à cozedura da matéria-prima: produtos refratários, elementos em grés, mosaicos, azulejos, telhas e tijolos” (CGD, 2017) da Fábrica de Cerâmica Lusitânia de Lisboa, em estado de degradação após 13 anos de abandono. Gabinete de Património Histórico, 2017. Lançamento da 1ª pedra do Edifício Sede da CGD. Disponível em: <https://www.cgd.pt/Institucional/Patrimonio-Historico-CGD/Exposicoes-PH/Pages/Exposicao-6.aspx>

II. A FÁBRICA

023. FÁBRICA DE CERÂMICA LUSITÂNIA - CRONOLOGIA

1900

1920

1940

1960

1980

2000

2020

1890

Empresário Frances Sylvain Bessière constrói a Fábrica de Cerâmica Bessière no Largo do Matadouro anteriormente denominado Largo da Cruz do Tabuado, atual Praça José Fontana.

1900 - 1902

Deslocação da Fábrica de produtos fabris para a Estrada do Arco do Cego, nº 16.

1908

Iniciada a construção.

1919

Falecimento do fundador. Fábrica perde caráter familiar. Inicia-se a transição de empresa familiar para estrutura de companhia empresarial. Inicialmente denominada Cerâmica Lusitânia, depois Cerâmica Bessière Sucessores.

1927

Renomeada como Companhia das Fábricas de Cerâmica Lusitânia, S.A.R.L.

1927

Surgimento de dois projetos para a nova sede da Fábrica de Cerâmica, da autoria de Luís Ernesto Roqueira.

1929

Crise Internacional, empresas fabris de cerâmica entram em falência e a Fábrica Lusitânia inicia a compra de algumas dessas empresas, com base numa política de implantação em novas zonas geográficas: Coimbra, Alcarraques, Vala do Carregado, Massarelos, Setubal, Montijo, Arraiolos, Algoz e Funchal (12).

1932

Contratação do artista Jorge Colaço convidado pelo sócio da fábrica- Júlio Martins.

1933

À data a empresa possuía 12 fábricas e armazéns de materiais em Faro, Portimão, Setubal, Lisboa, Coimbra, Porto, Braga. Produção anual superior a 50 milhões de unidades.

1936

Aquisição da Fábrica de Louça de Massarelos.

1938

Entrega de projeto e memória descritiva, na Câmara de Vila Franca de Xira para a construção de uma nova Fábrica na Vala do Carregado.

1938

Plano Geral de Urbanização e Expansão de Lisboa - do Urbanista De Groer - que planificava a construção das Avenidas João XXI e Avenida Almirante Reis, que levou à expropriação da Fábrica de Cerâmica Lusitânia.

1947

Ilustração de Jorge Colaço na obra literária “Os Lusíadas”.

1964

A unidade fabril foi expropriada de uma parte significativa dos seus terrenos.

1971

Encerramento da atividade de produção da Fábrica de Cerâmica Lusitânia.

1981

Venda do terreno à Caixa Geral de Depósitos.

1982

Solicitação de pedido de classificação ao Instituto Português do Património Cultural (IPPC)- com o intuito de impedir a sua demolição. (Assunto de debate público por parte dos arquitetos).

1982, MAIO

Solicitação de pedido de classificação ao Instituto Português do Património Cultural negado, devido as obras de demolição já estarem em andamento.

1982, JULHO

Publicação no jornal Actual - “Um inimigo público: a Caixa Geral de Depósitos”.

1984, MAIO

Publicação no jornal OA - “Cerâmica Lusitânia: CGD vai partir a loiça toda”.

1985

Preservação de um forno e chaminé da antiga fábrica, e reaproveitamento de 200 mil tijolos, que foram integrados no projeto da Caixa Geral de Depósitos.

2017

Realização da Exposição “Lançamento da 1º pedra do Edifício Sede da CGD”, sobre a Fábrica de Cerâmica Lusitânia, pelo Gabinete de Património Histórico.

II. A FÁBRICA

024. CONSTRUIR NO CONSTRUÍDO - INTENÇÕES

O crescimento urbanístico que envolvia a Fábrica tornou insustentável a sua coexistência, com a cidade, a produção de gases nocivos e as poeiras provenientes da mesma compactuaram no seu encerramento.⁷⁶ Dificilmente, a Fábrica, no seu estado original, conseguiria operar com a vivência urbana atual, contudo o conjunto industrial num todo poderia ir para além da sua função designada e tornar-se um polo ativo na sociedade, se tivesse havido esforços de salvaguarda do património. A radicalização do espacial do conjunto industrial poderia integrá-lo na comunidade ao tornar o uso privado em espaço público.

Um exemplo exímio do que se pretende reiterar, trata-se do projeto de Lina Bo Bardi (1914-1992), que demonstra como o património industrial pode contribuir para a regeneração do tecido urbano da cidade. Lina Bo Bardi foi uma arquiteta ítalo-brasileira, com uma perspetiva distinta e sensível em relação ao património. O projeto arquitetónico SESC Pompéia, desenvolvido entre 1976-1986, constitui um caso paradigmático de conservação e requalificação do património cultural. Projeto pioneiro à época, continua, ainda hoje, a destacar-se pela abordagem inovadora da arquitetura.⁷⁷ Lina Bo Bardi empregou a arquitetura como meio de preservação da memória local, aliando-a a funções contemporâneas que permitem uma leitura dinâmica do passado.⁷⁸

O projeto partiu de um sentido de pertença e de valorização do espaço existente, a prioridade da arquiteta foi de manter as atividades que testemunhou, numa visita ao edificado, por pessoas locais que usufruíam do espaço espontaneamente. Assim, a decisão da arquiteta foi de manter e ampliar a vitalidade presente nos edifícios industriais.⁷⁹ Os novos elementos, que acolhem os usos contemporâneos, distinguem-se com nitidez das estruturas originais.⁸⁰

A integração com a comunidade e o estímulo à experiência sensorial constituem eixos fundamentais nos projetos de Lina Bo Bardi, que concebeu espaços multifuncionais, abertos e públicos, promovendo uma interação livre com o ambiente construído. As instalações industriais conferem um carácter expressivo e uma identidade singular aos espaços, evidenciando a memória dos tempos da industrialização. Lina Bo Bardi soube preservar essa vitalidade ao conceber um projeto que respeita a pré-existência e evoca a memória do lugar, incorporada nas paredes originais.⁸¹

O projeto do SESC Pompéia mantém, ainda hoje, a vitalidade e adesão que suscitou desde a sua inauguração na década de 1980. A preservação foi, portanto, uma decisão consciente e autoral de Lina Bo Bardi, que reconheceu o valor histórico e simbólico do conjunto, enquanto testemunho da industrialização de São Paulo.⁸²

O princípio de revitalização proposto assegura a resposta a necessidades contemporâneas sem comprometer a essência do existente, sendo um exemplo notável de adaptação, numa simbiose entre o respeito pela herança, a memória do lugar e a apropriação pela comunidade.⁸³

A própria arquiteta discute este conceito na sua tese de 1957: "(...) o que reputamos necessário, hoje em dia, é um justo meio, é pois nem o 'dogmatismo' nem o 'impressionismo', mas uma espécie de medida, naturalmente crítica que, levando em consideração a história como herança e continuidade, abra as mais amplas liberdades às possibilidades do arquiteto, hoje mais do que nunca mediador responsável pelo 'modo de viver' dos homens."⁸⁴

⁷⁶ CAMEIRA, Isabel - A Fábrica de Cerâmica Lusitânia, p. 20.

⁷⁷ Houve a introdução de elementos novos no projeto que foram reutilizados para o Sesc Pompéia, "como o piso de cimento salpicado com seixos rolados e as divisórias de treliças de madeira." BARDI, Lina Bo, Contribuição propedéutica ao ensino da teoria da arquitetura. São Paulo: Instituto Lina Bo e P. M. Bardi, 2002, p. 51. Tese apresentada ao Concurso da disciplina de Teoria da Arquitetura da FAU-USP, 1957. Publicada originalmente em italiano, em edição limitada, em 1992.

⁷⁸ ARQUITECTURA VIVA, SESC Fábrica Pompéia [em linha]. [S.L.]: Arquitectura Viva, [s.d.]. [Consult. 02 fev 2025]. Disponível em: <https://arquitecturaviva.com/obras/sesc-fabrica-pompeia>

⁷⁹ Ibidem.
⁸⁰ VÁZQUEZ RAMOS, Fernando Guillermo. Sobre a erudição (parte 4/4). As histórias sobre a arquitetura moderna sem erudição, 1980-2010. Arqtextos [em linha], São Paulo, ano 16, n. 185, Vitruvius, out. 2015. [Consult. 03 fev 2025]. Disponível em: <https://vitruvius.com.br/revistas/read/arqtextos/16.185/5770>

⁸¹ Ibidem.
⁸² Ibidem.
⁸³ Ibidem.

⁸⁴ BARDI, Lina Bo - Contribuição propedéutica ao ensino da teoria da arquitetura. São Paulo: Instituto Lina Bo e P. M. Bardi, 2002, p. 51. Tese apresentada ao Concurso da disciplina de Teoria da Arquitetura da FAU-USP, 1957. Publicada originalmente em italiano, em edição limitada, em 1992.

Figura 25.
SESC Pompéia, projeto de Lina Bo Bardi, São Paulo, Brasil, 1977-1986.
Disponível em: <https://hicarquitettura.com/2024/09/lina-bo-bardi-sesc-pompeia/>
Acedido a: 5 de setembro de 2024
Fonte original: Nelson Kon, Instituto Bardi, São Paulo, Brasil, 1977.

Figura 26.
SESC Pompéia, projeto de Lina Bo Bardi, São Paulo, Brasil, 1977-1986.
Fotógrafo Leonardo Finotti Nelson Kon Markus Lanz / Pk. Odessa Co.
Disponível em: <https://arquitecturaviva.com/obras/sesc-fabrica-pompeia>
<https://vitruvius.com.br/revistas/read/arqtextos/16.185/58>
Acedido a: 5 de setembro de 2024



Fig. 25

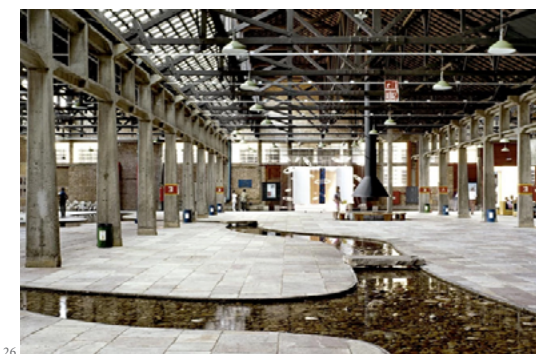


Fig. 26

Neste contexto, surgem três casos de estudo que abordam a fábrica como espaço de intervenção no património industrial, cada um com particularidades que enriquecem a investigação. O Teatro do Engenho Central (Teatro Erotides de Campos), projetado pelo ateliê Brasil Arquitetura em Piracicaba, optou por manter a integridade do conjunto edificado, desenvolvendo um projeto que emerge do interior do edifício e aproveita o vazio para fins contemporâneos.⁸⁵

Os outros casos de estudo partem do mesmo princípio interventivo: preservar ao máximo o edificado, promovendo projetos que valorizem o património e integrem passado e presente. A reconversão da Fábrica da Pólvora de Barcarena teve em conta o contexto urbano em que se insere, propondo uma reconexão da antiga unidade industrial com o espaço público. O objetivo foi torná-la mais acessível e integrada na malha urbana, reforçando a ligação com a cidade e criando uma articulação entre o espaço cultural e a comunidade local, enquanto se preserva a ruína existente.⁸⁶

Apesar das diferenças conceptuais e de escala entre os projetos, todos partilham uma abordagem de requalificação dos espaços industriais com fins culturais. Destacam-se pela preservação cuidada do património histórico, pela integração harmoniosa do passado com o presente e pela criação de espaços culturais vivos e dinâmicos, que funcionam como pontos de encontro para a comunidade.

Através da refuncionalização industrial, a Fábrica tornou-se um ícone, e a técnica passou a ser compreendida com uma forma de criação. A técnica aliada à arte inspirou novas formas de expressão numa procura pela inovação através da união entre funcionalidade e estética, característica do início do século XX. Graças ao seu potencial projetual, evidenciado nos volumes e nos contrastes de luz e sombra, edificações fabris outrora desprovidas de intenção arquitetónica passaram a ser símbolos que influenciaram a arquitetura contemporânea e o progresso industrial.⁸⁷

*"Uma reconstrução arquitetónica que não destrói nem nega as memórias, os seus lugares e as suas ruínas, para afirmar narcisicamente a temporalidade absoluta e fá-tua do eternamente novo."*⁸⁸

⁸⁵ BRASIL ARQUITETURA - Teatro do Engenho Central de Piracicaba [em linha]. São Paulo: Brasil Arquitetura, [s.d.]. [Consult. 3 fev. 2025]. Disponível em: <https://www.brasilarquitetura.com>

⁸⁶ SIA arquitetura - Fábrica da Pólvora [em linha]. Lisboa: SIA arquitetura, [s.d.]. [Consult. 5 fev. 2025]. Disponível em: <https://www.sia-arquitetura.com/fbrica-da-plvora>

⁸⁷ POLGADO, Deolinda - Novas indústrias, novas formas. Em FÁRIA, MIGUEL FIGUEIRA DE; MENDES, JOSÉ AMADO (Eds.) - Actas do colóquio internacional Industrialização em Portugal no século XX: o caso do Barreiro, p. 327.

⁸⁸ Subirats, em texto intitulado Lina Bo: un'epoca nuova è già cominciata", in GALLO, cit. por, faz António Risério - Cultura aqui, ali, cultura além, cópia datilografada do Arquivo de Lina Bo Bardi, p. 26. Disponível em: <https://teses.usp.br/teses/disponiveis/16/16133/1de-26042010-150955/publico/14.pdf>

Figura 27. Fachada da Estação Biológica e Galeria de Biodiversidade de Mértola, projeto dos aNC arquitectos, voltada para Mértola. Fonte: <https://www.archdaily.com.br/1002372/reabilitacao-arquitetonica-e-identidade-local-entrevista-com-anc-arquitectos>

Figura 28. Fábrica da Pólvora de Cima, projeto dos SIA arquitetura, imagem 3D fotorealista dos 1825 Studio. Fonte: <https://www.instagram.com/sia.arquitetura?igsh=MWF5sbTZvO-XU2N2czZw==>

Figura 29. Teatro do Engenho, Projeto dos Brasil Arquitetura. Fotografia: Nelson Kon. Fonte: <https://www.archdaily.com.br/01-78395/teatro-erotides-de-campos-engenho-central-brasil-arquitetura>



Fig. 27



Fig. 28



Fig. 29

A adaptação de uma estrutura antiga a novas funções pode seguir diferentes caminhos. Não existe uma fórmula única, mas é possível agir com base em pressupostos previamente experimentados. A reutilização da estrutura existente oferece uma leitura de continuidade entre a memória histórica dos edifícios e as novas funções que estes passam a albergar. Destacam-se dois projetos aparentemente antagônicos que, contudo, são exemplares na preservação da memória do passado ao introduzirem novos elementos que, pela sua simplicidade e genuinidade, conseguem realçar as pré-existências e, simultaneamente, conferir-lhes uma perspectiva e funcionalidade contemporâneas, sem as negar. Trata-se dos projetos Hill House Box, do atelier Carmody Groarke, e Wrapped Reichstag, de Christo e Jeanne-Claude.

A *Hill House* é um projeto de conservação de uma obra originalmente concebida por Charles Rennie Mackintosh, na Escócia, em 1902. O edifício introduz uma fusão entre dois estilos arquitetónicos distintos, o estilo Baronial Escocês e o Modernismo, cuja coexistência provocou, ao longo do tempo, sérios problemas estruturais, nomeadamente infiltrações de água, levando à necessidade urgente de intervenção. Prevê-se que os trabalhos de conservação se prolonguem por cerca de quinze anos. Como parte da solução, o atelier Carmody Groarke concebeu uma “caixa” protetora de grandes dimensões - um museu temporário - que envolve e protege a casa durante o processo de restauro, preservando, ao mesmo tempo, a sua acessibilidade e visibilidade para o público. Esta estrutura, cria um ambiente hidrofóbico que protege a edificação original, sem a ocultar. A transparência da malha permite a observação contínua do edifício, enquanto o percurso expositivo, em escadas elevadas, convida a uma nova leitura do património, agora a partir de diferentes ângulos e alturas.⁸⁹



Fig. 31



Fig. 30

Figura 30.
Desenho efetuado pelos arquitetos Carmody Goarke, aquando o desenvolvimento do projeto.
Disponível em: «<https://carmodygroarke.com/work/hill-house-box>»

Figura 31.
Hill House Box - Projetado pelo atelier de Arquitetura Carmody Goarke. Helensburgh, UK, 2019.
Disponível em: «<https://carmodygroarke.com/work/hill-house-box>»

⁸⁹ CARMODY GROARKE - Hill House Box [em linha]. Helensburgh: Carmody Groarke, 2019. [Consult. 3 fev. 2025]. Disponível em: <https://carmodygroarke.com/work/hill-house-box>

⁹⁰ CHRISTO e JEANNE-CLAUDE - Wrapped Reichstag [em linha]. Berlim: Christo e Jeanne-Claude, 1995. [Consult. 18 jun. 2025]. Disponível em: <https://christojeanneclaude.net/artworks/wrapped-reichstag/>

⁹¹ Texto de John Berger. Tradução: “Ver surge antes das palavras. A criança vê e reconhece antes de poder falar.” BERGER, John - Ways of Seeing, 2008, p. 7.

Figura 32.
Wrapped Reichstag - Projetado por Christo e Jeanne Claude. Berlim. 1971-95. Fotografia: Wolfgang Volz.
Disponível em: «<https://www.wolfgangvolz.com/w-o-r-k/christo-and-jeanne-claude/>»

Em contraste, o *Wrapped Reichstag* foi uma instalação artística temporária, realizada em Berlim, em 1995, que permaneceu visível apenas durante catorze dias. O projeto consistiu em envolver o edifício do Reichstag com tecido e cordas, e revelar assim a volumetria e a proporção da sua estrutura. A simplicidade formal da intervenção, embora conceitualmente complexa, resultou numa obra de grande impacto visual. O tecido prateado, tensionado por cordas azuis, funcionava como uma pele frágil, e conferia ao conjunto uma qualidade de impermanência ao destacar os contornos e detalhes da arquitetura existente, evidenciando a sua essência formal.⁹⁰

Apesar das abordagens antagônicas - uma que evita o contacto direto com a estrutura original e outra que a envolve completamente - permanece a partilha de um propósito comum, a revelação e valorização do edificado pela projeção de algo que se sobrepõe. Estes exemplos demonstram como intervenções profundamente refletidas, que teriam por base negar o existente, podem conduzir à depuração da forma quando usurpado de elementos supérfluos e permitindo que a verdade do objeto se manifeste com maior clareza. Tal como na vida, é na simplicidade que, muitas vezes, se revela a essência. Estes projetos, não atuam no património industrial, mas atuam em heranças edificadas, e interessam pela forma como se colocam perante o edificado. As propostas evocam a beleza do objeto em gestos arquitetónicos opostos e num gesto de simplicidade demonstram outras formas possíveis de evidenciar o património, incluindo o industrial.

“Seeing comes before words. The child looks and recognizes before it can speak.”⁹¹



Fig. 32

O conceito de *património* tornou-se indispensável na caracterização e interpretação global, sendo amplamente discutido por instituições e especialistas. Contudo, os seus significados podem divergir da sua essência, originando ambiguidades semânticas. É, por isso, crucial refletir sobre este conceito para compreender em profundidade os valores e os desafios que encerra.⁹²

O uso corrente do termo património tende a substituir ou a descartar a utilização da palavra monumento. Françoise Choay retoma a abordagem de Alois Riegl com uma perspetiva mais abrangente. Do ponto de vista etimológico, a palavra monumento deriva do latim monumentum, que provém do verbo monere: “advertir”, “lembrar à memória”.⁹³

Desta forma, o conceito resume-se a qualquer artefacto ou conjunto de artefactos criados por uma comunidade com o intuito de preservar a memória coletiva viva de indivíduos, eventos ou crenças que moldam a sua identidade. Este elemento identitário abrange as sociedades no seu contexto cultural e natural, mantendo um diálogo constante com o presente, mas permanecendo suscetível à destruição, seja ela construtiva ou prejudicial.⁹⁴

No século XX, a intersecção entre forma, função e matéria tornou-se central, especialmente na arquitetura industrial, onde a verdade da forma residia na função. Os espaços industriais começaram a ser projetados conforme as suas finalidades específicas, afastando-se das preocupações clássicas com comodidade e equilíbrio formal.

A potencialidade da forma já era debatida por filósofos e historiadores. Immanuel Kant⁹⁵ (1724–1804) atribuía à forma um carácter transcendental, considerando-a um fator pré-condicionante do conhecimento, pois introduzia o inconcebível na esfera do compreensível. Henri Focillon (1881–1943), na obra *Vie des Formes*⁹⁶, argumentava que a forma se define a partir do exterior e está intrinsecamente ligada à matéria e à técnica. Nesse sentido, a forma tornou-se inseparável da matéria, especialmente na arquitetura industrial, onde forma e função estão intrinsecamente interligadas. Essa visão influenciou o pensamento de Adolf Loos, que reduziu a forma à sua essência material, interpretando-a como expressão da verdade.⁹⁷

O monumento histórico é escolhido de entre um conjunto de edifícios preexistentes, cujo valor contribui para o testemunho da história – social, política ou artística – numa relação intrínseca com a sua “construção intelectual”.⁹⁸ É entendido como uma memória intencional e identitária de um passado comum, presente em todas as culturas como uma espécie de “cultura universal”.⁹⁹

Com a Revolução Industrial, surgiram novas abordagens à temática do património, especialmente quando confrontados com a necessidade de salvaguarda. Tal, originou desafios relativamente à autenticidade das intervenções de restauro em monumentos históricos. Uma vez que os materiais, as técnicas e os artesãos já não são os mesmos, a restauração corre o risco de se tornar numa mera cópia. Acresce a complexidade de recuperar e devolver as marcas e influências de tempos passados, que conferem carácter e sensibilidade únicos às construções.¹⁰⁰

O século XIX foi palco de intensos debates sobre a restauração. John Ruskin¹⁰¹, crítico da prática, considerava-a uma forma de destruição, defendendo a manutenção dos edifícios até ao fim da sua vida útil, com intervenções mínimas. Em contrapartida, Viollet-le-Duc¹⁰² advogava por uma restauração integral, mesmo que implicasse a reconstrução de estados que nunca haviam existido, inspirando-se na história e na arqueologia para criar uma arquitetura contemporânea que refletisse a identidade cultural nacional. Alois Riegl¹⁰³, por sua vez, sustentava que não existem regras absolutas para a restauração, uma vez que cada caso apresenta uma dialética única de valores.¹⁰⁴

As fábricas e complexos industriais introduziram novos valores estéticos e arquitetónicos. Paul Souriau, na obra *La Beauté Rationnelle*¹⁰⁵ (1904), afirmava que a beleza de um objeto residia na sua adequação à função, eliminando a separação entre o útil e o belo. Já Adolf Loos, em *Ornament und Verbrechen* (1908), contestava o uso do ornamento, propondo uma estética depurada como alternativa à Art Nouveau.¹⁰⁶

De acordo com Françoise Choay, a valorização do património contemporâneo deve constituir um serviço coletivo, envolvendo urbanistas, arquitetos e residentes, com vista à reutilização das heranças nacionais e locais, afastando-se de uma perspetiva meramente museológica ou comercial. Para a historiadora, é fundamental adaptar esses espaços às necessidades sociais atuais, respeitando o passado e utilizando técnicas modernas. Apela-se, dessa forma, à responsabilidade e formação dos indivíduos e das comunidades que interagem com o património, não pelas suas origens geográficas, mas pela inserção em ambientes partilhados, concretos e naturais.¹⁰⁷

Reforça-se, desta forma, a convicção de que a reflexão sobre o património deve integrar a nossa relação indissociável com a natureza e com a cultura, abrangendo três domínios principais: a educação e a formação; o uso ético das nossas heranças edificadas¹⁰⁸; e a participação coletiva na construção de um património vivo.

¹⁰⁰ Idem, p. 31.

¹⁰¹ Cit. por. FRANÇOISE CHOAY - *As questões do património - antologia para um combate*, p. 32.

¹⁰² Ibidem.

¹⁰³ Cit. por. FRANÇOISE CHOAY - *As questões do património - antologia para um combate*, p. 33.

¹⁰⁴ Ibidem.

¹⁰⁵ Cit. por. FOLGADO, Deolinda - *Novas indústrias, novas formas*. Em FARIA, MIGUEL FIGUEIRA DE; MENDES, JOSÉ AMADO (Eds.) - *Actas do colóquio internacional Industrialização em Portugal no século XX: o caso do Barreiro*, p. 326.

¹⁰⁶ Cit. por. FOLGADO, Deolinda - *Novas indústrias, novas formas*. Em FARIA, MIGUEL FIGUEIRA DE; MENDES, JOSÉ AMADO (Eds.) - *Actas do colóquio internacional Industrialização em Portugal no século XX: o caso do Barreiro*, p. 326.

¹⁰⁷ FRANÇOISE CHOAY - *As questões do património - antologia para um combate*, p. 52.

¹⁰⁸ Hoje comercializadas sob o vocábulo de «património». FRANÇOISE CHOAY - *As questões do património - antologia para um combate*, p. 50.

⁹² FRANÇOISE CHOAY - *As questões do património - antologia para um combate*, 2015, p. 11.

⁹³ Idem, p. 12.

⁹⁴ Idem, p. 16.

⁹⁵ Cit. por. FOLGADO, Deolinda - *Novas indústrias, novas formas*. Em FARIA, MIGUEL FIGUEIRA DE; MENDES, JOSÉ AMADO (Eds.) - *Actas do colóquio internacional Industrialização em Portugal no século XX: o caso do Barreiro*, p. 328.

⁹⁶ Cit. por. FOLGADO, Deolinda - *Novas indústrias, novas formas*. Em FARIA, MIGUEL FIGUEIRA DE; MENDES, JOSÉ AMADO (Eds.) - *Actas do colóquio internacional Industrialização em Portugal no século XX: o caso do Barreiro*, p. 327.

⁹⁷ Ibidem.

⁹⁸ Idem, p. 31.

⁹⁹ Cit. por. FRANÇOISE CHOAY - *As questões do património - antologia para um combate*, p. 32.

“A cidade apresenta-se diferente a quem
vem por terra e a quem vem por mar.”
(Italo Calvino, 2017, pp.33)

III. a margem

031. O TEJO COMO INFRAESTRUTURA

032. PAISAGEM - CONTRASTES TERRITORIAIS

033. METAMORFOSE RIBEIRINHA

034. NAVEGABILIDADE E INTENÇÕES À MARGEM

O conceito de “infraestrutura” possui diversas conotações, sendo essencialmente definido como “um conjunto de instalações e equipamentos necessários ao funcionamento de uma atividade ou conjunto de atividades”¹⁰⁹ ou ainda como “um conjunto de equipamentos e estruturas que possibilitam a produção e a circulação de bens de consumo e a troca de serviços”¹¹⁰.

Adicionalmente, pode designar a “organização económica da sociedade, constituída fundamentalmente pelas forças e relações de produção e considerada como o fundamento da ideologia (a superestrutura)”¹¹¹. Deste modo, as infraestruturas assumem um papel fundamental na articulação entre o espaço urbano e o território, estando frequentemente associadas às indústrias que transformam a paisagem e redefinem as interações humanas com o ambiente. Embora por vezes percecionadas como obstáculos inevitáveis, são elementos indispensáveis de sistemas dinâmicos que viabilizam o funcionamento das sociedades modernas. Assim, o conceito de infraestrutura traduz-se numa rede organizadora sobre a qual qualquer sistema se estrutura.

Sob essa perspetiva, o rio surge como uma infraestrutura natural, que atua como criador e distribuidor de sistemas que emergem da estrutura ou devido a ela. O rio que durante muitos anos, desempenhou um papel central na organização económica das cidades, possibilitou a produção e circulação de bens de consumo e as trocas de serviço.¹¹² Desde a Antiguidade, o rio é considerado uma via estruturante para a criação de cidades, sendo mencionado por autores clássicos como Estrabão e Plínio, o Velho, pela sua riqueza e navegabilidade.¹¹³

*“A região de que falamos [Lusitânia] é fértil e é percorrida por rios grandes e pequenos que correm todos desde o levante para- lelos ao Tejo. Quase todos são navegáveis e são os que mais areia aurífera possuem.”*¹¹⁴

Através das suas águas, margens e fluxos, o rio configura uma infraestrutura invisível, mas crucial, para a formação das cidades e para a manutenção da vida, promovendo uma relação simbiótica entre os seres humanos e o ecossistema, como se pode comprovar pela sua utilização centenária. O rio constituiu, não apenas uma infraestrutura de suporte urbano, mas também um meio essencial de transporte de pessoas e bens, sendo particularmente relevante na história de Portugal. Contudo, a sua importância tem vindo a ser progressivamente desvalorizada devido à exploração industrial excessiva e à urbanização desordenada que se expande ao longo das suas margens. Estas dinâmicas resultaram no afastamento das populações e na privatização da relação entre duas grandes infraestruturas - o rio Tejo e a indústria - e o eixo que as interligava - a população.

¹⁰⁹ Segundo o dicionário, para a palavra “infraestrutura”. INFOPÉDIA – Infraestrutura [em linha]. Lisboa: Porto Editora, [s.d.]. [Consult. 8 nov. 2024]. Disponível em: <https://www.infopedia.pt/dicionarios/lingua-portuguesa/infraestrutura>

¹¹⁰ Ibidem.

¹¹¹ Ibidem.

¹¹² FABIÃO, Carlos - Por este rio acima: a bacia hidrográfica do Tejo na conquista e implantação romana no ocidente da Península Ibérica. CIRA-ARQUEOLOGIA III, p. 10.

¹¹³ Idem, p.11.

¹¹⁴ Ibidem.

Figura 33. Desenho de Portugal e infraestruturas mais importantes. A linha costeira e o rio estão representados a azul, as estradas principais a cinzento. O local onde se irá incidir a componente prática projetual está indicada pelo círculo azul. Fonte: Desenho elaborado pela Autora.



50 km

A paisagem geomorfológica da bacia do Tejo caracteriza-se por uma extensa planície aluvial formada por sedimentos terciários e quaternários, canais fluviais dinâmicos e barras de areia, representando uma transição entre formações geológicas mais antigas e recentes. A interação entre processos naturais - como o controlo das cheias e as variações do nível do mar - e a intervenção humana moldou uma das mais relevantes bacias hidrográficas de Portugal.¹¹⁵

A Bacia Terciária do Baixo Tejo, também conhecida por Bacia Cenozóica, é uma das maiores bacias sedimentares de Portugal, alberga o maior aquífero do país e estabelece uma ligação entre as regiões montanhosas do Norte e as áreas mais planas e sedimentares do Sul. A sua importância geomorfológica é significativa, não apenas pela sua vasta extensão, mas também pela sua posição estratégica, que funciona como ponte entre diferentes unidades geográficas.¹¹⁶

Com cerca de 260 km de comprimento e até 80 km de largura, apresenta uma configuração alongada, semelhante a um fosso.¹¹⁷ A estrutura geológica da Península Ibérica e, por conseguinte, do território português, divide-se em três grandes unidades tecto-estratigráficas: o Maciço Antigo, a Bordadura Ocidental e a Bacia Terciária do Tejo.¹¹⁸ O Maciço Antigo, composto por rochas eruptivas e metamórficas do Precâmbrio e Paleozóico, caracteriza-se por uma elevada permeabilidade, permitindo o transporte de águas através de uma complexa rede de fraturas. A Bordadura Ocidental da bacia é constituída por rochas sedimentares do Mesozóico e Cenozóico, incluindo o maciço granítico de Sintra, bem como diversas formações vulcânicas e doleríticas.¹¹⁹

A evolução geomorfológica da bacia do Tejo remonta ao Pliocénico Superior, período durante o qual, ao abandonar a região montanhosa do Maciço Antigo, o rio perdeu velocidade e originou um sistema de canais anastomosados.¹²⁰ Este sistema era composto por múltiplos braços fluviais interligados por barras de areia, cuja configuração se alterava constantemente durante as cheias.¹²¹ Com o tempo, este sistema fluvial foi sendo progressivamente transformado numa extensa planície aluvial, com cerca de 80 km de comprimento e uma largura variável entre 3 e 13 km.¹²² Já durante o Pleistocénico, devido às flutuações do nível do mar e ao aumento da intervenção humana, o Tejo passou a escoar por um único canal, pontuado por mouchões — formações arenosas localizadas tanto no leito como nas margens do rio.¹²³

Nos períodos Terciário e Quaternário, a bacia foi preenchida por sedimentos que deram origem à planície aluvial conhecida como lezíria. Esta área, sujeita a inundações sazonais até à construção das barragens no século XX, passou a apresentar um regime fluvial alterado, permitindo a intensificação da exploração agrícola.¹²⁴ A vasta bacia hidrográfica do Tejo revela uma notável diversidade em termos de uso do solo.¹²⁵

¹¹⁵ RAMOS-PEREIRA e S. MARTINEZ, 2018, e AZEVEDO et al., 2019, citados por BRANDAO, Jose Manuel; MALASPINA, Elisabetta Fiocchi - Uma obra (in)consequente: a Vala da Azambuja em meados do século XIX. Revista de História da Sociedade e da Cultura, p. 167.

¹¹⁶ INAG- PLANO DE BACIA HIDROGRÁFICA DO RIO TEJO - Anexo Temático 1-Análise Biofísica, p. 15.

¹¹⁷ CRISTOVÃO, Jorge Miguel Matos - Cronologia das fases mais antigas do encaixe fluvial do Tejo em Portugal, p. 38.

¹¹⁸ INAG- PLANO DE BACIA HIDROGRÁFICA DO RIO TEJO - Anexo Temático 1-Análise Biofísica, p. 15.

¹¹⁹ Idem, p. 15.

¹²⁰ BRANDAO, Jose Manuel; MALASPINA, Elisabetta Fiocchi - Uma obra (in)consequente: a Vala da Azambuja em meados do século XIX. Revista de História da Sociedade e da Cultura, p. 167.

¹²¹ RAMOS-PEREIRA e S. MARTINEZ, 2018, e AZEVEDO et al., 2019, citados por BRANDAO, Jose Manuel; MALASPINA, Elisabetta Fiocchi - Uma obra (in)consequente: a Vala da Azambuja em meados do século XIX. Revista de História da Sociedade e da Cultura, p. 167.

¹²² Ibidem.

¹²³ Ibidem.

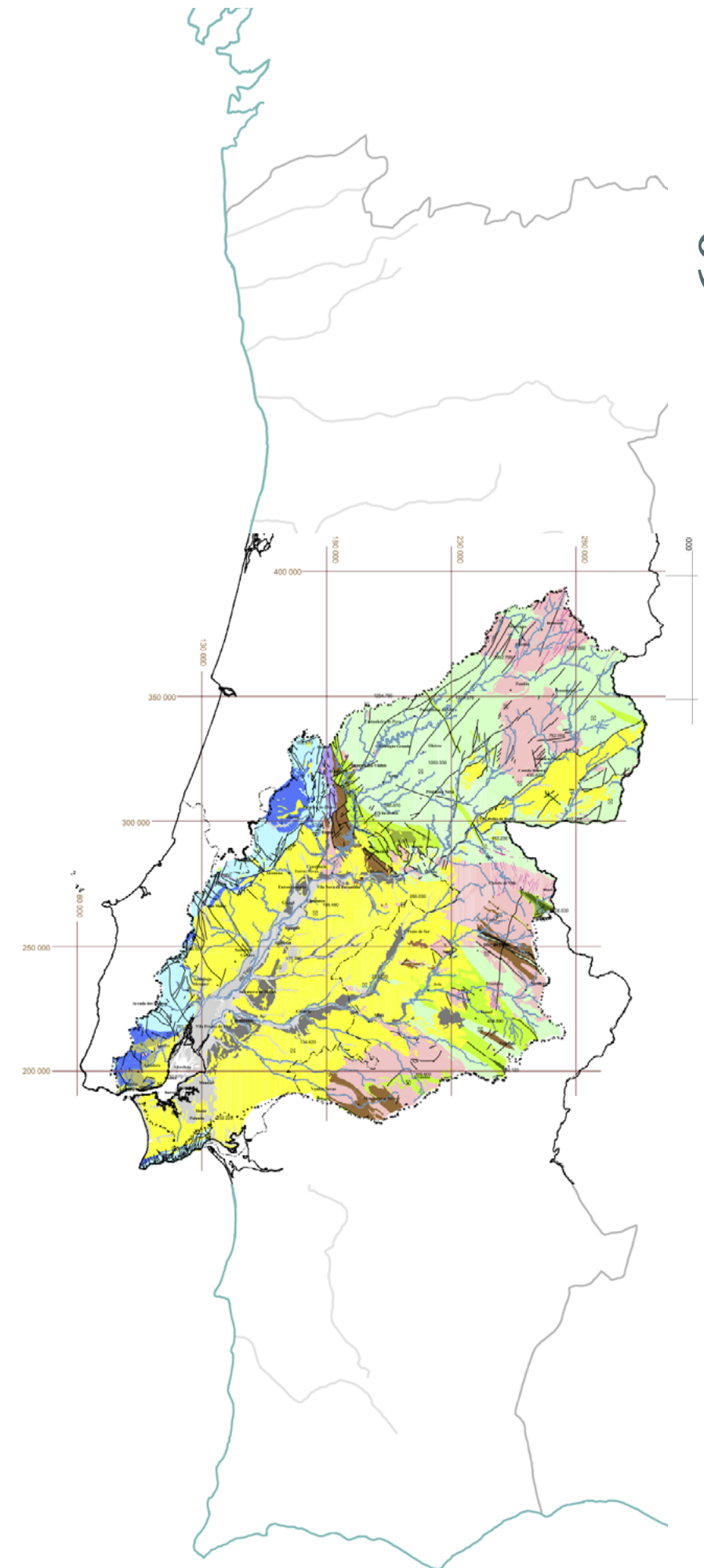
¹²⁴ INAG- PLANO DE BACIA HIDROGRÁFICA DO RIO TEJO - Anexo Temático 1-Análise Biofísica, p. 49.

¹²⁵ "Distribuída principalmente entre floresta (48%), zona agrícola (43%), zona rural (4%), zona urbana (4%) e massas de água (1%). EUROPEAN ENVIRONMENT AGENCY (EEA), dados citados em INSTITUTO DA ÁGUA (INAG): INAG - PLANO DE BACIA HIDROGRÁFICA DO RIO TEJO - Anexo Temático 1-Análise Biofísica, p. 8-9.

Figura 34. Sobreposição de mapa realizado pela autora a partir de Google Satellite Images com a Carta Geológica do Plano de Bacia Hidrográfica do Rio Tejo, Projeto do Ministério do Ambiente de 99/03/31, à escala 1:1 000 000.

Legenda Carta Geológica:

- Cenozóico:**
- Holocénico
 - Plistocénico
 - Terciário não diferenciado
- Mesozóico:**
- Cretácico
 - Jurássico
 - Triássico
- Paleozóico:**
- Devónico
 - Silúrico
 - Ordovícico
 - Câmbrico
- Proterozóico
- Rochas magmáticas extrusivas (Complexo Vulcânico de Lisboa)
 - Rochas Magmáticas intrusivas
 - Rochas filoneanas
- Falha
- Rede hidrográfica
- Marco geodésico de 1º ordem
- Sede de Concelho
- Limite do País
- Limite da DRA
- Limite da bacia hidrográfica



50 km

III. A MARGEM

031. O TEJO COMO INFRAESTRUTURA - HÍDRICA

Com uma história de mais de 3,4 milhões de anos, o Tejo apresenta um regime hídrico dinâmico, caracterizado por variações sazonais e grandes cheias que moldaram o seu curso ao longo do tempo. A sua bacia hidrográfica é a maior da Península Ibérica em extensão e a terceira em área, com uma descarga anual média de 500 m³/s, podendo atingir valores até 30 vezes superiores. Esta magnitude realça a relevância ambiental, económica e social do rio Tejo ao longo dos séculos.¹²⁶

Com um total de 1.100 km de comprimento¹²⁷, a bacia hidrográfica do Tejo cobre uma área de 80.797 km², dos quais 55.781 km² pertencem a Espanha e 25.015 km² a Portugal. O rio nasce em Espanha, na Serra de Albaracín, a 1.600 metros de altitude, e desagua no Oceano Atlântico após atravessar o estuário de Lisboa.¹²⁸ A bacia apresenta uma forma alongada e estreita, com uma largura que varia entre 100 e 120 km.¹²⁹

A bacia está dividida em três secções principais: “Alto Tejo desde a nascente na Sierra de Albarracín até a Comarca de la Cuesta de las Encomiendas; Médio Tejo vai desta última até a barragem de Cedilho e o Baixo Tejo que vai desde a barragem de Cedilho, incluindo naturalmente Vila Velha de Rodão, até Lisboa, onde encontra o Atlântico.”¹³⁰

O perfil longitudinal do Tejo distingue-se pela suavidade do declive, contrastando com rios como o Douro. Desde a nascente, a 1.593 metros de altitude, o rio desce gradualmente até atingir 600 metros no início do Médio Tejo¹³¹, “(Médio Alto: 600-300m; Médio Baixo: 300-100m) descendo a partir daí de forma regular e suave até ao início do Baixo Tejo a 100 m de altitude, partir de onde continua a decrescer progressivamente até ao nível do mar em Lisboa.”¹³² O Tejo é composto por um caudal de rio e de mar, a fluência marítima, que se atenua para norte, é quase nula em Muge (a 81km da foz do rio)¹³³ e completamente extinta em Santarém.

Antes da construção das barragens, as planícies do Médio e Baixo Tejo eram frequentemente afetadas por inundações, que, apesar de fertilizarem os solos e contribuírem para o aumento da cota do terreno, também causavam prejuízos à agricultura e perdas significativas de gado. Além disso, as inundações originavam vastas áreas pantanosas, que, no verão, se tornavam fonte de odores desagradáveis e propagação de doenças. Para mitigar os impactos destas cheias, desde o reinado de D. Dinis, são promovidos esforços para o controlo das cheias e a drenagem das águas, através da realização de diversas obras de contenção e drenagem ao longo do tempo, sendo a vala da Azambuja um exemplo notável dessas intervenções.¹³⁴

As condições maregráficas ao longo do estuário do Tejo são variáveis, com amplitudes até 30% superiores na região da Ponta da Erva – Póvoa de Santa Iria, em comparação com Cascais. A montante, essas amplitudes diminuem gradualmente, atingindo valores quase nulos na zona de Muge, a montante do Porto de Lisboa. As marés, inicialmente simétricas no oceano, tornam-se assimétricas ao avançar para montante, apresentando ciclos de enchente mais curtos e de vazante mais longos — fenómeno visível, por exemplo, em Vila Franca de Xira.¹³⁵

Estudos conduzidos pelo LNEC para a DRALVT¹³⁶ indicam um preocupante aprofundamento do leito do rio na região de Valada. Entre 1958 e 1994, esta zona registou uma descida até seis metros, resultante da intensificação da extração de inertes a partir de 1978. Contudo, a montante de Santarém, não se observaram erosões significativas, embora os perfis transversais revelem uma descida generalizada da cota média do leito entre Alferrarede e Vila Franca de Xira.¹³⁷

Em termos de navegação, o Tejo dispõe de uma via navegável com cerca de 140 km de extensão, dos quais 47% correspondem a troços retilíneos, com comprimento médio de 1.700 metros, enquanto os restantes 53% apresentam curvas com raio médio de 1.500 metros. Esta configuração do leito fluvial é determinante para a navegabilidade e para a gestão eficiente do estuário.¹³⁸

¹²⁶ CRISTOVÃO, Jorge Miguel Matos - Cronologia das fases mais antigas do encaixe fluvial do Tejo em Portugal, p. 50.

¹²⁷ Em que 230 km atravessam Portugal.

¹²⁸ CASTILHO, Júlio - A Ribeira de Lisboa. Descrição Histórica da Margem do Tejo Desde a Madre-de-Deus até Santos-o-Velho, 1893, p. 7.

¹²⁹ RIBEIRO, O.; LAUTENSACH, H. - Geografia de Portugal - A posição geográfica e o território, 1991, citado por CRISTOVÃO, Jorge Miguel Matos - Cronologia das fases mais antigas do encaixe fluvial do Tejo em Portugal, p. 51.

¹³⁰ GUIA, M. M. - Rio Tejo ou Tajo - Informação Resumida, 2011 citado por CRISTOVÃO, Jorge Miguel Matos - Cronologia das fases mais antigas do encaixe fluvial do Tejo em Portugal, p. 51.

¹³¹ A maré no estuário do Tejo segue um regime semidiurno regular, com valores máximos teóricos de preia-mar de 4,23 m e baixa-mar de 0,14 m, medidos em relação ao marégrafo da Docca da Marinha. (IH, 1998) O zero hidrográfico (ZH) está situado 2,20 m abaixo do nível médio do mar.

¹³² GUIA, M. M. - Rio Tejo ou Tajo - Informação Resumida, 2011 citado por CRISTOVÃO, Jorge Miguel Matos - Cronologia das fases mais antigas do encaixe fluvial do Tejo em Portugal, p. 51.

¹³³ INAG - PLANO DE BACIA HIDROGRÁFICA DO RIO TEJO - Anexo Temático 8- Usos e Ocupação do Domínio Hídrico, p. 36.

¹³⁴ BRANDAO, José Manuel; MALASPINA, Elisabeta Flocchi - Uma obra (in)consequente: a Vala da Azambuja em meados do século XIX. Revista de História da Sociedade e da Cultura, p. 166.

¹³⁵ Na Ponte de Vila Franca de Xira, limite dessa área, os valores máximos de alturas de marés são 4,17 m ZH e 0,86 m ZH (IH, 1998). INAG - PLANO DE BACIA HIDROGRÁFICA DO RIO TEJO - Anexo Temático 1-Análise Biofísica, p. 49.

¹³⁶ INAG - PLANO DE BACIA HIDROGRÁFICA DO RIO TEJO - Anexo Temático 8-Usos e Ocupação do Domínio Hídrico, p. 125.

¹³⁷ Ibidem.

¹³⁸ Idem, p. 60.

Figura 35. Sobreposição de mapa realizado pela autora a partir de Google Satellite Image com o Aproveitamentos Hidroelétricos, do Plano da Bacia Hidrográfica do Rio Tejo, Projeto do Ministério do Ambiente, a partir do sistema de projeção cartográfica Gauss-Kruger Elipsoide Hayford.

Legenda Aproveitamentos Hidroelétricos:

Aproveitamentos de Grande Dimensão Inventariados (P> 10 MVA)

- 1- Almourol
- 2- Santarém
- 3- Alvito
- 4- Erges I
- 5- Erges II

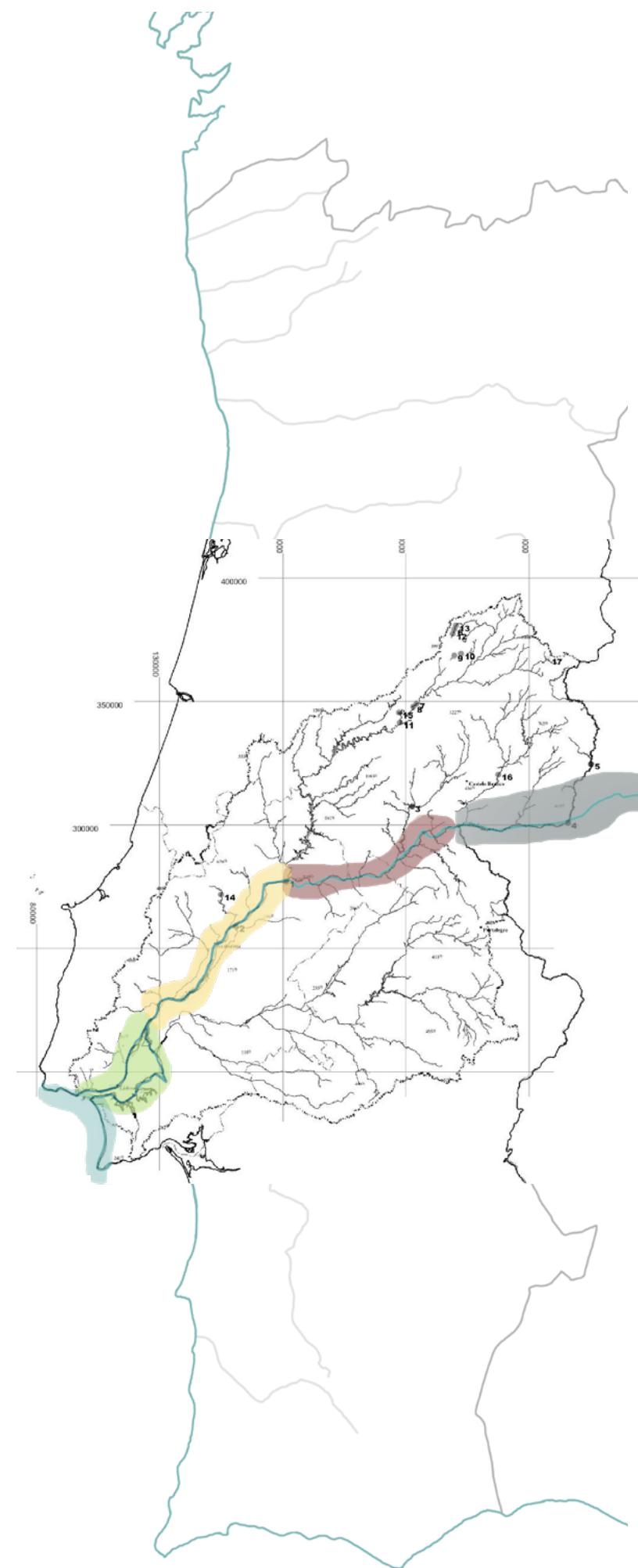
Pequenos Aproveitamentos com Estudo de Viabilidade e com Processo em Curso (P<=10 MVA)

- 6 - Caldas de Manteigas
- 7- Barroca
- 8- Dornelas
- 9- Cortes I
- 10- Pousadinha
- 11- Janeiro de Baixo
- 12- Sotave I
- 13- Sotave II
- 14- Pernes
- 15- Esteiro
- 16- Ponte da Munheca
- 17- Meimosa
- Triásico

- Rede hidrográfica
- Sede de Distrito
- Limite da bacia hidrográfica
- Limite da País
- Limite da DRA
- Marco geodésico de 1º ordem

Setores geográficos do Tejo: (Nautica Press, 2020)

- Alto Tejo
- Médio Tejo - de Vila Velha de Rodão a Constância
- Baixo Tejo - de Constância a Vila Franca de Xira
- Estuário do Tejo - de Vila Franca de Xira à foz
- Embocadura do Tejo - entre o Cabo Raso e o Cabo Espichel



50 km

Estrategicamente posicionado entre três grandes continentes - as Américas, África e Europa - o Porto de Lisboa tem sido, há séculos, reconhecido como um dos mais importantes portos do mundo, servindo de ponto de passagem para incessantes fluxos de embarcações. Do alto da Boa Vista, era possível observar as naus a partir para terras distantes e a regressar com histórias que conferiram reconhecimento a Portugal e aos seus descobridores.¹³⁹

Lisboa, como núcleo urbano e centro económico, desenvolveu-se à margem do estuário do Tejo, numa relação constante com a água. A cidade tornou-se um polo que concentra não apenas as principais centralidades e serviços, mas também um sistema de transportes eficiente que a conecta com outras regiões, consolidando a sua posição de destaque. A expansão industrial em Lisboa ocorreu de forma desordenada, maioritariamente ao longo do rio Tejo, e provocou alterações nas suas margens, à medida que núcleos urbanos, cais fluviais e centros fabris se estabeleceram, impulsionados pelo crescimento do setor industrial. Esse processo acabou por substituir a antiga e intensa atividade fluvial pela atividade comercial, orientada por interesses económicos e políticos.¹⁴⁰

A existência de diversas indústrias instaladas junto ao rio, particularmente do setor alimentar, está relacionada com a proximidade geográfica das matérias-primas, com a rede de transportes - como estradas e caminhos de ferro - e com as antigas colónias africanas, com as quais Lisboa estabeleceu relações comerciais através do seu porto.¹⁴¹ O porto de Lisboa consolidou a densificação da atividade industrial ao longo da margem da cidade, exigindo vastas áreas para armazéns e cais, facilitando o desembarque de mercadorias e transformando a atividade fluvial em atividade comercial. A introdução da linha ferroviária potenciou essa mutação territorial.¹⁴²

Com o tempo, muitos vestígios da Lisboa industrial desapareceram, à medida que a cidade se adaptava às exigências do século XXI. Apesar disso, ainda subsistem traços desse passado, embora a sociedade de consumo tenha promovido grandes mudanças. Essas transformações introduziram novos métodos de produção e consumo, especialmente com a expansão da eletricidade e a criação de novas necessidades sociais e económicas, influenciando significativamente a vida em Lisboa. Após o século XIX, a expansão urbana centrou-se nas periferias ribeirinhas de Lisboa, como os concelhos de Loures e Vila Franca de Xira, em grande parte devido à expansão da linha ferroviária.¹⁴³ Teve especial relevo, neste âmbito, a intervenção na zona ribeirinha oriental, levada a cabo por ocasião da Expo'98, que reforçou a reconversão do espaço. Além disso, foram criadas infraestruturas portuárias destinadas à navegação recreativa e desportiva, especialmente em antigas docas cuja utilização para fins comerciais se tornara questionável.¹⁴⁴

Atualmente, o Porto de Lisboa desempenha um papel central na bacia do Tejo, sendo a principal infraestrutura portuária para operações comerciais e de passageiros, em virtude da sua localização estratégica.¹⁴⁵ A norte do Tejo, os portos tornam-se mais escassos, mantêm-se ainda alguns portos industriais, e cais avieiros a partir de Vila Franca de Xira, os que subsistem mantêm a atividade piscatória e também, atualmente com mais intensidade, atividades lúdicas.

139 CASTILHO, Júlio - A Ribeira de Lisboa. Descrição Histórica da Margem do Tejo Desde a Madre-de-Deus até Santos-o-Velho, p. 4.

140 CUSTÓDIO, Jorge; FOLGADO, Deolinda - Caminho do Oriente - Guia do Património Industrial, p. 15.

141 FERRÃO, João - A indústria em Portugal: Estruturas produtivas e sociais em contextos regionais diversificados. Finisterra - Revista Portuguesa de Geografia, p. 38.

142 CUSTÓDIO, Jorge; FOLGADO, Deolinda - Caminho do Oriente - Guia do Património Industrial, p. 15.

143 Idem, p. 18.

144 Ibidem.

145 INAG - PLANO DE BACIA HIDROGRÁFICA DO RIO TEJO - Anexo Temático 8-Usos e Ocupação do Domínio Hídrico, p. 57.



Figura 36. Mapa do Tejo, com as vilas e aldeias avieiras mais importantes e conexões que o navegante Francisco Vicente fazia nas suas viagens. FRANCISCO, Vicente - Recordações da navegação. Associação ed. Salvaterra de Magos : Câmara Municipal de Salvaterra de Magos, 1987.

Fig. 36

No ortofotomapa (figura 38) é possível identificar a área de investigação em vigor, que compreende as freguesias situadas entre Lisboa e Santarém, implantadas junto à margem do rio Tejo.

A Região de Lisboa e Vale do Tejo (RLVT) abrange a capital de Portugal e é composta por três subdivisões administrativas: Grande Lisboa, Península de Setúbal e Oeste e Vale do Tejo. Com uma população aproximada de 3,75 milhões de habitantes, a região representa cerca de 35,83% da população nacional.¹⁴⁶

A periferia de Lisboa tem vindo a ganhar relevância ao longo do tempo, com áreas fora do núcleo urbano que mantêm ainda uma relação estreita com o centro. Regiões como Alhandra e Carregado, integradas na Área Metropolitana de Lisboa, apresentam um forte dinamismo, e as zonas de Alenquer e Azambuja também demonstram um considerável potencial para atrair novos habitantes.¹⁴⁷

Na sua dissertação, Teresa Mateus Carrilho realizou um levantamento dos edifícios industriais que ainda subsistem nas freguesias periféricas do rio Tejo, identificando 39 casos de obsolescência industrial, compreendidos entre o rio Trancão e a Vala do Carregado. Aliada a essa investigação, procurou-se representar as novas construções, que acentuam ainda mais os contrastes territoriais.

Observa-se uma distopia na coexistência de frentes industriais e rurais entre o Estuário do Tejo e o Baixo Tejo, decorrente da evolução industrial da cidade de Lisboa, que se desenvolveu ao longo da margem do rio. A partir de Vila Franca de Xira, onde termina o estuário, é visível o afastamento progressivo das freguesias em relação ao rio e a subsequente usurpação dos terrenos rurais por novas unidades industriais, localizadas entre a linha ferroviária e o Tejo.¹⁴⁸

Verifica-se um cenário oposto ao do início do processo de industrialização, período em que fábricas e armazéns se localizavam na Grande Lisboa, junto à margem. Atualmente, assistimos a tentativas de requalificação da frente ribeirinha da Grande Lisboa e à conversão de antigas infraestruturas industriais, enquanto a norte da cidade surgem novas indústrias em territórios já compartimentados pela linha ferroviária, o que tem resultado num desaproveitamento e na degradação ambiental da margem do rio, contrastando com épocas anteriores, nas quais se verificava o movimento inverso.

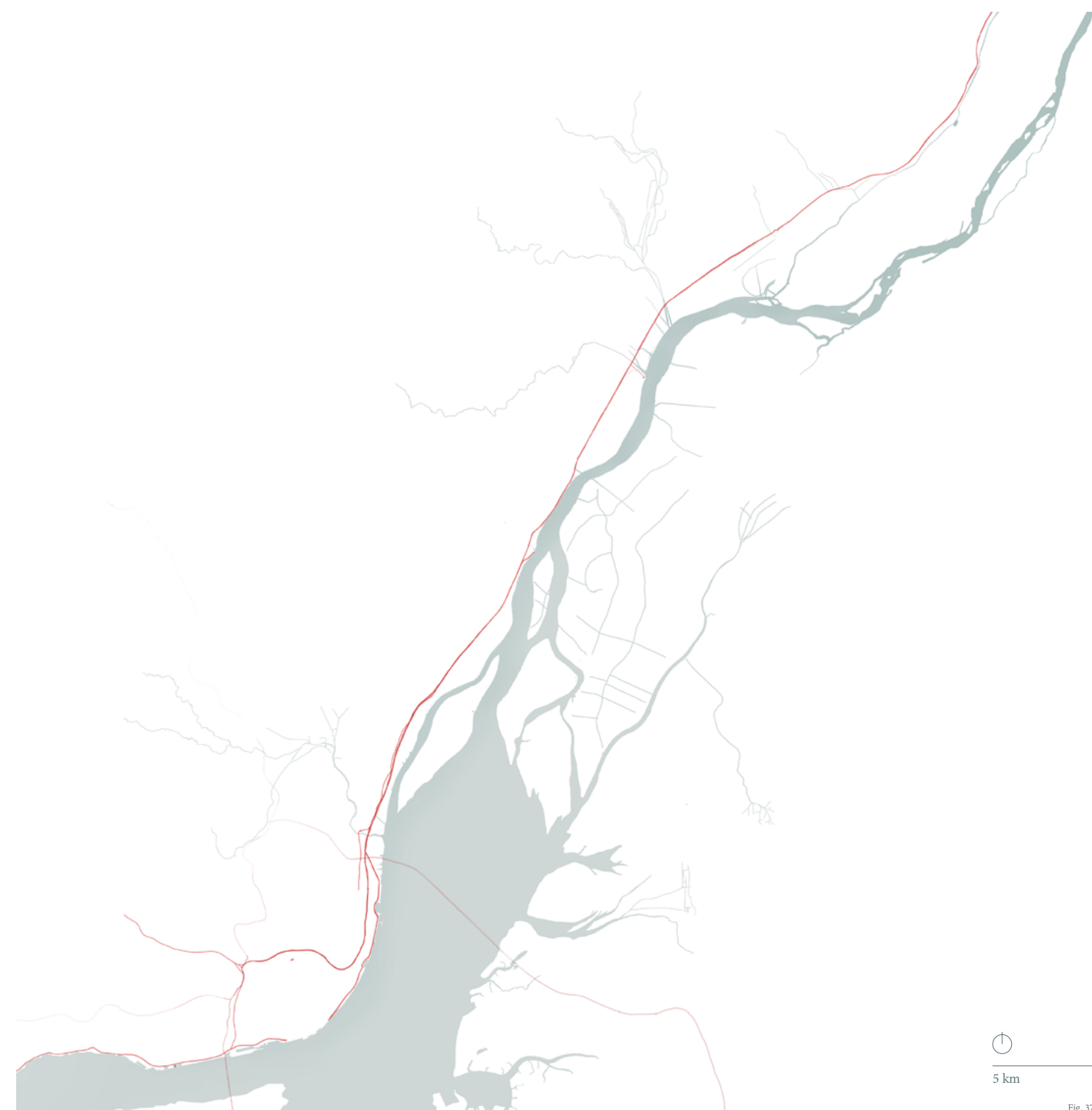
Contudo, a margem ribeirinha não é composta somente pela indústria, em algumas zonas ainda estão presentes aldeias avieiras e cais palafíticos. Observa-se, portanto, um contraste, de memória centenária, entre as terras que se desenvolveram com a atividade piscatória e as terras que se desenvolveram pela expansão industrial, como o Carregado e Azambuja. Nesses territórios verifica-se uma maior urbanização para lá da linha ferroviária, enquanto as antigas aldeias avieiras evoluíram em permanência com o rio.

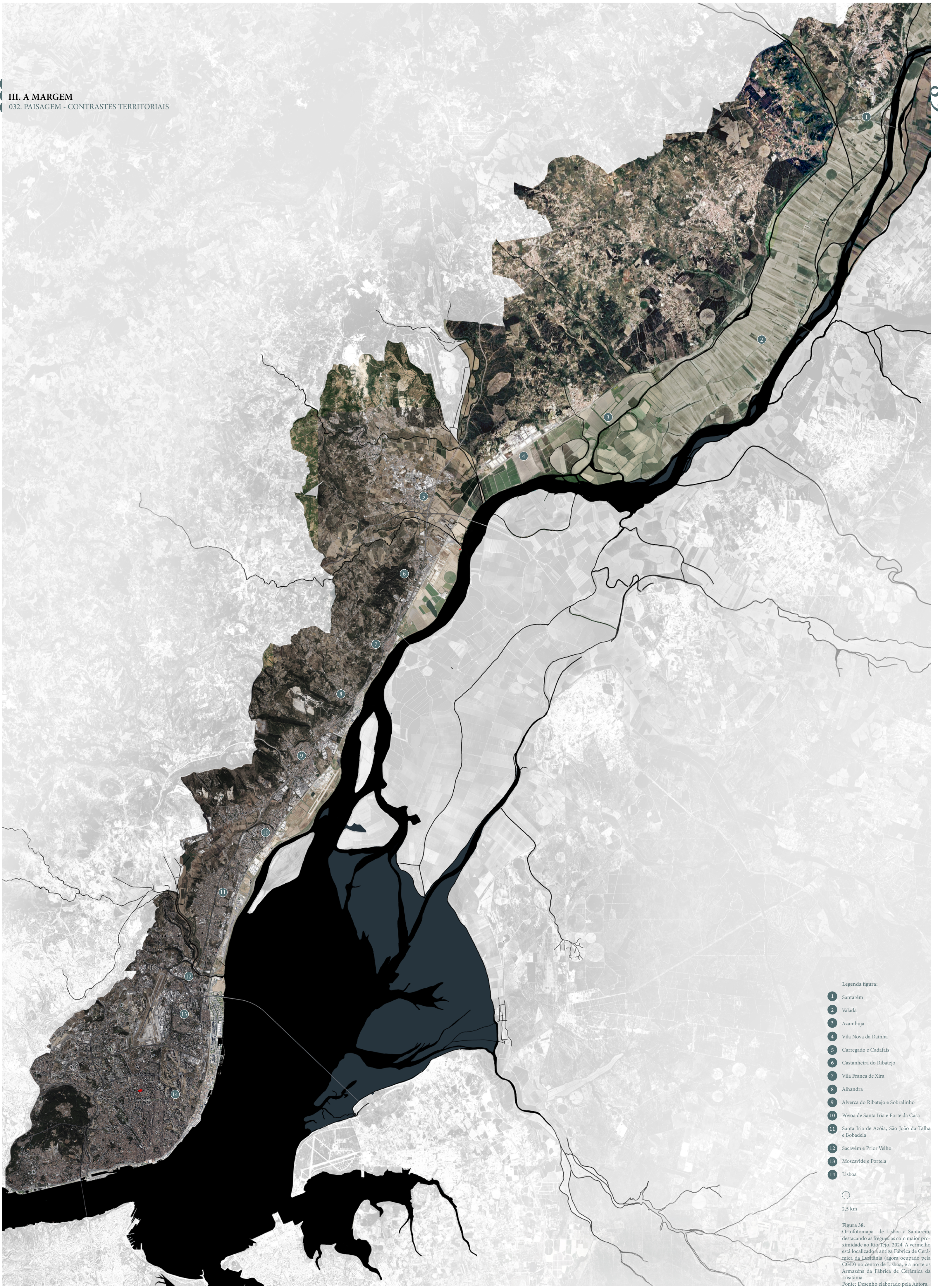
¹⁴⁶ CCDR LVT - Apresentação da RLVT [Em linha], atual. 2024. [Consult. 25 out. 2024]. Disponível em WWW:<URL:https://www.ccdr-lvt.pt/regiao/apresentacao-da-rlvt/>.

¹⁴⁷ De acordo com o PROT (Plano Regional de Ordenamento do Território). Neste domínio, dão expressão à região funcional os movimentos de trabalhadores e estudantes que mostram claramente a existência de fortes interdependências intrarregionais, dentro da RLVT e com as regiões vizinhas.

¹⁴⁸ MATEUS, Teresa Maria Carrilho - Obsolescência e abstração: os edifícios industriais no baixo Tejo, p. 91.

Figura 37.
Desenho do percurso do Rio Tejo, desde a sua foz, que demonstra a ligação Hídrica mais importante e a vermelho a linha férrea, assinalando as duas grandes infraestruturas enquanto elementos de agregação entre cidade e zona ribeirinha.
Fonte: Desenho elaborado pela Autora.





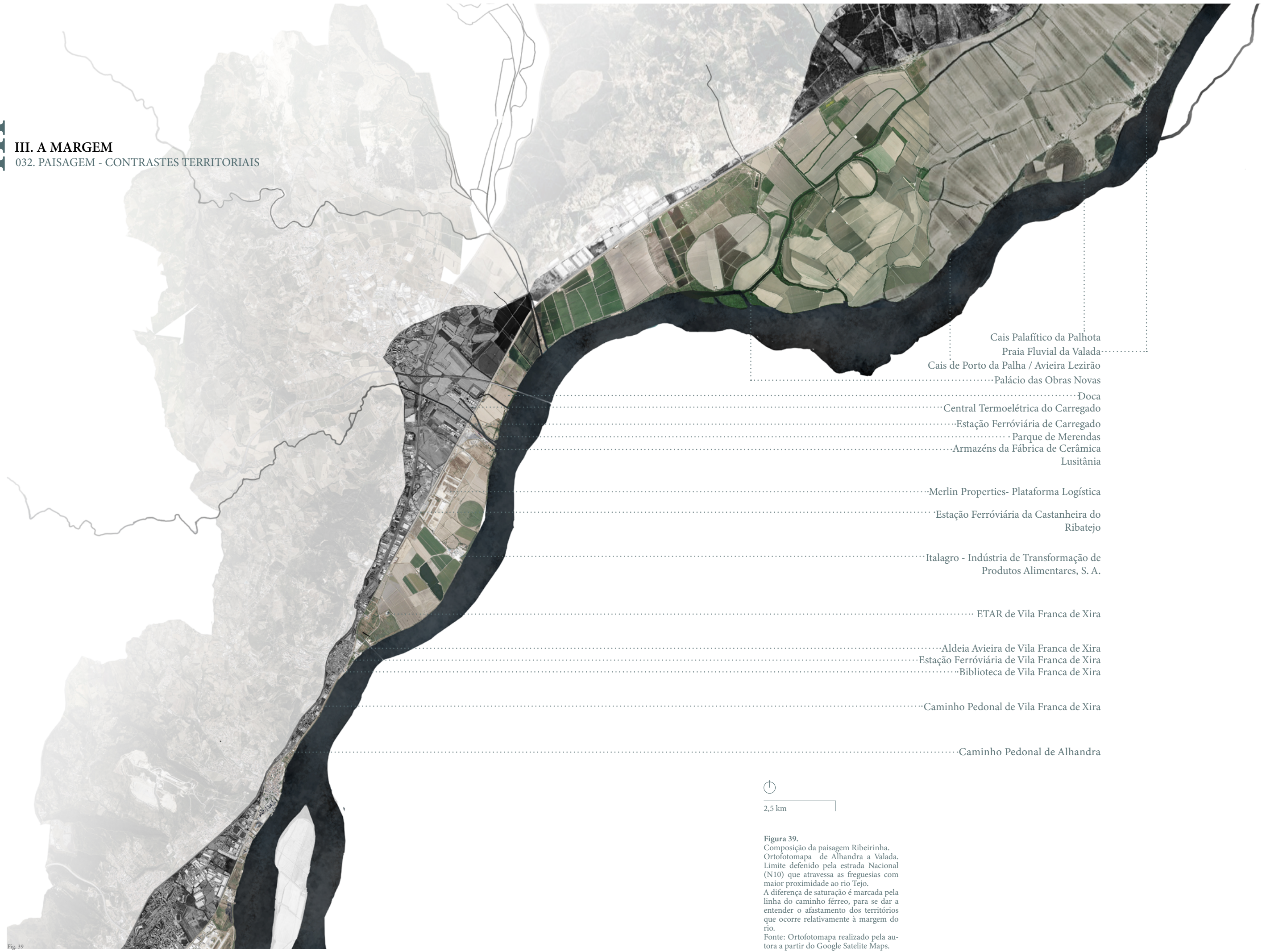
Legenda figura:

- 1 Santarém
- 2 Valada
- 3 Azambuja
- 4 Vila Nova da Rainha
- 5 Carregado e Cadafais
- 6 Castanheira do Ribatejo
- 7 Vila Franca de Xira
- 8 Alhandra
- 9 Alverca do Ribatejo e Sobralinho
- 10 Póvoa de Santa Iria e Forte da Casa
- 11 Santa Iria de Azóia, São João da Talha e Bobadela
- 12 Sacavém e Prior Velho
- 13 Moscavide e Portela
- 14 Lisboa

2,5 km

Figura 38. Ortofotomapa de Lisboa a Santarém, destacando as freguesias com maior proximidade ao Rio Tejo, 2024. A vermelho está localizado a antiga Fábrica de Cerâmica da Lusitânia (agora ocupado pela CIGD) no centro de Lisboa, e a norte os Armazéns da Fábrica de Cerâmica da Lusitânia. Fonte: Desenho elaborado pela Autora.

III. A MARGEM
032. PAISAGEM - CONTRASTES TERRITORIAIS



- Cais Palaftico da Palhota
- Praia Fluvial da Valada
- Cais de Porto da Palha / Avieira Lezirão
- Palácio das Obras Novas
- Doca
- Central Termoelétrica do Carregado
- Estação Ferróviária de Carregado
- Parque de Merendas
- Armazéns da Fábrica de Cerâmica Lusitânia
- Merlin Properties- Plataforma Logística
- Estação Ferróviária da Castanheira do Ribatejo
- Italagro - Indústria de Transformação de Produtos Alimentares, S. A.
- ETAR de Vila Franca de Xira
- Aldeia Avieira de Vila Franca de Xira
- Estação Ferróviária de Vila Franca de Xira
- Biblioteca de Vila Franca de Xira
- Caminho Pedonal de Vila Franca de Xira
- Caminho Pedonal de Alhandra



Figura 39.
Composição da paisagem Ribeirinha.
Ortofotomapa de Alhandra a Valada.
Limite defenido pela estrada Nacional (N10) que atravessa as freguesias com maior proximidade ao rio Tejo.
A diferença de saturação é marcada pela linha do caminho férreo, para se dar a entender o afastamento dos territórios que ocorre relativamente à margem do rio.
Fonte: Ortofotomapa realizado pela autora a partir do Google Satellite Maps.

III. A MARGEM

033. METAMORFOSE RIBEIRINHA

Historicamente, o Tejo constituiu uma via essencial para o transporte e a comunicação, conectando Lisboa a regiões interiores como o Ribatejo e Santarém. Desde o século XIV são documentadas dificuldades na travessia entre Lisboa e Almada, o que motivou iniciativas para a construção de estruturas como cais.¹⁴⁹ Esta paisagem, reconfigurada por fatores naturais - como mudanças climáticas e oscilações no nível do mar - e por intervenções humanas, transformou o Tejo num sistema de canal único, pontuado por algumas ilhas.¹⁵⁰

*“O Tejo constitui desde sempre uma importante acessibilidade, motivando o contacto entre povoações a montante. Embarcações do Ribatejo, de Santarém e seu termo... desciam o Tejo até Lisboa. Traziam as importações da cidade e, depois no regresso, levavam as exportações de Lisboa, muitas vezes com produtos oriundos do Tejo, estabelecendo trocas entre a Estremadura e o Alentejo.”*¹⁵¹

O grande terremoto de 1755 trouxe mudanças significativas ao litoral do Tejo. A reconstrução de Lisboa e a modernização da cidade levaram à consolidação das margens para fins comerciais, incluindo a criação de infraestruturas portuárias, como o Porto de Lisboa. Até então dominadas por quintas e cais nobres para o escoamento agrícola, as margens começaram a acolher atividades industriais, marcando a transição de um espaço predominantemente agrícola para um polo industrial.¹⁵²

*“As cartas topográficas de Lisboa, a partir de meados do século XIX, mostram essa gradual conquista ao Tejo, que fez desaparecer praias, cais, docas, caldeiras de moinhos de maré, quintas, e até fenómenos geográficos de significado fluvial, como o cabo Ruivo.”*¹⁵³

No início do século XVII, Frei Nicolau de Oliveira registou a intensa atividade fluvial na Ribeira de Lisboa, com mais de 1500 embarcações no rio, evidenciando a sua importância económica e estratégica nas intensas trocas entre o Alentejo e a Estremadura. Este tráfego destacava o papel do Tejo como eixo central do comércio marítimo, sustentando rotas coloniais e reforçando a influência naval portuguesa durante os Descobrimentos.¹⁵⁴

Ao longo do século XIX, as margens do Tejo passaram por modificações mais intensas, impulsionadas pelas exigências urbanas e industriais. A construção de portos e docas levou ao desaparecimento de estruturas tradicionais, como os moinhos de maré.

Esta modernização reflete a continuidade de um legado romano, no qual Lisboa já era um importante centro portuário e industrial, com destaque para atividades como a pesca e a tecelagem. Escavações arqueológicas revelaram ocupações estratégicas das margens desde o período romano, comprovando a relevância económica do Tejo para a antiga Roma.¹⁵⁵

Sob domínio romano, as margens do Tejo começaram a ser ocupadas no final do século II a.C., com períodos alternados de abandono e reocupação até à sua consolidação no período imperial. Essa ocupação, em ambas as margens do rio, sugere um interesse estratégico por parte de Roma, com atividades ligadas à exploração mineral — como a extração de ouro — que poderá ter tido início antes do que até agora se supunha. Estes fatores indicam que a evolução do Tejo foi marcada por profundas transformações económicas, sociais e culturais, que definiram a paisagem e a história da região.¹⁵⁶

A bacia hidrográfica do Tejo já não se encontra no esplendor da sua origem, os seus contornos singelos, moldados ao longo do tempo, foram alterados à medida que se modificou a perceção da população e a sua vivência com o Tejo, numa adaptação às formas de vida de cada época. Tal processo resultou, atualmente, numa distopia de utilizações e de relações na vida à margem. O entendimento dessa metamorfose permite compreender as dinâmicas que moldaram as margens do Tejo, numa expansão progressiva ao longo do tempo, motivada por alterações no curso do rio e por sucessivos aterros. Na figura 41, é evidenciada a importância do Cais da Vala do Carregado na navegação.

149 CUSTÓDIO, Jorge; FOLGADO, Deolinda - Caminho do Oriente - Guia do Património Industrial, p. 15.

150 BRANDAO, Jose Manuel; MALASPINA, Elisabetta Flocchi - Uma obra (in)consequente: a Vala da Azambuja em meados do século XIX. Revista de História da Sociedade e da Cultura, p. 167.

151 CUSTÓDIO, Jorge; FOLGADO, Deolinda - Caminho do Oriente - Guia do Património Industrial, p. 15.

152 Idem, p.16-18.

153 CUSTÓDIO, Jorge; FOLGADO, Deolinda - Caminho do Oriente - Guia do Património Industrial, p. 15.

154 CASTILHO, Júlio - A Ribeira de Lisboa. Descrição Histórica da Margem do Tejo Desde a Madre-de-Deus até Santos-o-Velho, p.89.

155 Idem, p. 83.

156 FABIÃO, Carlos - Por este rio acima: a bacia hidrográfica do Tejo na conquista e implantação romana no ocidente da Península Ibérica. CIRA-ARQUEOLOGIA III, p. 9.

Figura 40. “Planta do rio Tejo, desde Salvaterra até ao Carregado” (GUERRA, 1861). No canto inferior esquerdo mostra as portas do canal construídas por Giulio Sarti e a estação da Companhia para recepção e abrigo dos passageiros em trânsito entre o Tejo e o canal, conhecida por Palácio das Obras Novas”.

Fonte: BRANDAO, Jose Manuel; MALASPINA, Elisabetta Flocchi - Uma obra (in)consequente: a Vala da Azambuja em meados do século XIX. Revista de História da Sociedade e da Cultura. Lisboa. [Em linha] 22:1 (2022) 165-188. Disponível em: <https://www.researchgate.net/publication/362205878>



Fig. 40



Figura 41.
Composição de Coberturas Aerofoto-
gráficas de 1965 (abrange o território
de Vila Franca de Xira ao Carregado) e
de 1972 (compõe o território a Norte de
Vila Nova da Rainha).
1965 à escala 15000.
1972 à escala 15000.
Direção Geral do Território. Composi-
ção de diversas coberturas pela autora.

Figura 42.
Composição de Coberturas Aerofoto-
gráficas de 1988 (abrange o território de
Castanheira do Ribatejo ao Carregado) e
de 1990 (compõe o território a Norte de
Vila Nova da Rainha).
1988 à escala 8000.
1990 à escala 33000.
Direção Geral do Território. Composi-
ção de diversas coberturas pela autora.

A mudança territorial faz parte da evolução histórica e é representativa das diferentes fases temporais, sócio económicas e as necessidades de cada época, contudo, vai-se formando uma linha cada vez mais ténue entre o rio e a população, num afastamento exponencial de um passado rico e identitário. Abandonam-se costumes e tradições, adaptam-se as margens ao que é conveniente, e perdem-se as suas formas originais. Estas composições relatam a vivência que se perdeu com o rio, em duas épocas distintas, bem como o progressivo ganho de território por parte de algumas indústrias instaladas junto à margem. Destaca-se, neste contexto, a abertura da Vala da Central Termoelétrica do Carregado, que marcou e dividiu de forma considerável a frente ribeirinha, naquele território. O antigo relacionamento entre o Tejo e as comunidades ribeirinhas dilui-se, enquanto o rio e as suas margens são adaptados às necessidades modernas, distanciando-se progressivamente das tradições e formas originais.



III. A MARGEM

034. NAVEGABILIDADE E INTENÇÕES À MARGEM

Ao longo dos séculos, o Tejo foi palco de intensa atividade fluvial, com uma grande variedade de embarcações¹⁵⁷ que desempenharam um papel essencial no transporte de mercadorias e passageiros. Em 1552, Lisboa contava com 1490 embarcações fluviais, incluindo barcas e batéis, utilizadas para responder às crescentes exigências de transporte. A partir do século XVI, estas embarcações passaram por um processo de especialização, com o desenvolvimento de diferentes modelos de construção, como as de quilha e fundo raso, adaptadas tanto às condições das águas do Tejo como às necessidades específicas de navegação e pesca.¹⁵⁸

O Tejo foi reconhecido como sendo uma importante via de comunicação, que integrava rotas fluviais difíceis entre as antigas cidades de Olisipo (Lisboa) e Scallabis (Santarém), acompanhado de um percurso terrestre de origem romana, que conectava também as duas cidades.¹⁵⁹ O percurso fluvial entre as cidades era uma rota de comunicação central do Tejo, essa importância também foi reconhecida pelo geógrafo grego Estrabão, que, desde a Antiguidade, apontava o papel central do Tejo na relevância estratégica de *Olisipo* e *Scallabis* na região da *Lusitânia*.¹⁶⁰

Apesar de desafios relativos à drenagem ao longo do rio e inundações, a navegação fluvial manteve-se relevante até ao século XX, desempenhando um papel crucial no transporte de pessoas e bens entre as margens do rio.



Fig. 43

¹⁵⁷ Entre as mais emblemáticas, destacam-se os caçatros, caíques, botes, batéis, canoas, faluas e o bote cacilheiro para transporte de passageiros; e os barcos dos moinhos, barcos de Riba-Tejo, cargueiros, bateiras, varinos e fragatas para mercadorias. Para a pesca, utilizaram-se caíques, saveiros e muletas. Dentre essas embarcações, os varinos e fragatas se destacaram como símbolos do transporte fluvial de carga no Tejo. VEIGA, Luís Bayó - Breve História das Embarcações do Estuário do Tejo [Em linha]. GetLisbon. [Consult. 02 junho 2025]. Disponível em: <https://getlisbon.com/pt/getlisbon-comida-pt/breve-historia-embarcacoes-estuário-tejo/>

¹⁵⁸ Ibidem.

¹⁵⁹ MANTAS, Vasco Gil - A estrada romana de Olisipo a Scallabis. Traçado e vestígios. Cira Arqueologia, p.7.

¹⁶⁰ Ibidem.

¹⁶¹ Idem, p.14.

¹⁶² Ibidem.

¹⁶³ INAG - PLANO DE BACIA HIDROGRÁFICA DO RIO TEJO - Anexo Temático 8-Usos e Ocupação do Domínio Hídrico, p. 53.

¹⁶⁴ MANTAS, Vasco Gil - A estrada romana de Olisipo a Scallabis. Traçado e vestígios. Cira Arqueologia, p. 13.

Figura 43. Família de Avieiros em Vila Franca de Xira, sem data. Monumentos aos Avieiros. Disponível em: «<https://www.museu-municipalvfxira.pt/pt/286/monumento-aos-avieiros>»

Figura 44. Ilustração de Carlos Salgado, 1985. FRANCISCO, Vicente - Recordações da navegação. Associação ed. Salvaterra de Magos : Câmara Municipal de Salvaterra de Magos, 1987

Alguns relatos de Júlio de Castilho, olisipógrafo, retratam a intensa atividade fluvial na orla ribeirinha e a chegada de produtos a Lisboa provenientes de várias regiões, como Abrantes, Santarém e o Ribatejo, onde se verificou a expansão de centenas de fábricas ao longo do rio Tejo.¹⁶¹

Contudo, a importância da navegação fluvial começou a decair a partir de meados do século XX, especialmente após a inauguração da ponte de Vila Franca de Xira, em 1951, e, mais tarde, da Ponte sobre o Tejo (Ponte 25 de Abril), em 1966.¹⁶² Com estas infraestruturas, o transporte fluvial foi progressivamente substituído pelo transporte rodoviário, com fragatas e varinos a serem substituídos por ferryboats e camiões. Esse declínio foi ainda mais acelerado pelo desenvolvimento da rede viária, que facilitou a circulação terrestre de mercadorias, reduzindo a dependência da navegação no Tejo.¹⁶³

Além disso, o Baixo Tejo sofreu alterações resultantes de fenómenos eustáticos, que provocaram a regressão do nível do mar, impactando tanto a navegabilidade como o traçado das antigas vias fluviais. Estas mudanças contribuíram para transformar profundamente a dinâmica do rio e das suas margens, marcando a transição de um cenário dominado pela atividade fluvial para um modelo em que o transporte terrestre assume um papel predominante.¹⁶⁴



Fig. 44

III. A MARGEM

034. NAVEGABILIDADE E INTENÇÕES À MARGEM

Embora Portugal possua uma rica herança marítima, a utilização recreativa do Tejo e de outros rios do país é relativamente recente e pouco explorada. Contudo, o estuário do Tejo tem emergido como um destino relevante para atividades como a vela e outras práticas de lazer, evidenciando um potencial promissor, especialmente quando aliado às paisagens naturais da região.

O estuário do Tejo ainda permite a circulação de grandes navios oceânicos, que conseguem alcançar a doca do Poço do Bispo. Para além destas operações, a navegação fluvial com maior relevância económica centra-se no abastecimento da central termoeleétrica do Carregado, que recebe combustíveis transportados por via fluvial.¹⁶⁵ Atualmente, a navegação fluvial no Tejo está limitada a embarcações de pequena dimensão, com exceção da movimentação de cargas, dominada pelo transporte de areias dragadas do leito do rio.¹⁶⁶

A extensão navegável do rio prolonga-se até Salvaterra de Magos, com uma profundidade média de 4 metros, e até Constância, onde esta é de cerca de 2 metros. Estas condições permitem a circulação de embarcações com calado até 3 metros em Salvaterra e inferior a 1 metro em Constância. Adicionalmente, a vala de Azambuja oferece profundidades que possibilitam operações de navegação. O percurso navegável no Tejo é condicionado pelas dimensões e características das embarcações modernas, que requerem curvas amplas e profundidades mínimas de 4,5 metros para barcos com até 3,5 metros de calado. O limite de barcos de maior dimensão situa-se no Carregado, sendo que a jusante até ao porto de Lisboa navegam barcos de maior porte e a montante a atividade de navegação assume um carácter predominantemente local, servindo à ligação entre margens ou a práticas piscatórias, quer de natureza comercial, quer recreativa.¹⁶⁷

No segmento da navegação desportiva e recreativa observa-se cada vez mais aderência como em Vila Franca de Xira e Valada, contudo ainda existe uma utilização limitada e intermitente em determinadas áreas.¹⁶⁸

Com o aumento das atividades lúdicas e com algumas indústrias ainda em vigor junto à margem, a pesca no Tejo tem sofrido um declínio significativo nas últimas décadas, apesar do reconhecido potencial piscícola do rio e dos seus afluentes. Este cenário reflete o progressivo abandono do uso tradicional do Tejo, em consonância com transformações sociais e económicas que têm impactado negativamente as atividades ribeirinhas.¹⁶⁹

Para além da função de transporte, a modernização da navegabilidade do Tejo representa uma oportunidade para diversificar os usos do rio, gerando impactos positivos nas dinâmicas regionais e urbanas e com a possibilidade de recuperação das zonas ribeirinhas e a reaproximação entre as cidades e o rio, capazes de maximizar tanto o valor económico como o recreativo do Tejo.¹⁷⁰

¹⁶⁵ No médio estuário, refere-se, o transporte em batelões de combustível para a Central do Carregado (EDP), substituindo as tradicionais fragatas devido ao crescimento do transporte rodoviário. INAG - PLANO DE BACIA HIDROGRÁFICA DO RIO TEJO - Anexo Temático 8-Usos e Ocupação do Domínio Hídrico, p. 53.

¹⁶⁶ Os batelões que transportam areia extraída do leito do rio, que chegam a números significativos, com cerca de 500 a 600 mil metros cúbicos de areia transportados anualmente. Idem, p. 52.

¹⁶⁷ Ibidem.

¹⁶⁸ Idem, p. 143.

¹⁶⁹ Idem, p. 86.

¹⁷⁰ O desenvolvimento de uma via navegável no Tejo teria impactos positivos significativos, como a redução de custos de transporte, a integração do interior do país com o porto de Lisboa e a promoção do desenvolvimento económico nas regiões do Médio e Alto Tejo. Essa infraestrutura poderia diminuir as assimetrias regionais, impulsionar atividades industriais e aumentar o comércio, com benefícios de longo prazo para o país. INAG - PLANO DE BACIA HIDROGRÁFICA DO RIO TEJO - Anexo Temático 8-Usos e Ocupação do Domínio Hídrico, p. 55.

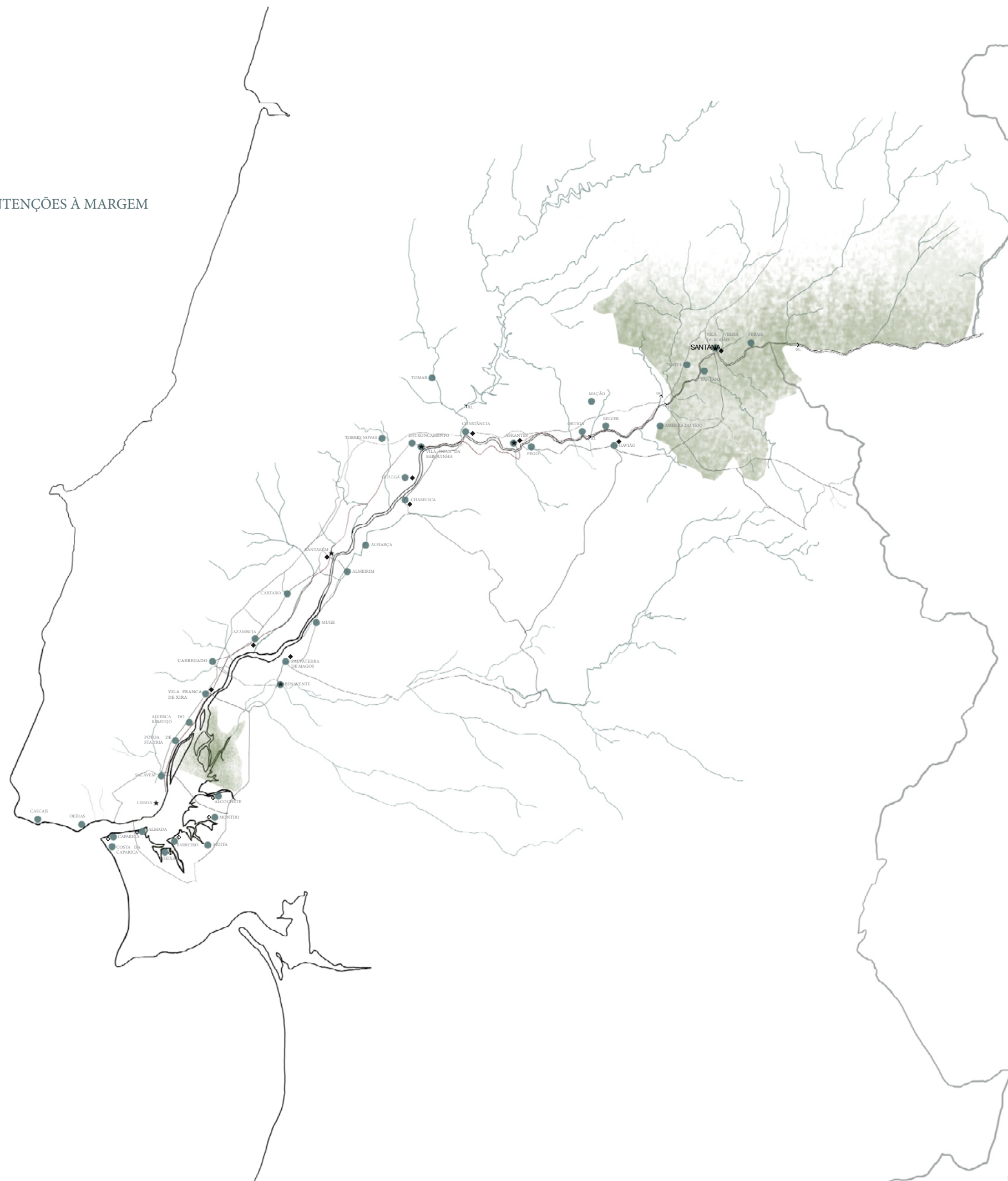


Fig. 45



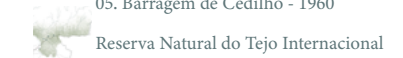
Fig. 46

Figura 45 e 46. Ilustração de Carlos Salgado, 1885. FRANCISCO, Vicente - Recordações da navegação. Associação ed. Salvaterra de Magos : Câmara Municipal de Salvaterra de Magos, 1987



Legenda figura:

- Barragens:
01. Barragem de Castelo de Bode - 1951
02. Barragem de Belver - 1952
03. Barragem do Fratel - 1973
04. Barragem da Pracana - 1950
05. Barragem de Cedilho - 1960



Reserva Natural do Tejo Internacional



Geopark Naturtejo



Vias de circulação principais



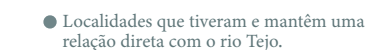
Linha Ferroviária



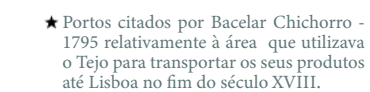
Antigos Portos Fluviais de relevância- de acordo com o mapa de Vicente Francisco de 1987.



Atuais Portos Fluviais de relevância



Localidades que tiveram e mantêm uma relação direta com o rio Tejo.



Portos citados por Bacelar Chichorro - 1795 relativamente à área que utilizava o Tejo para transportar os seus produtos até Lisboa no fim do século XVIII.



25 km

Figura 47.
Desenho do percurso do Rio Tejo por Portugal desde a sua foz, até a entrada em Espanha. Representa todas as localidades que tiveram ou mantêm atualmente uma simbiose com o rio, assinalando duas grandes infraestruturas, a linha férrea e as vias de circulação principais, enquanto elementos de agregação entre cidade e zona ribeirinha.
Fonte: Desenho realizado pela autora com base nos desenhos de Cristina Reis.

REIS, Cristina Maria Dos Santos - Entre margens: O rio Tejo enquanto plataforma de conhecimento do território. Dissertação de Mestrado, 2016.

III. A MARGEM

034. NAVEGABILIDADE E INTENÇÕES À MARGEM

A ocupação das margens do rio Tejo por comunidades migrantes, embora de datação incerta, insere-se num movimento sazonal de deslocação de norte para sul, durante o qual populações se estabeleceram ao longo das margens do Tejo e do seu afluente Alviela. Entre essas comunidades destacam-se os avieiros, que utilizavam embarcações adaptadas como habitações flutuantes. Estas, frequentemente ancoradas e cobertas por estruturas improvisadas, simbolizavam uma convivência íntima com o rio, refletindo uma interação direta e quotidiana com o ambiente aquático. Com o tempo, essas comunidades expandiram-se por ambas as margens, contribuindo para a singularidade cultural das populações ribeirinhas.

Os primeiros assentamentos palafíticos, localizados entre Espinho e São Pedro de Moel, consistiam em estruturas modestas, construídas em madeira, destinadas a responder às necessidades sazonais dos pescadores.¹⁷¹

O processo de urbanização e a modernização das infraestruturas, particularmente nas zonas costeiras - que incluíram a construção de pontes e a atualização dos sistemas de transporte - enfraqueceram progressivamente a relação tradicional entre as comunidades e o rio, substituindo gradualmente os métodos ancestrais por soluções mais eficientes. Este progresso marcou o declínio da navegação fluvial como prática histórica, bem como o desaparecimento de formas de vida intimamente ligadas ao rio.¹⁷²

Apesar das transformações ocorridas, as memórias dessas práticas tradicionais mantêm-se vivas nas narrativas das comunidades ribeirinhas e nas heranças culturais transmitidas entre gerações. Estas populações coexistiam com o rio, utilizando embarcações que, em grande parte, desapareceram com o avanço tecnológico, levando consigo modos de vida que moldaram a identidade das margens do Tejo.¹⁷³

A navegabilidade do rio Tejo, enquanto reflexo da evolução das infraestruturas, evidencia igualmente as mudanças na relação simbólica e funcional das comunidades com o rio. A revitalização das vias navegáveis representa um desafio que ultrapassa os objetivos meramente económicos, exigindo uma harmonização entre desenvolvimento e preservação cultural.¹⁷⁴

As tradições dos avieiros, profundamente enraizadas no Tejo, constituem um exemplo de património cultural que importa salvaguardar enquanto parte integrante da identidade coletiva. A navegação no Tejo transcende a dimensão utilitária do transporte fluvial, incorporando um legado histórico e cultural que ainda ressoa nas comunidades locais e na paisagem transformada. Este equilíbrio entre modernização e salvaguarda do passado sublinha a importância de integrar o progresso das infraestruturas com o respeito pela memória coletiva, a fim de preservar a ligação simbólica e funcional entre o rio e as populações que dele dependiam. Assim, a navegação fluvial surge não apenas como um recurso económico, mas como um elemento de conexão histórica e cultural que enriquece a identidade regional.¹⁷⁵

171 ALMEIDA, Filipa Alexandra Da Costa - Aldeias Palafíticas fluviais em Portugal: urbanismo e arquitectura Avieira, p. 32.

172 Idem, p.39.

173 OLIVEIRA, Ernesto Veiga De; GALHANO, Fernando; PEREIRA, Benjamin - Construções primitivas em Portugal. Em DOM QUIXOTE (Ed.) - Portugal de Perto, p. 22.

174 Idem, p. 23.

175 Idem, p. 74- 75.

Figura 48 e 49.
Cais Palafítico da Carrasqueira. Fotografia de Paulo Ferreira, 15 de dezembro de 2015.

A imagem demonstra alguns varados na margem, cobertos com um toldo, elevadas do solo através de estacas.¹⁹ Representa um dos cais palafíticos mais emblemáticos que ainda existem atualmente em Portugal. Os cais palafíticos pertencem à história avieira, que tiveram uma grande importância na cultura piscatória. Marcada pela estrutura palafítica, em madeira, induz um suposto de possibilidades interventivas futuras. Os métodos simples e claros, traduzem-se numa comunicação clara e respeitadora do Tejo, sem se impor, essa estrutura de madeira parece flutuar por entre a margem. A simplicidade de construção de tábuas e estacas remete-se para a calma do Tejo. As estacas marcam um tempo.

Disponível em: <https://www.aosabor-dovento.com/galerias/cais-palafitico-da-carrasqueira-uma-maravilha-rio-sado/>



Fig. 48

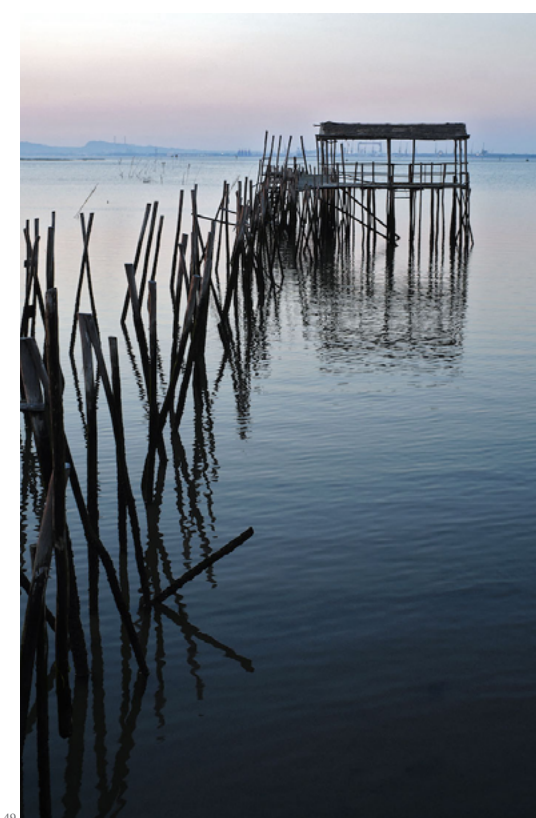


Fig. 49

III. A MARGEM

034. NAVEGABILIDADE E INTENÇÕES À MARGEM

Estas estruturas ancestrais, construídas em madeira, agora em decadência fizeram parte de um movimento avieiro cuja implantação mantinha uma forte relação com o território em que se inseria e as oportunidades materiais que havia. Essa materialidade muito identitária de um tempo passado, retém-se agora em novas propostas de cais, essas estruturas naturais que reforçam o contato e a vivência com a água tornaram-se o arquétipo para construções futuras de cais, em adaptações materialísticas e formais diferentes, mas que mantêm o mesmo princípio de interação com o ambiente aquático em que se inserem. O cais é, portanto, uma estrutura secular, cuja identidade permanece mesmo se materializada às necessidades atuais e territoriais. Assim, pretende-se apresentar uma análise moderna de uma estrutura de cais e remarcar o ponto de convergência das intenções subjacentes às estruturas efêmeras e às estruturas permanentes, através da comparação entre dois casos de estudo que se afirmam opostos projetuais.

The Floating Piers, concebido por Christo (1935–2020) e Jeanne-Claude (1935–2009), foi uma instalação temporária exibida ao público durante 16 dias. Desenvolvido a partir de uma ideia concebida em 1970, este projeto tornou-se a primeira grande obra realizada por Christo após o falecimento de Jeanne-Claude.

A instalação evocava um sentimento de liberdade e exploração, ao proporcionar uma nova perspectiva e uma conexão íntima com a paisagem, libertando-se das limitações da terra. Promovia uma reflexão sobre a relação entre o ser humano e a natureza, tornando a arte acessível a todos por meio de uma interação direta com a instalação. Apesar de frequentemente classificada como escultura, a obra transcende os limites desta disciplina, sendo muitas vezes interpretada como uma forma de arquitetura, devido à sua escala, impacto e abordagem inovadora na exploração dos limites e da criatividade.¹⁷⁶

Em contraste, o Cais Palafítico da Carrasqueira (figura 48 e 49) apresenta uma estrutura tradicional associada à permanência e à continuidade histórica. Este espaço reflete o cotidiano das comunidades ribeirinhas, com uma função orientada para as atividades piscatórias e o apoio às práticas culturais locais.¹⁷⁷ Ainda que possa ser entendido como um ponto de encontro comunitário, a sua essência está profundamente enraizada nas necessidades práticas e rotineiras dos habitantes da região, em contraste com a natureza efêmera e coletiva de *The Floating Piers*. *The Floating Piers* exalta a efemeridade, a transformação e a celebração coletiva, promovendo a valorização do momento presente e uma sensação de comunidade. Por outro lado, o Cais Palafítico da Carrasqueira simboliza funcionalidade e resiliência cultural, estabelecendo um diálogo contínuo entre o ser humano e a paisagem ao longo do tempo.

Ambos os projetos partilham uma ligação simbólica à água e à natureza, ampliando a compreensão das diversas formas de interação entre o ser humano, a arquitetura e o meio natural. O sentimento de pertença à água e interação com o meio aquático vai para lá dos métodos utilizados, estruturas antagônicas, são exemplos de construções que resistem ao tempo pelo “conceito de continuidade construtiva”¹⁷⁸ que as define indiferente à temporalidade ou permanência, tornam-se heranças construtivas que reivindicam património e tempo.

¹⁷⁶ CHRISTO e JEANNE-CLAUDE - *The Floating Piers* [em linha]. Sulzano: Christo e Jeanne-Claude, 2016. [Consult. 18 jun. 2025]. Disponível em: <https://christojeanneclaude.net/artworks/the-floating-piers/>

¹⁷⁷ OLIVEIRA, Ernesto Veiga De; GALHANO, Fernando; PEREIRA, Benjamin - *Construções primitivas em Portugal*. Em DOM QUIXOTE (Ed.) - *Portugal de Perto*, p. 23.

¹⁷⁸ *Ibidem*.

Figura 50.
Desenho de *The Floating Piers*. Lake Iseo, Italy, 2014-16.
Fotografia de André Grossmann.
Christo and Jeanne-Claude Foundation
Disponível em: <https://www.christojeanneclaude.net/artworks>

Figura 51.
Fotografia de *The Floating Piers*
Lake Iseo, Italy, 2014-16.
Fotografia de Wolfgang Volz, 2016.

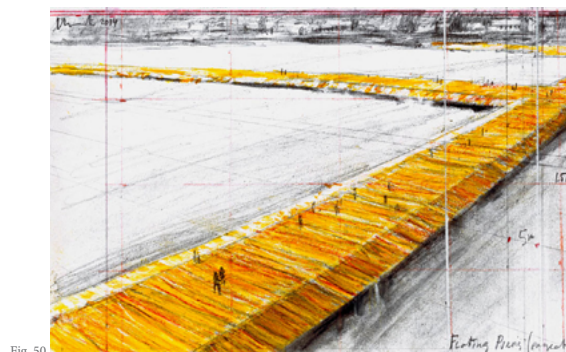


Fig. 50

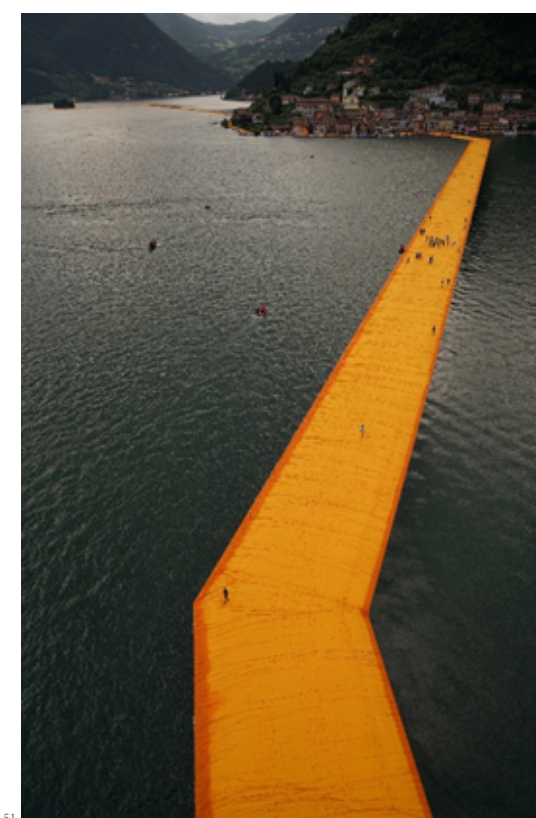


Fig. 51

IV. o lugar

041. IMPLANTAÇÃO ESTRATÉGICA - ARMAZÉNS DA FÁBRICA DE CERÂMICA LUSITÂNIA

042. ENTRE MATÉRIAS - RELAÇÃO DE CAUSALIDADE

043. PAISAGEM E EVOLUÇÃO

044. MEMÓRIA DO LUGAR - INTENÇÕES

IV. O LUGAR

041. IMPLANTAÇÃO ESTRATÉGICA - ARMAZÉNS DA FÁBRICA DE CERÂMICA LUSITÂNIA

A expansão territorial da Fábrica Lusitânia, decorreu em diversas zonas do país, incluindo na Vala do Carregado, onde construíram uma fábrica junto à estação ferroviária do Carregado e adquiriram um armazém existente à margem do rio, esses movimentos reafirmaram a importância estratégica da região. O Carregado desempenhou um papel central no desenvolvimento das rotas de comunicação em Portugal, destacando-se como um ponto de conexão essencial, reunindo as funções de porto fluvial, estação ferroviária e nó viário crucial para a ligação com o norte do país.¹⁷⁹

A freguesia do Carregado foi criada em 1934, sendo extinta em 2013 e posteriormente integrada na freguesia de Cadafais. Apesar dessas alterações, o Carregado continua a desempenhar um papel relevante como centro de comunicações, caracterizado pela significativa atividade comercial e industrial. Historicamente, a Vala do Carregado pertenceu ao concelho de Vila Franca de Xira até 1837, a partir dessa data passou a integrar o concelho de Alenquer.¹⁸⁰ A Vala do Carregado, que dá nome à terra e ao rio, também conhecido como Rio Grande da Pipa, marca a delimitação entre dois concelhos – Vila Franca de Xira e Alenquer.

Nas últimas décadas, a zona ribeirinha do Carregado tem enfrentado desafios relacionados ao crescimento industrial desordenado, caracterizado pela proliferação de áreas industriais obsoletas e pela desertificação progressiva de bairros residenciais. Paralelamente, a população tem-se concentrado nos centros urbanos, especialmente ao longo dos principais eixos viários e ferroviários.

179 PEREIRA, Hugo Silveira - As Viagens Ferroviárias Em Portugal (1845-1896). CEM Cultura, Espaço & Memória : revista do CITCEM, p. 30.

180 Ibidem.

Figura 52. Desenho elaborado pela autora a partir de mapas do Google Satellite Maps. A azul está compreendido o rio Tejo desde a Embocadura do Tejo até Valada, a amarelo está assinalada as estradas principais que conectam Santarém a Lisboa, com passagem no Carregado. A linha branca representa a linha de caminho férreo. Nos círculos laranjas e amarelo estão localizados, respetivamente, a Caixa Geral de Depósitos (antiga Fábrica de Cerâmica Lusitânia) e os Armazéns da Fábrica de Cerâmica Lusitânia na Vala do Carregado.

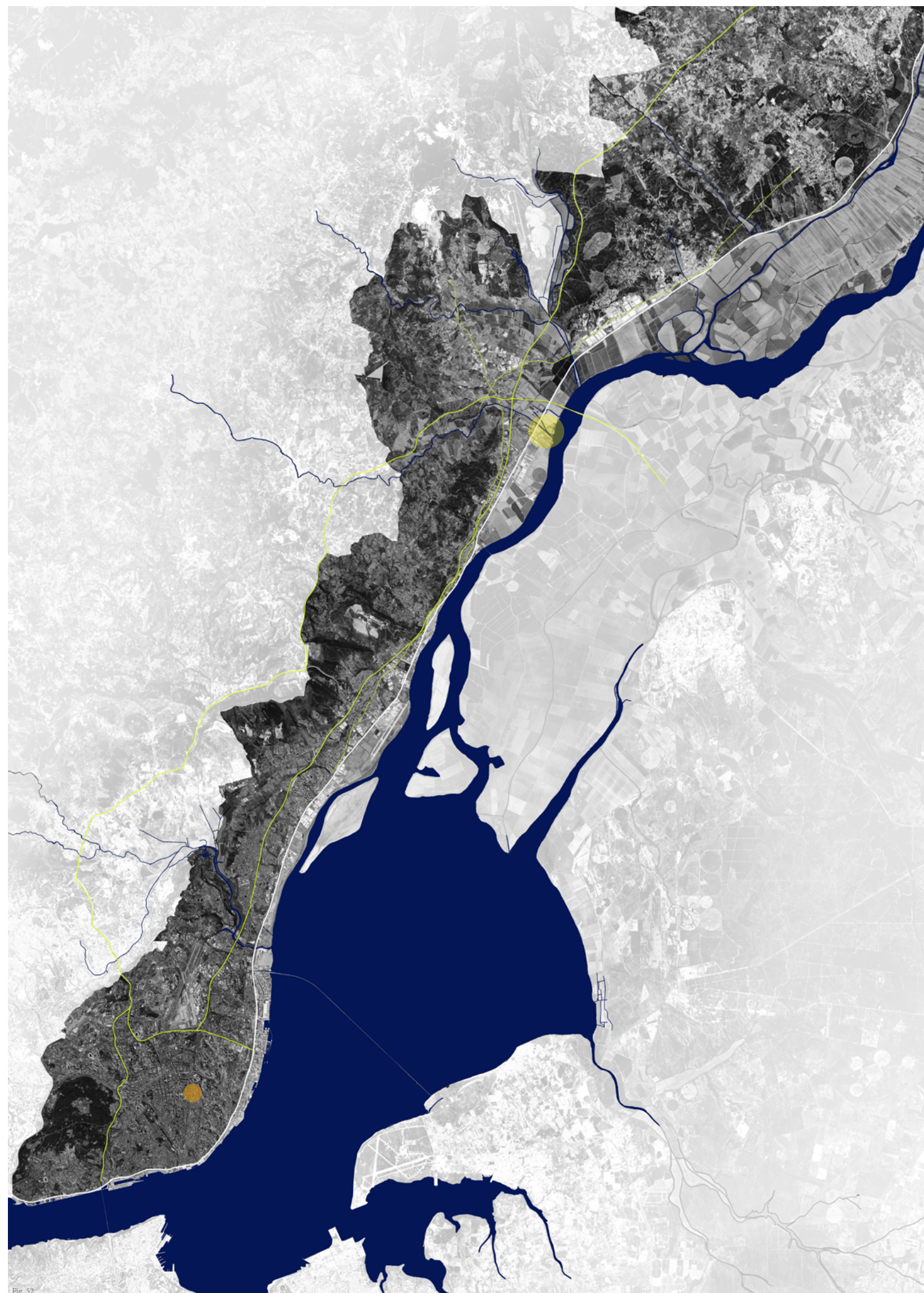


Fig. 52

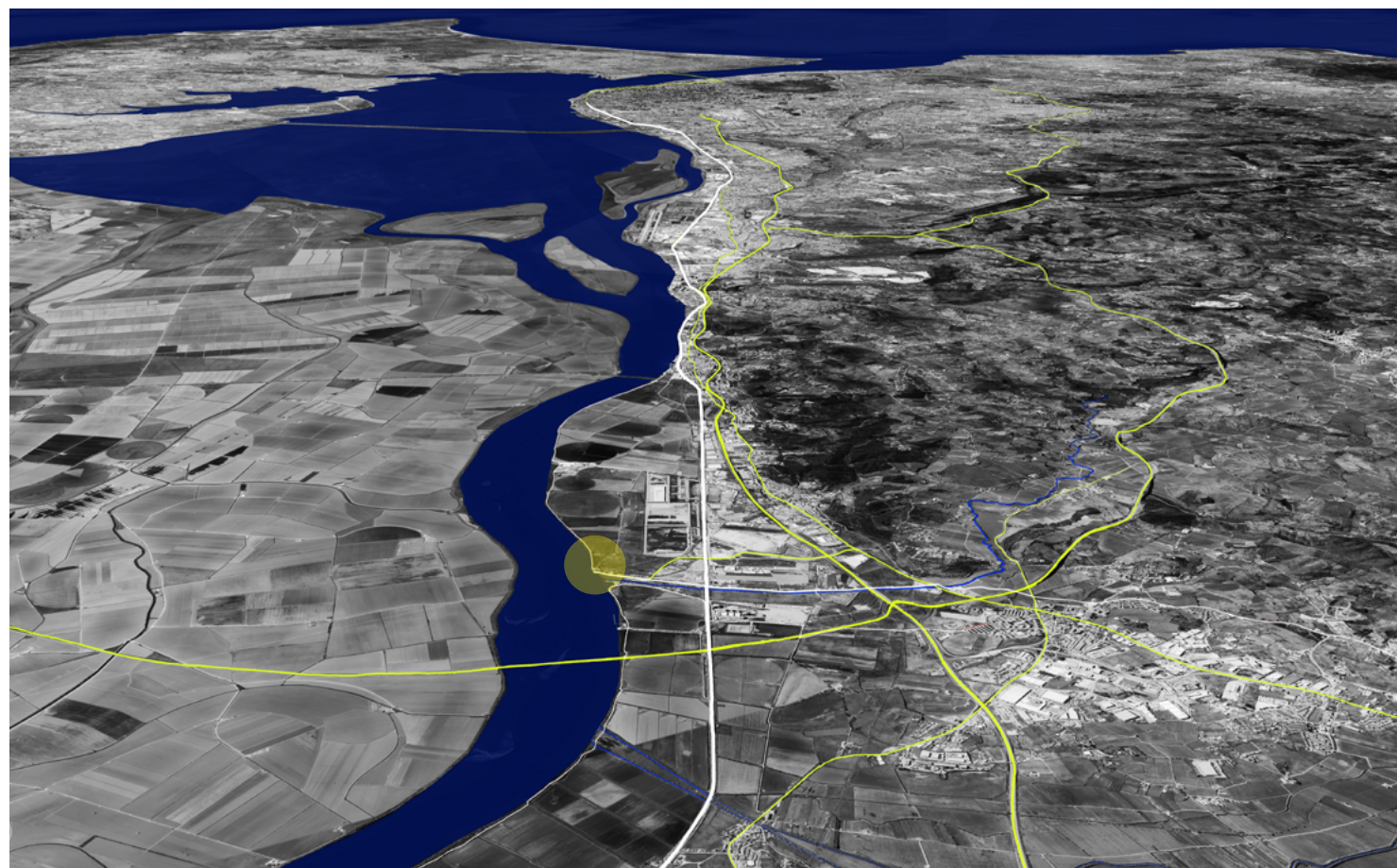


Fig. 53

Figura 53.
Imagem retirada do Gogle Earth Sate-
lite 2024 e manipulada pela autora no
Photoshop. A imagem demonstra a lo-
calização atual, demarcada pelo círculo
amarelo, dos Armazéns da Companhia
da Fábrica de Cerâmica Lusitânia. A li-
nha a branco representa a linha férrea e
as linhas amarelas representam as vias
de comunicação principal por transpor-
te automóvel, as que se mantem junto à
linha férrea são a Autoestrada (A1) e a
Estrada Nacional 10 (N10).
A imagem está de Sul (topo) para Norte
(baixo), onde se visualiza, respetiva-
mente, Lisboa (centro) e a freguesia do
Carregado e Cadafais.

Figura 54.
Fotografia aérea dos armazéns da Fábri-
ca de Cerâmica da Lusitânia na Vala do
Carregado.
Fonte: Autora



Fig. 54

IV. O LUGAR

042. ENTRE MATÉRIAS - RELAÇÃO DE CAUSALIDADE

A evolução da vila do Carregado, ocorreu de forma exponencial a partir da industrialização, regida fora do perímetro fluvial, evoluiu consoante outros fatores que contribuíram para a urbe atual, numa relação de causalidade. Em 28 de outubro de 1856, foi inaugurado o primeiro troço ferroviário de Portugal, ligando Lisboa (Cais dos Soldados) ao Carregado, num percurso de 36 quilómetros.¹⁸¹ A cerimónia, marcada pela presença de El-Rei Dom Pedro V, acompanhado pelo Infante Dom Luís e pelo Cardeal-Patriarca de Lisboa, contou com três locomotivas batizadas de "Portugal", "Coimbra" e "Santarém", e uma composição de 16 carruagens. O trajeto, percorrido em apenas 40 minutos, assinalou o início de uma nova era nos transportes em Portugal, dotando o país de uma infraestrutura inovadora para a época.

Antes do advento do caminho-de-ferro, o transporte entre Lisboa e o Carregado era realizado por barcos a vapor, frequentemente sujeitos a atrasos, o que evidenciava a necessidade de uma solução mais eficiente. A introdução do sistema ferroviário não só colmatou essa lacuna, como também consolidou o Carregado enquanto eixo logístico de grande relevância.¹⁸²

A introdução da Mala-Posta consolidou ainda mais o papel do Carregado como nó estratégico de comunicações. Em 28 de maio de 1855, foi inaugurada a carreira diária entre o Carregado e Coimbra, posteriormente expandida até ao Porto, em 1859. Este serviço conectava as principais cidades do país, utilizando diligências puxadas por cavalos para o transporte de passageiros e correspondência.¹⁸³

*“Por volta de 1895... o fenómeno da industrialização das periferias urbanas de Lisboa fazia-se já por ciclos concêntricos, atendendo, sobretudo, à implantação da linha de caminho de ferro. Esse fenómeno caracterizará a expansão industrial entre o concelho de Loures e o de Vila Franca de Xira.”*¹⁸⁴

Até 1910, a rede ferroviária nacional já alcançava os 3.000 quilómetros, resultado das ambiciosas políticas de obras públicas lideradas por Fontes Pereira de Melo. A Linha do Leste foi uma das primeiras grandes empreitadas, ligando Lisboa à fronteira espanhola, via Santarém. O Carregado, estrategicamente localizado, destacou-se como ponto de partida da Mala-Posta para o Norte do país, desempenhando um papel vital no contexto das comunicações e no transporte de passageiros e mercadorias.¹⁸⁵

*“A construção da Estação de Santa Apolónia prova o efeito do caminho-de-ferro na caracterização de Lisboa Oriental, na perspetiva de conquista das margens para as instalações industriais modernas.”*¹⁸⁶

A implementação da circunvalação ferroviária teve um papel crucial na integração do Carregado, conectando áreas centrais e periféricas do território nacional. Este sistema revolucionou não apenas o transporte de mercadorias, mas também a mobilidade da população trabalhadora, promovendo um novo paradigma logístico e social.¹⁸⁷ No século XX, o transporte rodoviário começou a complementar o ferroviário. Em 1926, a Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, em colaboração com a Empresa de Transportes entre Carregado e Alenquer, implementou serviços de transporte mistos. A estação do Carregado foi remodelada em 1930, pelo arquiteto Cottinelli Telmo, sendo reinaugurada no ano seguinte. Simultaneamente, foram realizadas melhorias na rede viária, nomeadamente a reparação do ramal da Estrada Nacional n.º 1 até à estação.¹⁸⁸

Desde o século XIX, o Carregado destacou-se como ponto estratégico para o desenvolvimento das infraestruturas de transporte em Portugal, evoluindo de uma pequena localidade para um elo essencial na rede ferroviária e rodoviária. A história do Carregado reflete a transição do país de um sistema logístico arcaico para uma era de interligação eficiente e moderna.¹⁸⁹

Contudo, a abertura do troço ferroviário Lisboa-Carregado criou uma separação no território e, consequentemente, verificou-se uma diminuição da circulação fluvial, resultante da adoção de uma nova forma de transporte mais eficiente. A ferrovia facilitou o transporte de mercadorias e pessoas e impulsionou o desenvolvimento urbano, estabelecendo uma relação de causalidade entre a indústria, o rio e a linha férrea.

181 INFRAESTRUTURAS DE PORTUGAL - Caminho de Ferro: 168 anos de História e Compromisso com o Futuro [Em linha], atual. 2024. [Consult. 20 mar. 2025]. Disponível em: www.infraestruturasdeportugal.pt/pt-pt/caminho-de-ferro-168-anos-de-historia-e-compromisso-com-o-futuro

182 Ibidem.

183 Ibidem.

184 CUSTÓDIO, Jorge; FOLGADO, Deolinda - Caminho do Oriente - Guia do Património Industrial, p.15.

185 UNIÃO DAS FREGUESIAS DE ALENQUER - Marco da Mala-Posta - Carregado [em linha]. Alenquer: União das Freguesias de Alenquer, [s.d.]. [Consult. 10 mar. 2025]. Disponível em: <https://www.alenquer.pt/pt/menu/972/monumentos.aspx#marco-da-mala-posta---carregado>

186 CUSTÓDIO, Jorge; FOLGADO, Deolinda - Caminho do Oriente - Guia do Património Industrial, p.15.

187 Ibidem.

188 INFRAESTRUTURAS DE PORTUGAL - Caminho de Ferro: 168 anos de História e Compromisso com o Futuro [Em linha], atual. 2024. [Consult. 20 mar. 2025]. Disponível em: www.infraestruturasdeportugal.pt/pt-pt/caminho-de-ferro-168-anos-de-historia-e-compromisso-com-o-futuro

189 MUSEU MUNICIPAL DE VILA FRANCA DE XIRA - Roteiro nº 2 - O Rio Tejo e os Portos [em linha]. Vila Franca de Xira: Museu Municipal de Vila Franca de Xira, [s.d.]. [Consult. 30 mar. 2025]. Disponível em: https://www.museumunicipalvfxira.pt/uploads/document/file/836/Roteiro_n_2_-_O_Rio_Tejo_e_os_Portos.pdf

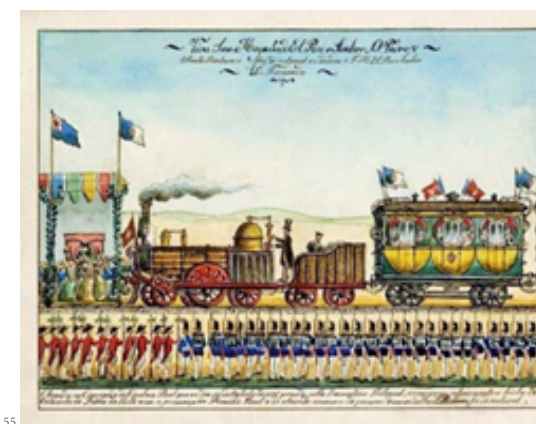


Fig. 55

Figura 55. Aguarela original (17,5 x 25,5cm.) de António Joaquim de Santa Bárbara (1838-1864) que regista o acontecimento, dedicando-a ao Rei D. Fernando, e escrevendo na margem inferior: "Chegada ao Carregado do Comboio Real que no dia 28 de Outubro de 1856 puxado pella Locomotiva Portugal, inaugurou solenemente a linha de Caminho de Ferro de Leste com a presença da Família Real e de elevado numero de pessoas convidadas. Sta. Barbara fez do natural." Pensamos tratar-se da única iconografia existente e até agora inédita. "António J.de Santa Bárbara era artista de muitos recursos, e pintou grande numero de membros da alta sociedade da época." Disponível em: <https://tertiabibliofila.blogspot.com/2012/05/livraria-luis-burnay-leilao-de.html>

Figura 56. REIS, Francisco Cardoso dos; GOMES, Rosa Maria; GOMES, Gilberto et al. Os Caminhos de Ferro Portugueses 1856-2006. [S.l.]: CP-Comboios de Portugal e Público-Comunicação Social S. A., 2006. 238 p. ISBN 989-619-078-X

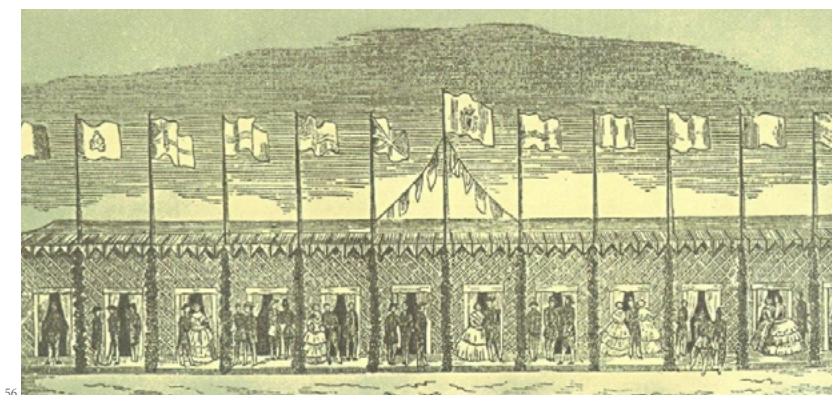


Fig. 56

IV. O LUGAR

042. ENTRE MATÉRIAS - RELAÇÃO DE CAUSALIDADE

O conceito de fluxo envolve o movimento contínuo e a transferência de pessoas, bens, ideias e informações entre dois locais distintos. Assim, o seu espaço não se limita a um único lugar, mas abrange as conexões e áreas que esses movimentos estabelecem.¹⁹⁰

A via que parte de Castanheira do Ribatejo, passando pelo Carregado, Paredes e Alenquer, anteriormente designada por Estrada Real, foi construída em 1 de setembro de 1850 e ligava localidades como o Carregado, Alenquer e Ota. Este percurso teve origem em antigos caminhos romanos e foi utilizado pelos serviços da Mala-Posta em 1855, reforçando o trajeto entre o Carregado e Coimbra.¹⁹¹ Atualmente, a antiga Estrada Real é designada por N1 (Estrada Nacional 1). Nos dias de hoje, o principal eixo de circulação é constituído pelos dois nós da A1 — o Nó de Vila Franca de Xira e o Nó do Carregado —, que se prolongam na N1.

As infraestruturas atuais e futuras contribuem para um maior desenvolvimento urbano e populacional. É essa realidade que se pretende explorar nos desenhos seguintes, com uma abordagem mais próxima do local onde o projeto se irá desenvolver, de modo a compreender as transformações ocorridas no território, ao nível urbano, populacional e infraestrutural.

O grande Rio da Pipa, também conhecido como Vala do Carregado, funciona como fronteira natural entre os concelhos de Alenquer e Vila Franca de Xira, através das suas freguesias limítrofes: a freguesia da Castanheira e a freguesia do Carregado. Atualmente, as duas margens do rio não possuem qualquer ligação direta entre si. É visível, na figura 57, o corte no território provocado pela linha férrea, sem que tenham sido implementadas soluções para garantir a comunicação entre os dois lados. Esta desconexão foi agravada pela instalação de unidades industriais nas áreas outrora agrícolas junto à margem do rio.



Legenda figura:

01. União das Freguesias de Carregado e Cadafais
02. Nó de Autoestrada- A1
03. N10- Antiga Estrada Real
04. Estação Ferroviária de Carregado
05. O Grande Rio da Pipa/ Vala do Carregado
06. Armazéns da Fábrica de Cerâmica Lusitânia
07. União das Freguesias de Castanheira do Ribatejo e Cachoeriras
08. Estação Ferroviária de Castanheira do Ribatejo
09. Limite que divide as freguesias de Castanheira do Ribatejo e Carregado.

¹⁹⁰ COSTA, Miguel Cipriano Esteves - Redes viárias de Alenquer e suas dinâmicas. Um estudo de arqueogeografia, p. 57.

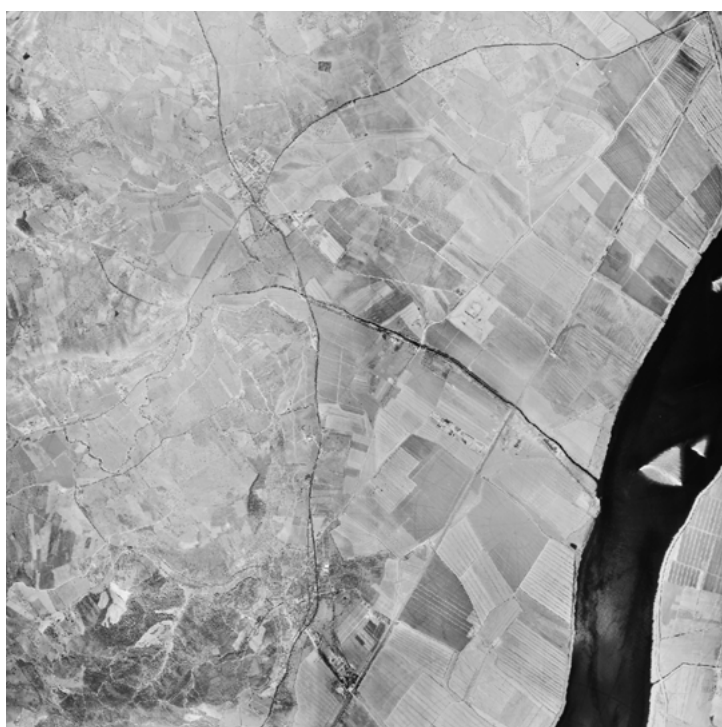
¹⁹¹ SILVA, Paulo - A abertura do primeiro troço ferroviário entre Lisboa e Vala do Carregado (1856) Antecedentes e inauguração. In: CIRA - Boletim Cultural, n.º 11, p. 138.

Figura 57.

Mapa representativo das freguesias de Castanheira do Ribatejo e Carregado, demonstrando o limite de cada uma numa aproximação ao local de intervenção. É possível observar que a Vala do Carregado é onde ocorre a divisão entre as duas freguesias.

Fonte: Mapa realizado a partir do Google Satellite Maps, pela autora.

IV. 01. Coberturas aerofotográficas de 1965.
Direção Geral do Território. Composição de diversas coberturas pela autora.



IV. 02. Coberturas aerofotográficas de 1988 e 1990.
Direção Geral do Território. Composição de diversas coberturas pela autora.



IV. 03. Coberturas aerofotográficas de 2006.
Fotografia aérea de Google Satellite Maps.



IV. 04. Coberturas aerofotográficas de 2024.
Fotografia aérea de Google Satellite Maps.



IV. 05. Densidade Urbana de 1965.
Desenho efectuado pela autora com base na cobertura aerofotográfica da figura IV. 01.



IV. 06. Densidade Urbana de 1988 e 1990.
Desenho efectuado pela autora com base na cobertura aerofotográfica da figura IV. 02.



IV. 07. Densidade Urbana de 2006.
Desenho efectuado pela autora com base na cobertura aerofotográfica da figura IV. 03.



IV. 08. Densidade Urbana de 2024.
Desenho efectuado pela autora com base na cobertura aerofotográfica da figura IV. 04.



Legenda figuras:

- Habitações
- Indústria
- Rio Tejo e afluentes

IV. 09. Vias Urbanas de 1965.

Direção Geral do Território.
Desenho efectuado pela autora com base na cobertura aerofotográfica da figura IV. 01.



IV. 10. Vias Urbanas de 1988 e 1990.

Direção Geral do Território.
Desenho efectuado pela autora com base na cobertura aerofotográfica da figura IV. 02.



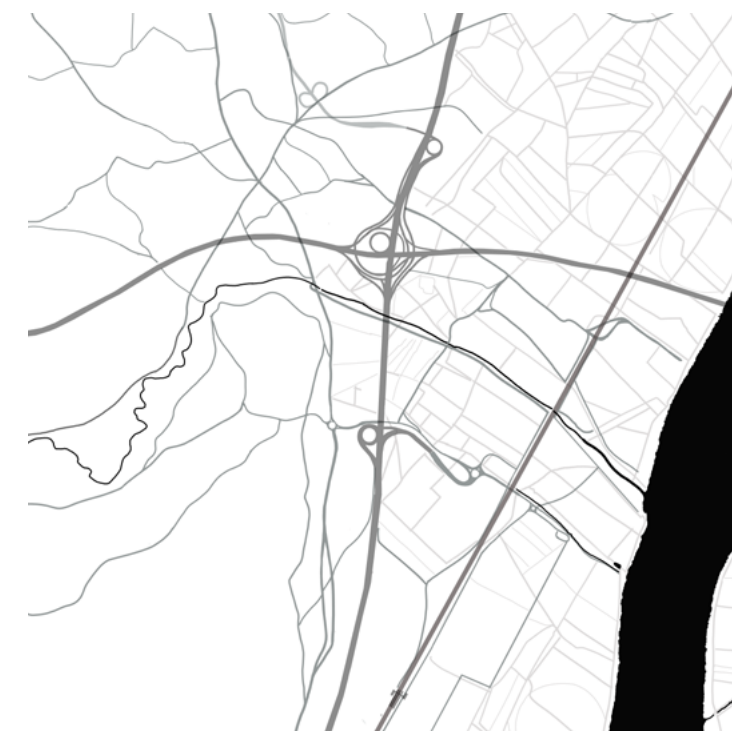
IV. 11. Vias Urbanas de 2006.

Direção Geral do Território.
Desenho efectuado pela autora com base na cobertura aerofotográfica da figura IV. 03.



IV. 12. Vias Urbanas de 2024.

Direção Geral do Território.
Desenho efectuado pela autora com base na cobertura aerofotográfica da figura IV. 04.



Legenda figuras:

- Estradas principais
- Estradas secundárias
- Trama de Campo Agrícola

 Rio Tejo e afluentes

IV. O LUGAR

044. MEMÓRIA DO LUGAR - INTENÇÕES

Através da análise de coberturas aerofotográficas, é possível observar duas freguesias que se desenvolveram ao longo dos eixos viários e ferroviários, apresentando um crescimento industrial e habitacional mais acentuado entre 1965 e 1990, e entre 1990 e 2006, com um crescimento mais moderado de 2006 a 2024. Esse crescimento pode ter ocorrido, numa primeira fase, em função do aumento da atividade industrial, uma vez que estas zonas foram alvo de interesse por parte de diversas indústrias, devido ao fácil acesso a matérias-primas e à proximidade dos principais nós viários.

Numa segunda fase, o crescimento poderá estar relacionado com as obras realizadas na linha férrea entre Vila Franca de Xira e Azambuja, no período de 2003 a 2006, que permitiram a circulação de comboios em duas novas vias, com velocidades até 220 km/h, facilitando significativamente a deslocação da população para outras regiões.¹⁹² Entre 2006 e 2024, observa-se um abrandamento no ritmo de crescimento, mesmo após a introdução do novo nó viário da autoestrada.

As figuras 58 e 59 representam duas realidades distintas, ainda que não pertençam à mesma freguesia. Ambos os locais estão conectados pela sua história comum, ilustrando as consequências do afastamento da vila em relação à margem do Tejo - uma dicotomia entre o urbano e o rural. Esta desconexão foi inicialmente provocada pela linha férrea e, posteriormente, acentuada pelos eixos viários.

O Carregado sempre se afirmou como uma rótula de passagem, reunindo as infraestruturas essenciais para servir como elo de comunicação entre diferentes cidades, sendo caracterizado por uma freguesia de forte presença industrial e por um tecido urbano marcado por um crescimento desordenado. Contudo, desenvolveu-se sem a presença fluvial, num afastamento progressivo da zona ribeirinha, que comparativamente as zonas circundantes mantiveram os fluxos antigos e continuaram a interagir com o ecossistema. A coexistência de sistemas, permite um fluxo de vivências que vai para além do habitar, e por quais as cidades se deveriam reger.

¹⁹² INFRAESTRUTURAS DE PORTUGAL – Rota Azulejos Linha do Norte [em linha]. Lisboa: Infraestruturas de Portugal, [s.d.]. [Consult. 11 mar. 2025]. Disponível em: https://www.ippatrimonio.pt/sites/default/files/inline-files/Rota%20Azulejos%20Linha%20do%20Norte_4.pdf

Figura 58.
Fotografia aérea dos armazéns da Fábrica de Cerâmica da Lusitânia, na Vala do Carregado. No canto superior direito localiza-se a Central Termoelétrica do Carregado.
Fonte: Autora

Figura 59.
Vista aérea do nó de autoestradas, no centro com a Central termoelétrica do Carregado, no topo da imagem, e o rio Tejo no fundo.
Fonte:
Fonte: <https://www.carregado.pt/carregado.html>



Fig. 58



Fig. 59

A inserção de uma proposta no território depende de vários fatores, com especificidades próprias, distinguidos por patrimônios, culturais e paisagens distintas.

Os casos de estudo aqui apresentados são propostas com significado, que elevam o pensamento projetual e evocam, com simplicidade, a beleza de cada lugar através de movimentos concisos e leves, com capacidade de nos conectar ao lugar sem o sobrepor. Criam, assim, uma simbiose entre território e arquitetura, numa delimitação que quase se antevê antes mesmo da concretização das propostas.

Identitários de cada lugar assumem os pressupostos territoriais na base projetual e desenvolvem promenades que se adaptam ao tempo, através da exploração da simplicidade abstrata de um percurso que interage com a comunidade e unifica os elementos externos. Numa experiência imersiva e sensorial entre ecossistemas, possibilitando uma interpretação gradual da paisagem, através de uma leitura sensorial e reflexiva do lugar.

Cada espaço projetado constitui um núcleo distinto, com identidade própria, definido pelas especificidades culturais e paisagísticas do território, estabelecendo uma forte ligação com o patrimônio local.

O entendimento do lugar tem sido, há muito tempo, estudado por Richard Long, que levou ao limite as suas premissas, numa consolidação entre arte e arquitetura. Os seus projetos sintetizam a consciência de múltiplos tempos, através da valorização das pré-existências e da interação com a natureza, criando uma relação harmoniosa entre passado, presente e aspirações futuras. O primeiro trabalho de Richard Long criado ao caminhar - Walking in a Line - demonstra a força que o nosso percurso pode exercer na paisagem, como movimentos repetidos ou sentidos deixam sempre uma marca, visível ou não. Tornou-se uma peça de efêmera fragilidade e de duração limitada, capaz de expressar energia, evocando a beleza da simplicidade de um percurso sem tempos definidos.¹⁹³

Os casos de estudo abordados invocam a liberdade prepositiva que se pretende alcançar. Procurou-se a semelhança de premissas e de vontades para o desenvolvimento projetual. Numa procura pela representação do caminho enquanto fluxo contínuo que permanece vivo, pela memória coletiva de gerações e revelação da interação entre o lugar e o Homem.¹⁹⁴

¹⁹³ DACS - Richard Long descreve 'A Line Made by Walking' [em linha]. Londres: DACS, 2024. [Consult. 15 fev. 2025]. Disponível em: <https://www.dacs.org.uk/news-events/richard-long-describes-a-line-made-by-walking>

¹⁹⁴ BRITO, Pedro Miguel Mascarenhas De - Vila da Fuzeta, entre o mar e a terra. Revelar Arquitecturas, percursos e horizontes lagunares, p. 130.

Figura 60.
Projeto OCREZA de José Adrião Arquitectos.
Fonte: <https://josedadriao.com/arquivo/portfolio/ocreza-concurso-primeiro-premio>

Figura 61.
An Endless Path - Projeto da Oslo School of Architecture and Design. Pedro Sjöblom Tavares; Niklas Lenander; David Kennedy; Mercè Lorente Gras; Juliane Mari Myking Eide; Young Eun Choi.
Fonte: <https://www.romogteknikk.ah.no/2014-an-endless-path-invited-compet>

Figura 62.
Walking a line in Peru. Richard Long, 1972.
Fonte: <http://www.richardlong.org/Sculptures/2011sculptures/lineperu.html>

Figura 63.
Continuum. Richard Serra/Robert Smithson, 1967.
Fonte: <https://slowpainting.wordpress.com/2008/02/02/richard-serrarobert-smithson-continuum/>



Fig. 60



Fig. 61



Fig. 62



Fig. 63

V. o espaço

051. O ESPAÇO

052. OBSOLESCÊNCIA - OPORTUNIDADE NO VAZIO

053. ESTRATÉGIA - REVITALIZAÇÃO

054. CAIS À MARGEM

Carregado

Central Termoelétrica
do Carregado

Cais Centenário da
Vala do Carregado

Cais da Vala do Carregado

Ponte da Lezíria

Figura 64.
Margem Noroeste.
Fotografia aérea realizada pela autora, 2024.

• Italogro -Indústria de
• Transformação de
• Produtos Alimentares,
• S. A.

• Cais centenário da
• Vala do Carregado

• Vila Franca de Xira

• Merlin Properties

• Cais da Vala
• do Carregado

• Parque de Me-
• rendas

• Bar Motard

• Castanheira do Ribatejo

• Plataforma Logística
• Castanheira do Ribatejo

• Armazém da década de
1940

Parque de Merendas

• Estação Ferroviária
• do Carregado

• Carregado

• Vala do Carregado /
• Rio Grande da Pipa

• Central Termoeletrica do
• Carregado

• Cais centenário
• da Vala do
• Carregado

• Armazém da época de
• Mala-Posta

• Cais da Vala do
• Carregado



Figura 66.
Margem Oeste.
Fotografia aérea realizada pela autora, 2024.

O presente caso de estudo, identificado nas figuras 64, 65 e 66, representa os Armazéns da Fábrica de Cerâmica da Lusitânia, cuja fundação remonta à década de 1940.

As edificações preexistentes, marcadas por um carácter familiar na memória coletiva, refletem, no seu estado de abandono, as diversas atividades que nelas ocorreram ao longo do tempo. Numa fase inicial, serviram a fábrica de cerâmica e, posteriormente, acolheram atividades relacionadas com o transporte de vinhos, função esta que cessou na década de 1960.¹⁹⁵

O antigo cais da Vala do Carregado, datado do século XIX, desempenhou ao longo dos anos um papel importante no transporte de mercadorias e de passageiros, para além da função piscatória, que ainda hoje subsiste, embora de forma ocasional. Este cais constituía uma via de penetração para Castanheira e Alenquer, bem como para as lezírias situadas na margem oposta, tendo registado assinalável movimento até meados do século XX.¹⁹⁶

Os armazéns apresentam três fases de construção, correspondentes a períodos distintos. Mais recentemente, os três armazéns localizados a sul datam do início da década de 1940, altura em que a Fábrica de Cerâmica Lusitânia demonstrou interesse na área, adquirindo os dois armazéns existentes e construindo uma nova fábrica e três armazéns adicionais.¹⁹⁷

O conjunto industrial é, atualmente, constituído por cinco armazéns, cujo detalhe arquitetónico e materialidade permite identificar as diferentes épocas de construção. Os dois armazéns mais antigos, possivelmente datados da época da Mala-Posta¹⁹⁸, são também os de menor dimensão, construídos à cota do terreno e compostos por uma "alvenaria mista pobre; apresentam paredes bastante espessas, naves com asnas de madeira e cobertura em telha marselhesa."¹⁹⁹

Os três armazéns construídos a sul demonstram ter sido concebidos como apoio à Fábrica de Cerâmica Lusitânia (Figura 67)²⁰⁰, que seria edificada junto à linha de caminho-de-ferro (Anexos 3 a 6). Estes são compostos por "paredes mais finas em alvenaria de tijolo e encontram-se implantados a uma cota superior à do terreno"²⁰¹, devido ao risco de cheia. A cobertura dos dois armazéns centrais colapsou com o tempo, tendo o seu interior sido invadido por vegetação (como se observa na Figura 68).

O conjunto habitacional, localizado junto aos armazéns mais antigos, trata-se de "um edifício de características pombalinas"²⁰², em risco de queda, constituído por "paredes exteriores em alvenaria de pedra estrutural, divisórias em tabique, pisos com estrutura de madeira e vãos em cantaria."²⁰³

*"O edifício lê-se agora como uma peça descontextualizada, com a única e exclusiva função de suporte para cartazes. É o exemplo vivo da paisagem de simultaneidades e contradições do território em que se insere."*²⁰⁴

195 CÂMARA MUNICIPAL DE VILA FRANCA DE XIRA - Cais da Vala do Carregado [Em linha] [Consult. 13 fev. 2025]. Disponível em: <https://www.cm-vfxira.pt/saber-lazer/patrimonio/castanheira-do-ribatejo/poi/cais-da-vala-do-carregado>

196 Ibidem.

197 MATEUS, Teresa Maria Carrilho - Obsolescência e abstração: os edifícios industriais no baixo Tejo, p.128.

198 A fotografia de voo de 1948, demonstra que haveria um terceiro armazém datado da época de Mala-Posta, que posteriormente foi demolido. MATEUS, Teresa Maria Carrilho - Obsolescência e abstração: os edifícios industriais no baixo Tejo, p.128.

199 Idem, p.134.

200 O edifício principal onde estaria a fábrica já não existe, no seu lugar está a empresa RODO-CARGO. MATEUS, Teresa Maria Carrilho - Obsolescência e abstração: os edifícios industriais no baixo Tejo, p.128.

201 Idem, p.134.

202 Ibidem.

203 Ibidem.

204 MATEUS, Teresa Maria Carrilho - Obsolescência e abstração: os edifícios industriais no baixo Tejo, p.122.

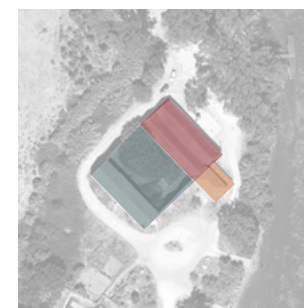


Fig. 69

Figura 67. Fotografia aérea dos armazéns da Fábrica de Cerâmica Lusitânia na Vala do Carregado, em 1972. Fonte: Arquivo Municipal de Vila Franca de Xira.

Figura 68. Ortofotomapa dos armazéns na Vala do Carregado, 2024. Fonte: Autora

Figura 69. Figura explicativa dos diferentes períodos de construção do conjunto industrial.

Legenda:
■ Armazéns do Período de Mala-Posta (século XIX)
■ Armazéns da década de 1940 - apoio à Fábrica de Cerâmica Lusitânia
■ Conjunto Habitacional



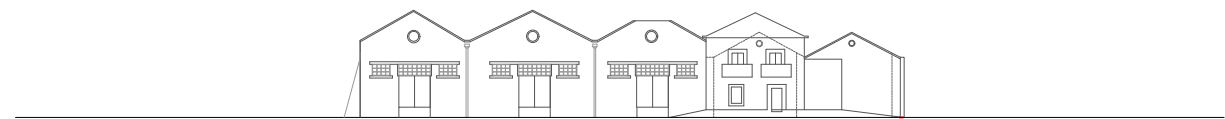
Fig. 67



Fig. 68



Alçado Noroeste.



Alçado Sudeste.

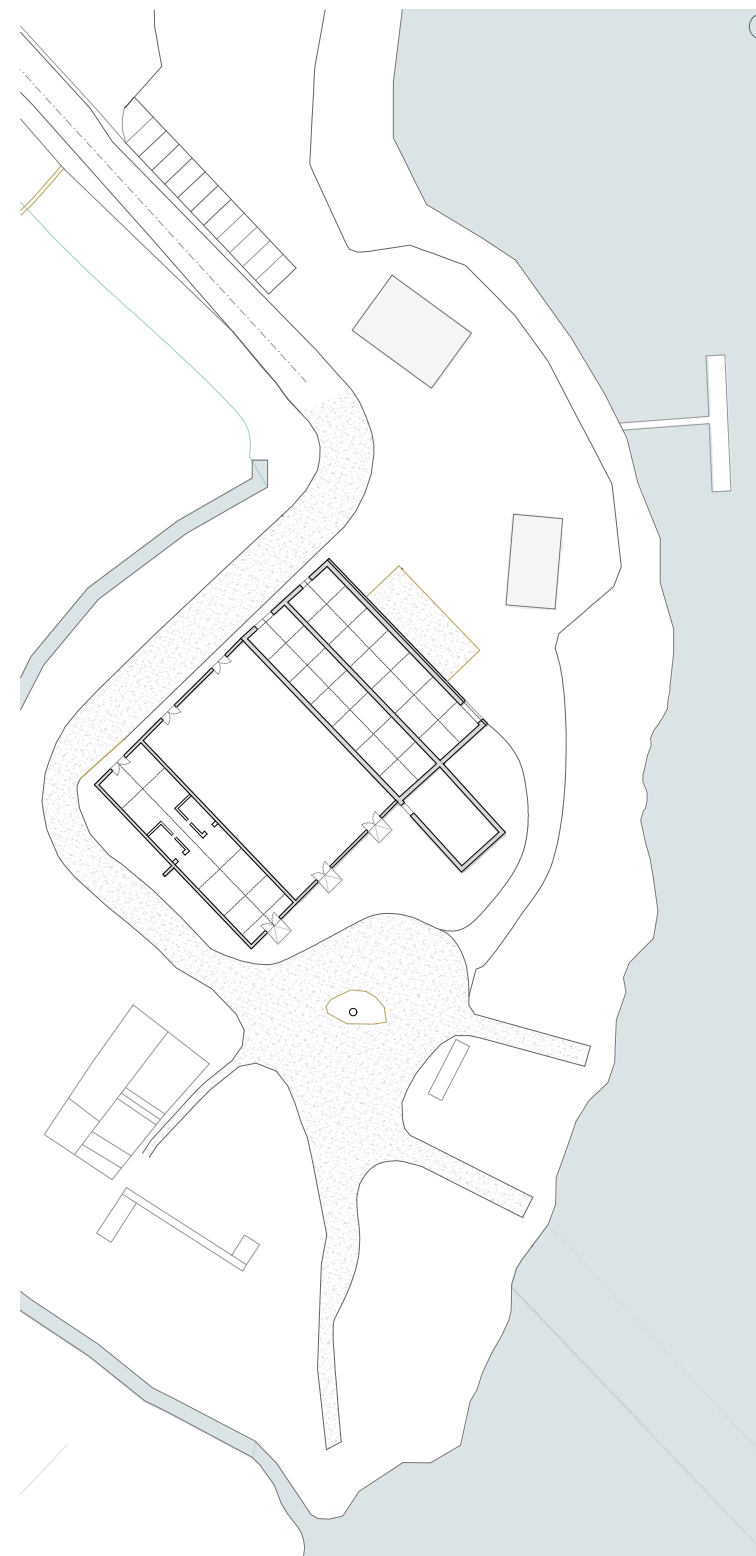


Alçado Sudoeste.

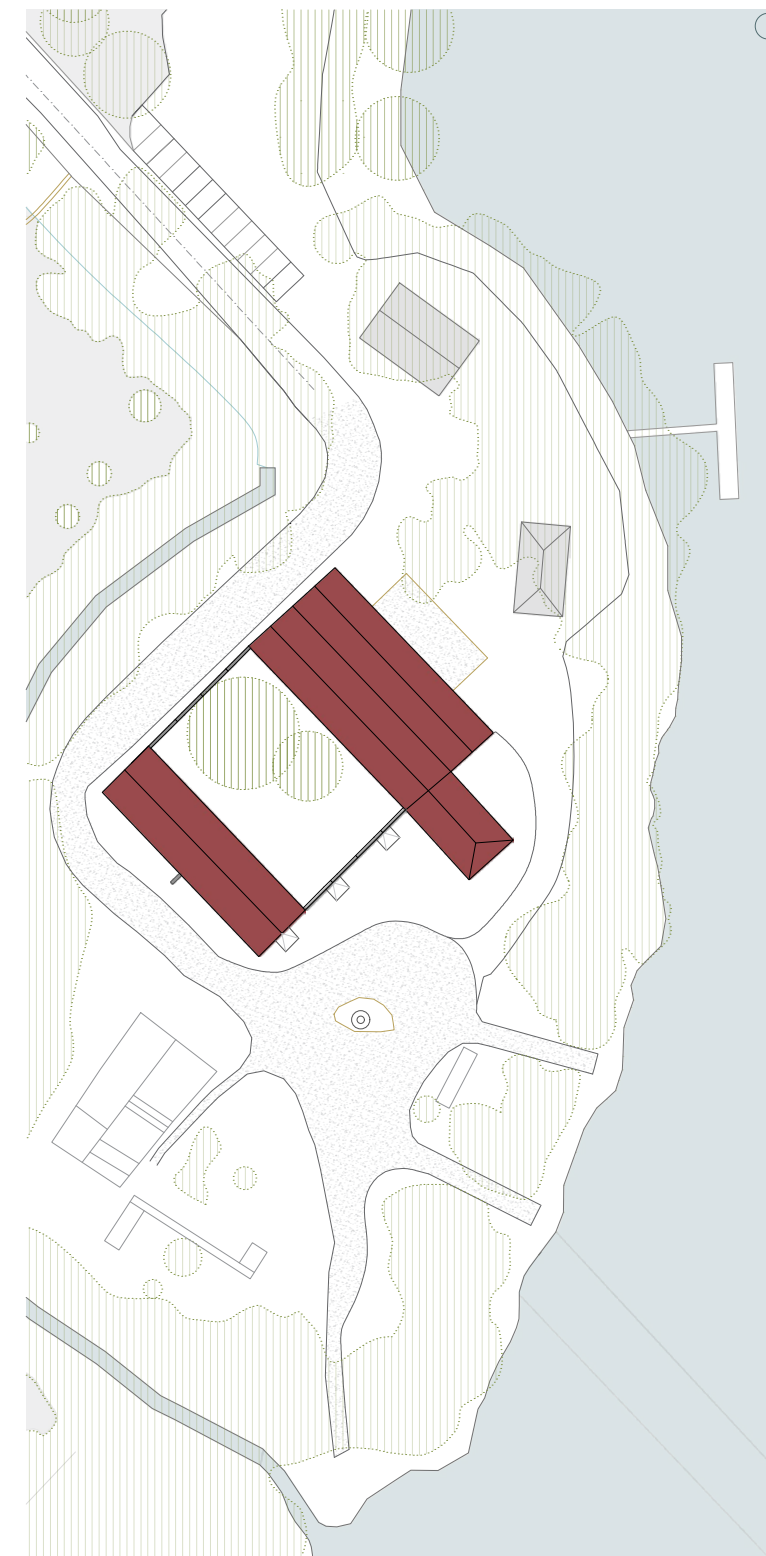


Alçado Nordeste.
Alçados originais, realizados pela autora, com o desenho base fornecido por Eunice Vieira Ruivo.

0 m 3 m 9 m



Planta de implantação.
Planta dos edifícios originais, realizada pela autora, com o desenho base fornecido por Eunice Vieira Ruivo (cuja vertente prática da sua tese se centrou nos Armazéns de Cerâmica da Vala do Carregado).



Planta de cobertura.

0 m 5 m 15 m

O resultado dos Armazéns da Vala do Carregado provém de diversas “apropriações feitas ao longo da sua história”²⁰⁵, marcadas pelas transformações ocorridas na sociedade e no território em que se inserem, sendo vítimas de tempos e problemáticas que não souberam integrar a infraestrutura como parte de um todo, capaz de conectar margens e territórios através das edificações pré-existentes, podendo assim assumir-se como uma articulação entre o tecido urbano e o rio.

A implantação privilegiada do património abandonado junto à margem do Baixo e Médio Tejo pode ser vista como uma oportunidade de integração entre a população e o rio. Mais do que simples objetos isolados, portadores de um programa, essas estruturas podem transformar a margem num ecossistema ativo, funcionando como pontos de conexão entre as cidades e promovendo um diálogo mais amplo entre o território e os seus habitantes.

A reportagem fotográfica que se segue visa evocar a obsolescência destes espaços, através de um destaque silencioso de luz e sombra, onde ganha vida o fascínio pela decadência e a capacidade que esses espaços têm de transmitir vontades espaciais.

²⁰⁵ MATEUS, Teresa Maria Carrilho - Obsolescência e abstração: os edifícios industriais no baixo Tejo, p.122.

Figura 70.
Fotografia do 1º Armazém, com visível degradação mas com estrutura ainda intacta.
Fonte: Autora, 2023.



Fig. 70

V. O ESPAÇO

052. OBSOLESCÊNCIA - OPORTUNIDADE NO VAZIO



Fig. 71

Figura 71.
Alçado Noroeste- Apropriação artística
do obsoleto.
Fonte: Autora, 2023.

Figura 72.
Alçado Sudoeste- Constrastes e escalas.
Fonte: Autora, 2023.



Fig. 72

V. O ESPAÇO

052. OBSOLESCÊNCIA - OPORTUNIDADE NO VAZIO



Fig. 73

Figura 73.
Alçado Noroeste - Uma das entradas para os armazéns.
Fonte: Autora, 2023.



Fig. 74

Figura 74.
Vista da outra margem do rio -
Contraste de grandezas.
Fonte: Autora, 2023.

V. O ESPAÇO

052. OBSOLESCÊNCIA - OPORTUNIDADE NO VAZIO



Fig. 75



Fig. 76

Figura 75.
Alçado Norte - Decadência Industrial.
Fonte: Autora, 2023.

Figura 76.
Interior do 1º armazém (figura 86) -
Obsolescência e oportunidade no vazio.
Fonte: Autora, 2023.



Fig. 77

Figura 77.
Fotografia aérea dos Armazéns,
vista Sul.
Fonte: Autora, 2023.



Fig. 78

Figura 78.
Fotografia aérea do alçado Sudoeste - Escala e proximidade.
Fonte: Autora, 2023.

Uma das maiores riquezas do território reside na sua delimitação a nascente pelo rio Tejo. Este elemento geográfico natural, aliado à localização estratégica do concelho na Área Metropolitana de Lisboa, fundamenta uma reflexão sobre dois eixos estratégicos fundamentais: a potencial ligação da vila do Carregado ao rio Tejo e a reestruturação de uma frente ribeirinha que se configura como um grande eixo longitudinal.

O rio Tejo desempenha, ao longo do território, um papel estruturante em múltiplas dimensões. Historicamente, foi linha de defesa, infraestrutura de transporte, fonte de subsistência e recurso hídrico essencial. Contudo, na contemporaneidade, o Tejo enfrenta desafios graves. Como reflexo da sua exploração intensiva, o rio tornou-se um elemento frágil, negligenciado na sua condição natural, necessitando urgentemente de uma reavaliação do modo de ocupação das suas margens.

A estratégia propõe inverter a perceção do Tejo, reposicionando-o como uma frente valorizada, símbolo de entrada e identidade territorial.

O resgate do Tejo enquanto elemento estruturante, simbólico e funcional reforça não apenas a identidade regional, mas também a necessidade de uma ocupação sustentável e integrada, onde o rio deixa de ser um recurso explorado para se tornar um eixo vital de integração e regeneração ambiental, capaz de conectar novamente Lisboa a Santarém nos seus extremos, através das estruturas abandonadas à margem, que entre si podem constituir pontes fulcrais de uma nova rota fluvial.

Os armazéns da Vala do Carregado são elementos profundamente enraizados no território e inscrevem-se na matriz simbólica de outras construções similares que, ao longo da história, se sedimentaram na frente ribeirinha. Herdando e reinterpretando essa tradição, eles ousam representar o tempo e fixá-lo na margem, assumindo um papel que transcende a sua função utilitária. A essência da pré-existência reflete uma conexão íntima com a terra, evidenciada pela materialidade que se transforma ao longo da sua decomposição.

As soluções projetuais priorizam a preservação do carácter imanente das pré-existências, conferindo ao novo programa uma abordagem discreta, que se integra sem comprometer a essência do espaço. Nesse contexto, o vazio assume o protagonismo. É o espaço aberto, pela sua extensão, que articula o espaço rural com as novas dinâmicas projetuais.

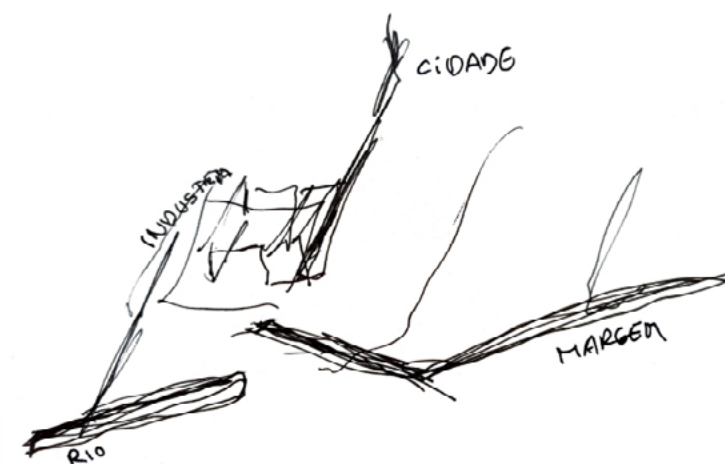


Fig. 79



Figura 79.
Esboços de possibilidades projetuais para os armazéns na Vala do Carregado.
Fonte: Autora

Figura 80.
Fotografia aérea dos Armazéns da Antiga Fábrica de Cerâmica Lusitânia na Vala do Carregado.
Fonte: Autora

Fig. 80

III. A MARGEM
O PAISAGEM DESSAS MARGENS



Fig. 81

Figura 81.
Ortofotomapa de Alhandra à Valada.
Limite definido pela estrada Nacional (N10) que atravessa as freguesias com maior proximidade ao rio Tejo.
A diferença de saturação é marcada pela linha do caminho férreo, para se dar a entender o afastamento dos territórios que ocorre relativamente à margem do rio.
Fonte: Ortofotomapa realizado pela autora a partir do Google Satellite Maps.



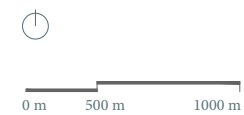


Fig. 82

Legenda Planta de Localização:

- Edifícios Industriais
- Edifícios Habitacionais
- Linha Ferroviária
- Caminho Pedonal de Alenquer à Vala do Carregado

Figura 82.
Planta de localização de Alhandra ao Porto da Palha.
Realizado pela Autora. A vermelho está representado a linha férrea e as estações ferroviárias, a lilás os percursos pedonais possíveis junto à margem ribeirinha e a roxo está evidenciado a estrada nacional 1 que vai, neste caso, desde alhandra até Alenquer e cruza no Carregado até a Azambuja pela Estrada Nacional 3.



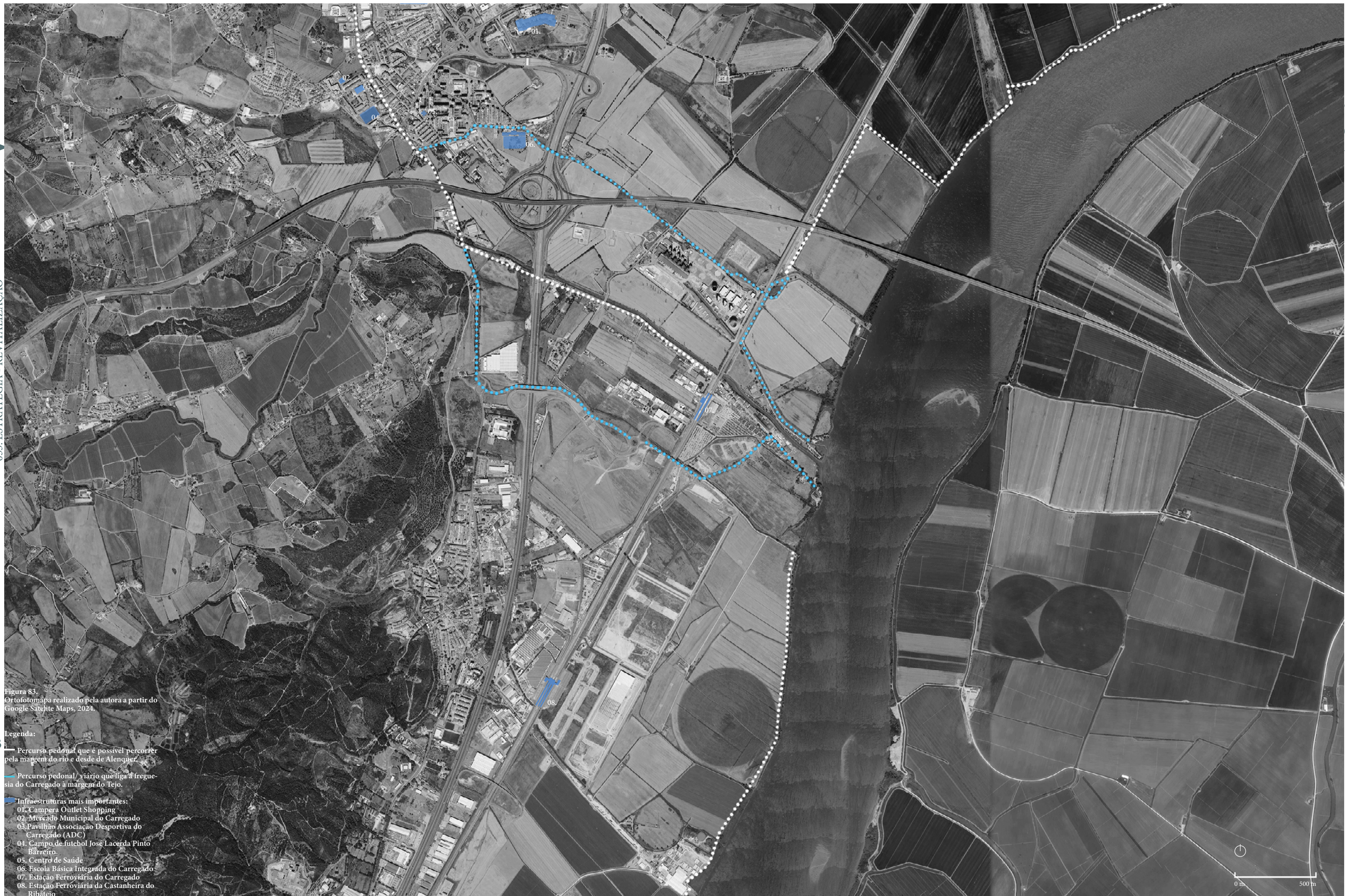


Figura 83.
Ortofotomapa realizado pela autora a partir do
Google Satelite Maps, 2024.

Legenda:

- Percurso pedonal que é possível percorrer pela margem do rio e desde de Alenquer.
- Percurso pedonal/ viário que liga a freguesia do Carregado à margem do Tejo.
- Infraestruturas mais importantes:
 - 01. Campera Outlet Shopping
 - 02. Mercado Municipal do Carregado
 - 03. Pavilhão Associação Desportiva do Carregado (ADC)
 - 04. Campo de futebol José Lacerda Pinto Barreiro.
 - 05. Centro de Saúde
 - 06. Escola Básica Integrada do Carregado
 - 07. Estação Ferroviária do Carregado
 - 08. Estação Ferroviária da Castanheira do Ribatejo

Os Armazéns sedimentados na frente ribeirinha integram uma matriz histórica que estabelece uma conexão essencial entre a margem e a vila. Esta matriz define a linha geratriz que organiza o percurso até à margem, conferindo um carácter estruturante a essas construções. A estrutura tipicamente industrial é uma representação da necessidade do rio enquanto via de distribuição, que mantinha um papel importante no desenvolvimento económico de Portugal e alterou a relação avieira que existia antes da sobreposição da indústria nessa área.

As decisões projetuais respeitam o carácter imanente dos Armazéns, integrando-os de maneira discreta no novo programa, ao mesmo tempo que promovem a melhoria do espaço público e enfatizam os eixos de ligação. O projeto promove uma nova lógica de percurso, que aprimora o espaço público ao mesmo tempo que destaca o valor patrimonial dos armazéns. A continuidade entre terra e água, entre o passado das pré-existências e o futuro do uso renovado, é o princípio unificador da intervenção, reforçando a identidade do território enquanto enaltece as suas estruturas históricas.

A proposta prolonga a lógica do percurso sobre o mar, afirmando-se em relação à paisagem aquática, enquanto estabelece uma conexão terrestre com a margem oposta. Dessa forma, os armazéns tornam-se uma rótula de ligação entre o percurso contínuo à margem e a vila, articulando-se como elementos centrais de um sistema que procura a adaptação ao lugar.

As coberturas emergem como elementos principais do projeto, servindo de base para os passadiços, que se formam a partir das linhas geratrizes por elas definidas. Essas estruturas, de orientação antagónica, seguem percursos distintos que se encontram com a margem, criando, por meio da desconstrução, um cais coberto que dialoga diretamente com a pré-existência. Pretende-se assim criar uma ligação contínua entre a procura de adaptação ao lugar e uma nova lógica de percurso, através da qual se melhora o espaço público e enaltecem os armazéns. A intervenção caracteriza os novos espaços de apoio e serviços pela versatilidade funcional, enquanto prioriza o protagonismo do vazio. Esse espaço amplo, pela sua extensão, funciona como um elemento de ligação entre a freguesia e as margens do rio.

*“A Arquitectura, para além das formas que assume, é a ideia que se exprime com essas formas. É a ideia construída. As formas destroem-se com o tempo, mas as ideias permanecem, são eternas.”*²⁰⁶

*“Quando alguém se questiona sobre o futuro da Arquitectura, apenas podemos responder, não poderia ser de outra forma, que o futuro está nas ideias. No pensamento e nas mãos dos arquitetos capazes de criar essas ideias e de erguê-las, de pô-las de pé, de construí-las.”*²⁰⁷

*“Porque o cataclismo, a grande explosão, poderá destruir a Terra, e com ela as formas construídas pelo homem, até o próprio homem, mas não poderá nunca, jamais, destruir as ideias. Porque as ideias são indestrutíveis.”*²⁰⁸

²⁰⁶ BAEZA, Alberto Campo - A ideia construída. Coleção Pensar Arquitectura, 2008, p. 9.

²⁰⁷ Idem, p. 23.

²⁰⁸ Ibidem.

Figura 84.
Esboços de possibilidades projetuais para os armazéns na Vala do Carregado.
Fonte: Desenho elaborado pela Autora.

Figura 85.
Fotografia aérea dos Armazéns da Antiga Fábrica de Cerâmica Lusitânia na Vala do Carregado.
Fonte: Sobreposição elaborada pela autora.



Fig. 84



Fig. 85



Figura 86.
Fotomontagem elaborada pela autora.

Fig. 86



Percurso pedonal proposto —
Percurso rodoviário existente —

..... Fim do caminho pedonal ribeirinho existente

..... Estação Ferroviária de Carregado

..... Parque de Merendas

..... Armazéns da Fábrica de Cerâmica Lusitânia

..... Fim do caminho pedonal ribeirinho existente

Figura 87.
Planta de localização da proposta projetual para os armazéns da Vala do Carregado e as freguesias adjacentes do Carregado a norte e Castanheira do Ribatejo a sul. Realizado pela Autora.

Os princípios estratégicos propõem resolver a lógica de percurso quebrada, pela linha ferroviária, e as maiores dificuldades de passagem. Através da antiga estrada romana (a estrada que conecta a vila do Carregado à estação ferroviária) e da plataforma ferroviária, pretende-se criar um percurso contínuo pedonal, que reconecta à margem. As variadas possibilidades de acesso rodoviário são tidas em conta em novos pontos de acesso, a partir dos quais irá partir o percurso pedonal. De tal forma, propõem-se criar uma nova zona de chegada que recebe o percurso rodoviário antigo num novo estacionamento, que parte da matriz da promenade projetual. A nova lógica de percurso, integrada nos armazéns, estende-se ao longo da margem e constitui-se como elemento unificador de todo o projeto. Pretende criar uma ligação pedonal contínua e reconectar as margens separadas pelo Rio Grande da Pipa. O percurso prolonga-se e apoia-se nas margens onde terminava o antigo caminho pedonal, de modo a criar um novo fluxo com capacidade de ligar norte a sul. (Castanheira do Ribatejo ao Carregado e Carregado a Vila Nova da Rainha).

V. O ESPAÇO

054. CAIS À MARGEM

CAIS - Centro Ambiental de Atividades Interativas e Sensoriais

Numa tentativa de salvaguarda do património industrial, pretende-se desenvolver uma proposta cujos princípios estruturantes do conjunto visam uma adaptação cuidadosa ao sítio e uma afirmação em relação ao rio, prolongando a lógica do percurso existente.

Propõe-se o uso da estrutura patrimonial como rótula de conexão entre o meio urbano e o meio ribeirinho, utilizando a tipologia típica das estruturas industriais do século XIX como base e inspiração para um percurso único de atividades sensoriais. A intenção do projeto não é replicar a arquitetura industrial local, mas encorajar um diálogo pela diferenciação.

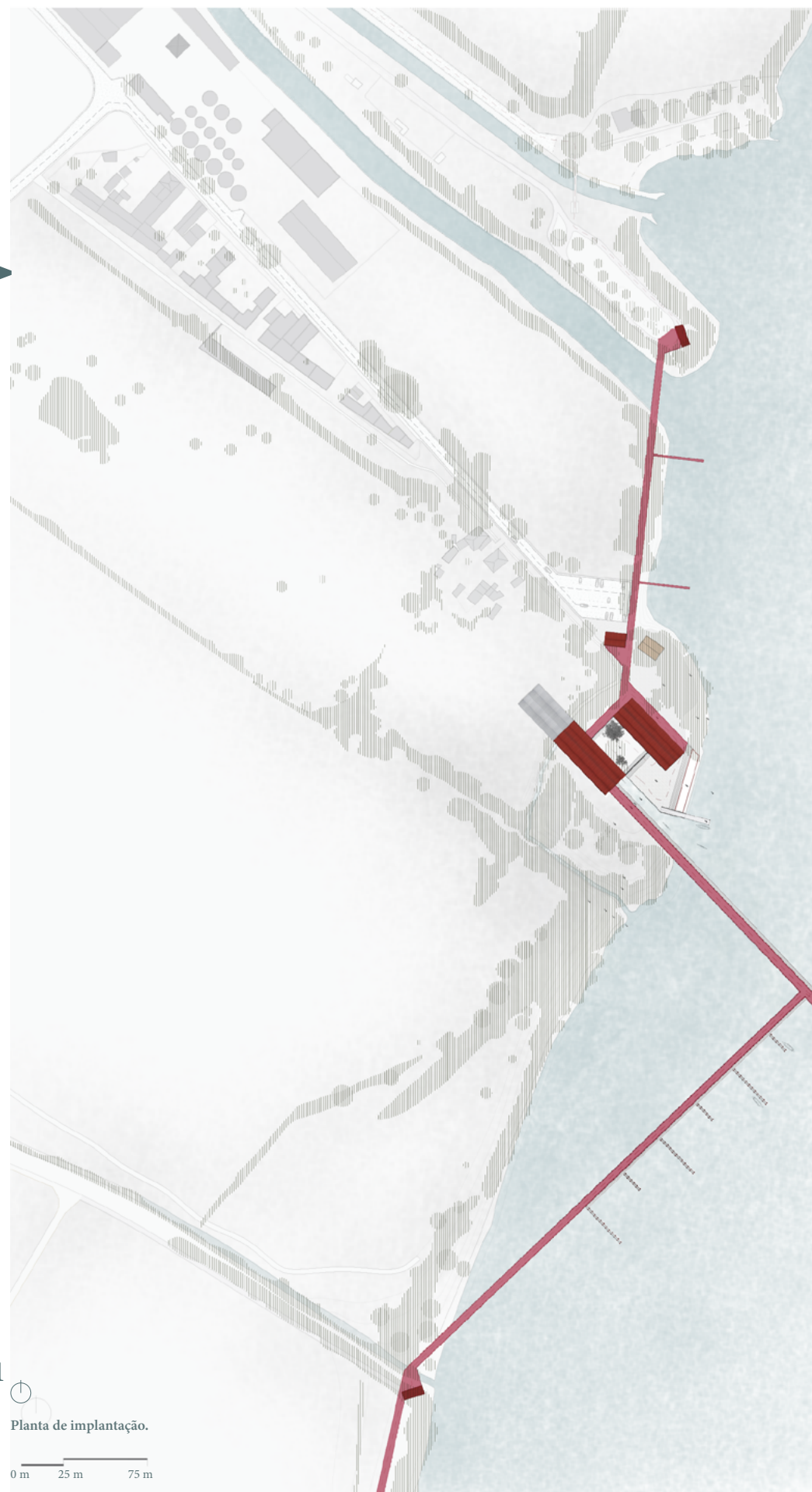
O projeto nasce da extensão dos telhados originais, que, antagónicos, se expandem de forma contrária, relativamente à água e em direção à vila. Além da extensão, dá-se também a duplicação da cobertura do armazém a sul, no seguimento das mesmas métricas, que apoia, através do vazio, o percurso realizado em relação ao rio. Os novos elementos estendem-se para criar espaço público e anunciar os acessos aos armazéns.

As coberturas visam não só conferir uma nova identidade que enaltece os armazéns existentes, mas também resolver o espaço público e o diálogo entre ambos, numa circulação contínua que conecta os diferentes espaços dos armazéns.

Uma volumetria ligada diretamente ao aspeto industrial enfatiza a estrutura e os eixos de ligação. A partir desses eixos nascem os passadiços, que redesenham a interação com o edificado, valorizando o vazio exterior dos armazéns e permitindo a visualização contínua do objeto a partir de diferentes contextos.

Estrategicamente, o percurso pretende elevar o património industrial num percurso único que o envolve e que reforça a sua relação com a frente de água. Os passadiços, que se unem num percurso único, desencontram-se relativamente às coberturas, por "braços" que se estendem e procuram a ligação com a terra, enquanto mantêm o domínio sobre o rio.

Essa estrutura possibilita o reencontro perdido com a água e oferece uma diversidade de interações sensoriais que reabilitam as margens fragmentadas, onde a terra encontra a água.



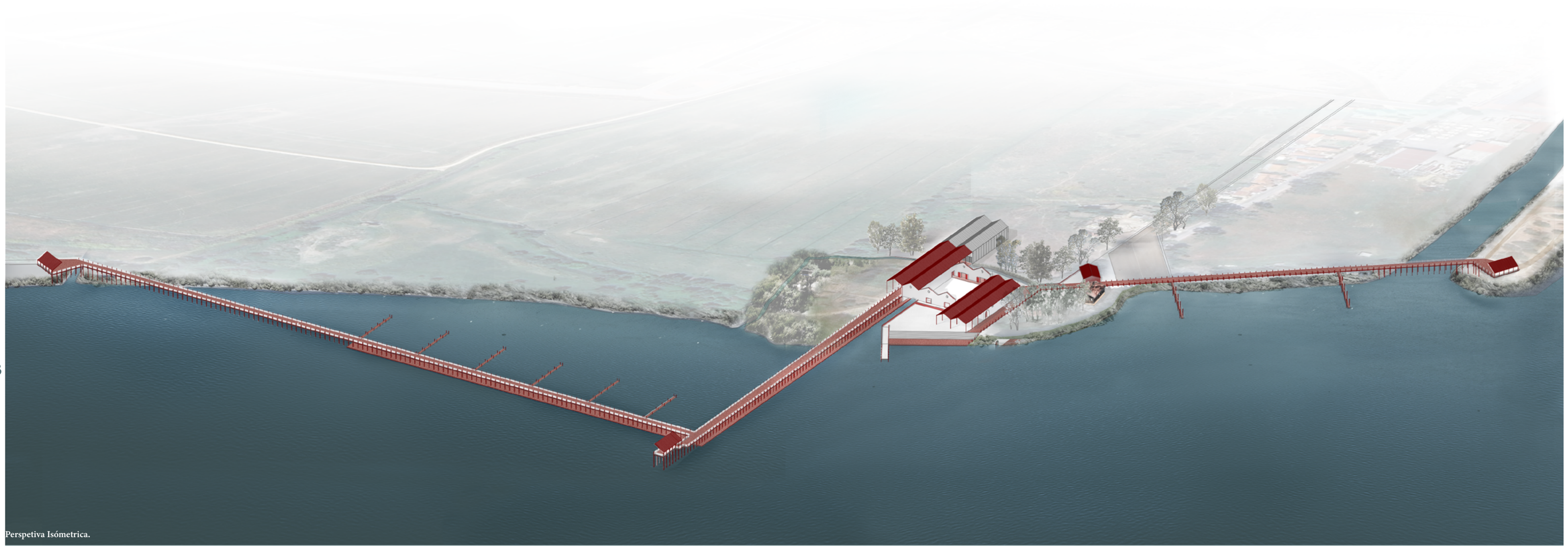
Planta de implantação.

0 m 25 m 75 m

V. O ESPAÇO
054. CAIS À MARGEM



Alçado Noroeste.

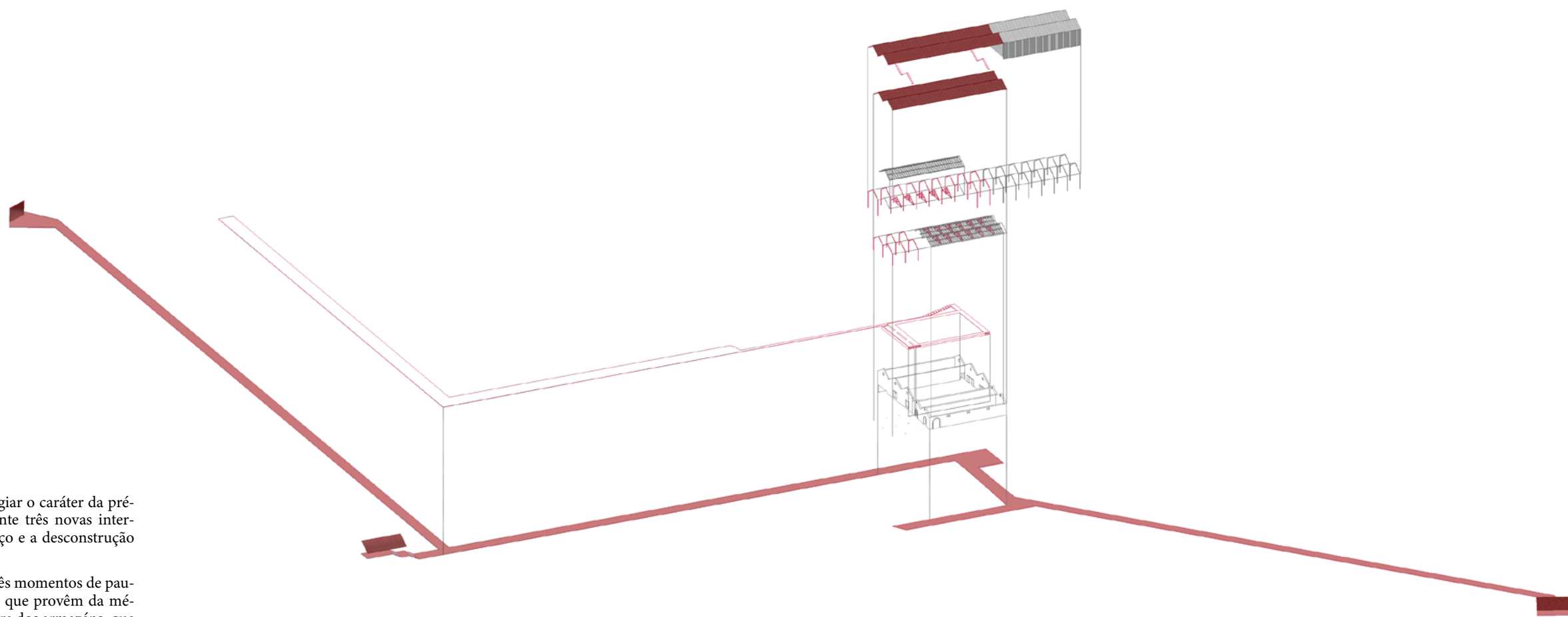


Perspetiva Isométrica.

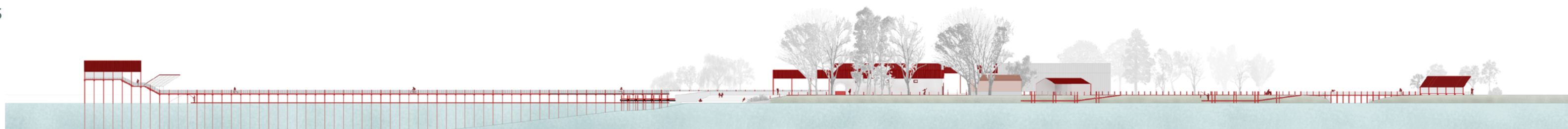
O projeto procura sempre privilegiar o caráter da pré-existência e integra essencialmente três novas intervenções: as coberturas, o passadiço e a desconstrução do cais.

O percurso total é marcado por três momentos de pausa, materializados por coberturas que provêm da métrica das estacas e da nova cobertura dos armazéns, que se assumem industriais e refletem momentos de pausa e observação. Esses momentos redefinem o diálogo com a margem e alteram o olhar do usuário.

As palas nas entradas do percurso, viradas para onde segue a promenade, antecipam a pala central que une os passadiços e a chegada ao edificado industrial, interagindo com o território perdido. A introdução de um novo percurso é sempre acompanhada de uma cobertura, que marca um momento de pausa e a mudança direcional.



Isometria explodida.



Cada armazém assume um papel específico, em consonância com as características do conjunto e sua relação com o entorno.

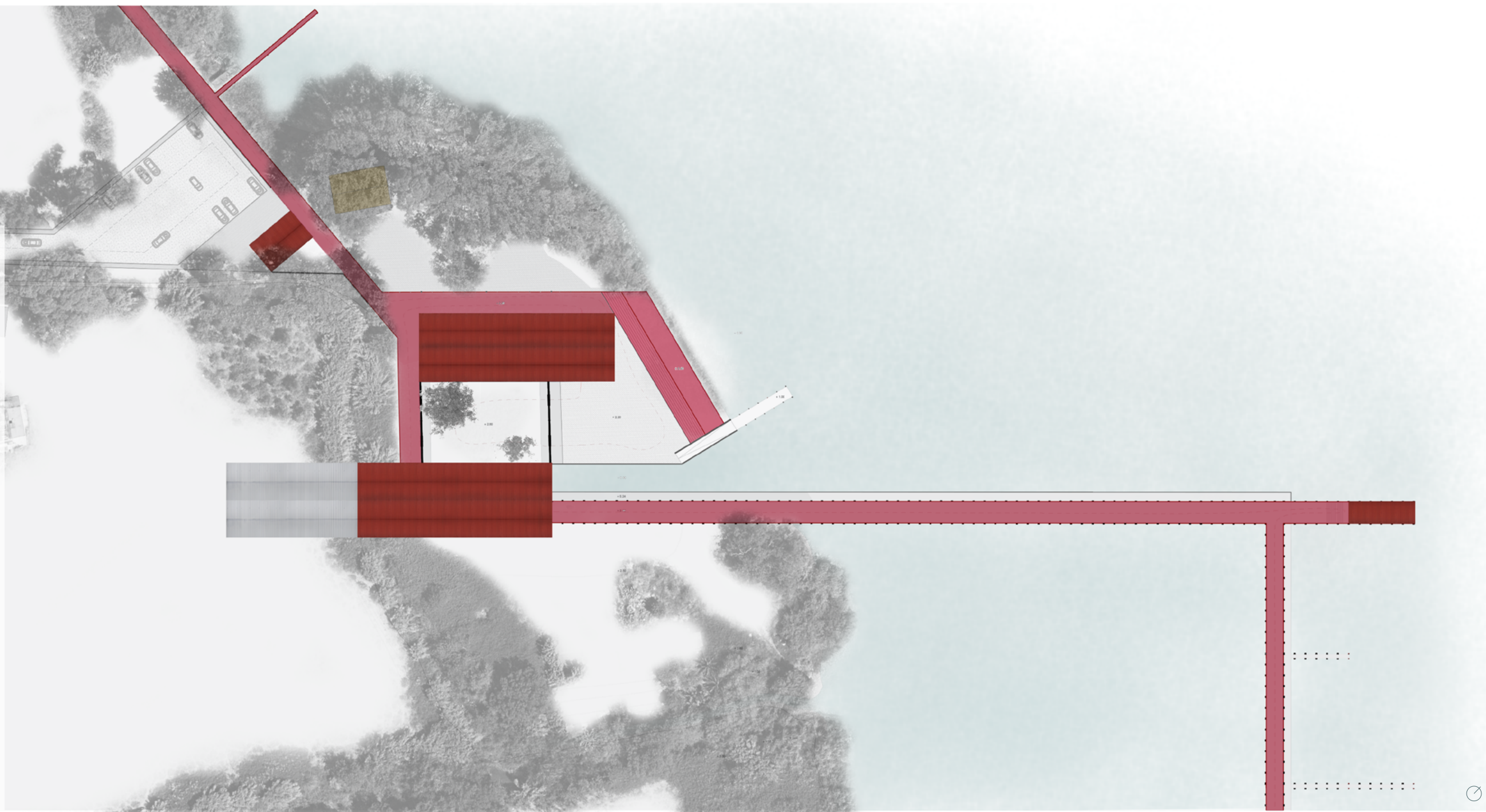
O primeiro armazém, situado a norte, revela a zona de restauração e cafetaria. Este espaço interage diretamente com a praça já existente, criando um fluxo dinâmico que conecta a área pública à nova praça projetada. Essa transição é enfatizada pela cobertura que se estende, funcionando como elemento integrador entre os diferentes ambientes. O segundo armazém é destinado a atividades expositivas e plurifuncionais. Este uso aproveita as características espaciais e estruturais do edifício e promove um diálogo funcional e visual com o restante do conjunto através da zona de circulação, que conecta os armazéns com o vazio central nas suas diferentes cotas.

O vazio central funciona como elemento de ligação e passagem entre armazéns de diferentes épocas. Este espaço conecta as diferentes partes do conjunto num percurso contínuo que integra todo o projeto.

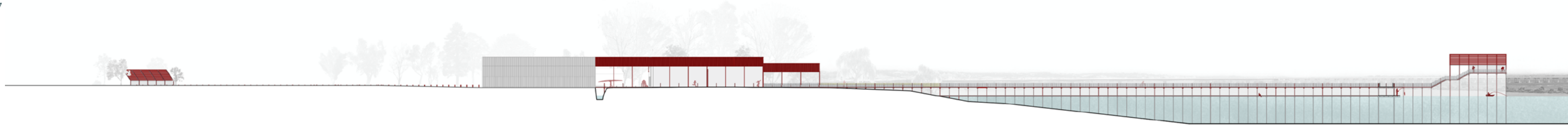
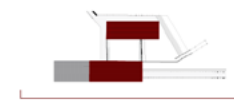
O último armazém, localizado a sul, torna-se o protagonista do projeto ao estabelecer uma conexão direta com o rio. Através da desconstrução parcial, cria-se um cais coberto. Este elemento permite o acesso direto à água a partir do interior do armazém, destacando-se pela cobertura que se projeta e demarca o momento de entrada no espaço aquático. Essa extensão da cobertura reforça o diálogo entre o construído e a promenade.

A estrutura existente marca o tempo através das estacas que desenham o espaço público e de onde surgem as coberturas, numa nova ideia de como interpretar o património com a frente ribeirinha, através de elementos rígidos que permitem vontades fluidas.

A pala central assume-se como observatório ao subir até à cota de topo dos armazéns. Numa trajetória única e conectada, volta-se o olhar da margem para dois pontos de vista que se cruzam- os armazéns e a outra frente da margem.

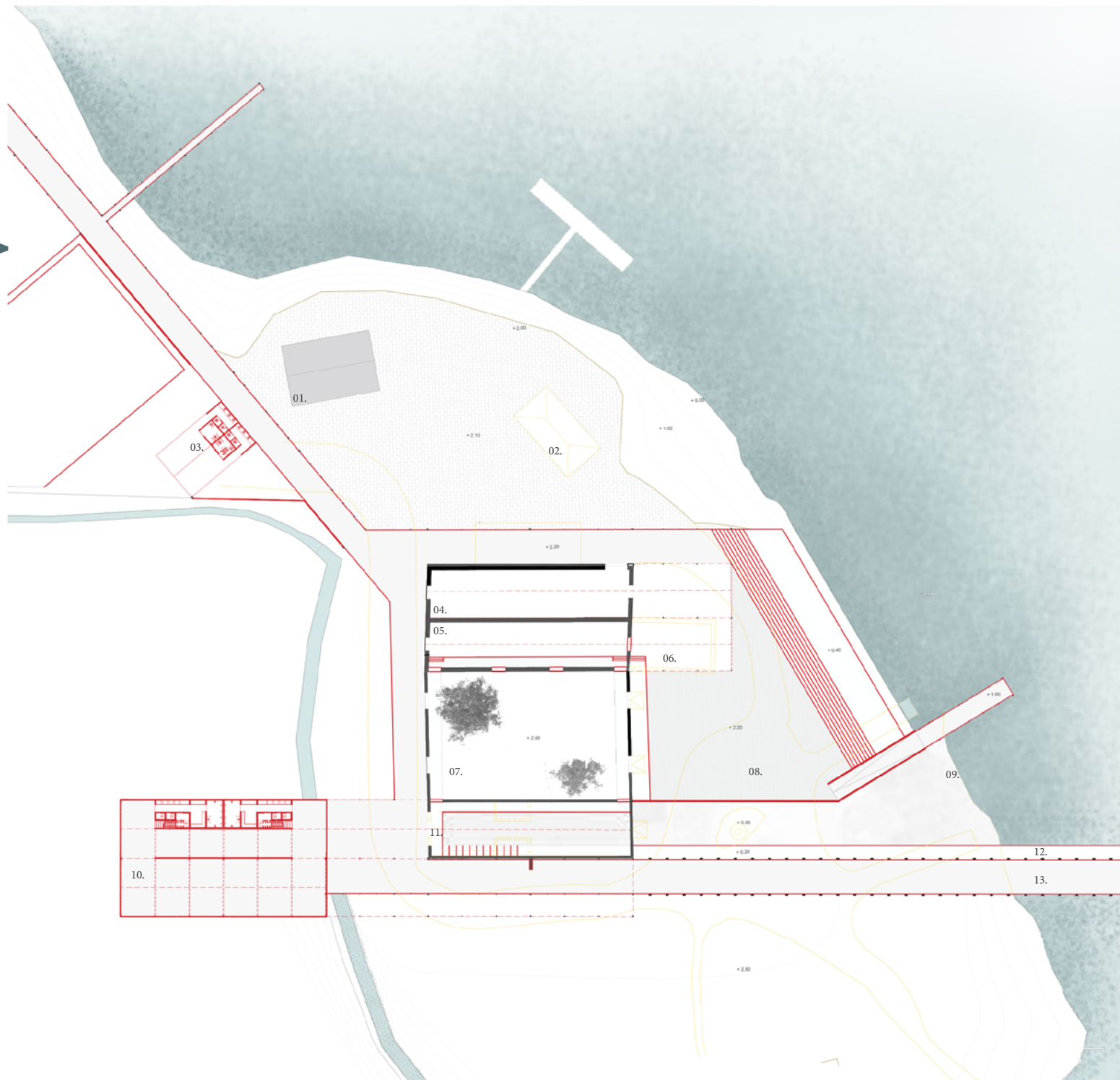


Planta de cobertura.



Alçado Sudoeste.



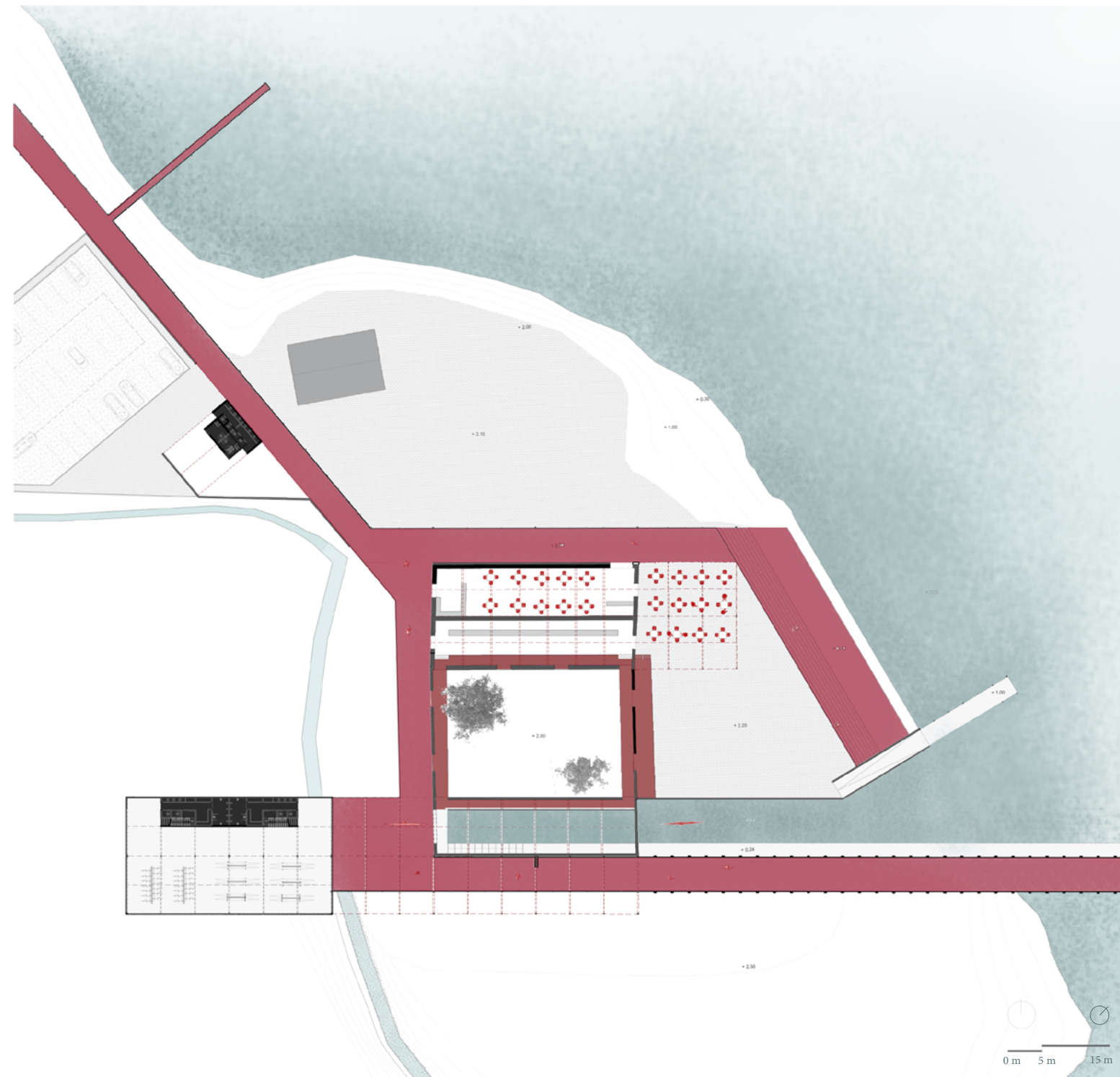


Planta de encarnados e amarelos.
Corte a 1 metro.

149 A amarelo está indicado as zonas do edificado original que seriam removidas, e a cor encarnada representa as construções novas que potencializam o espaço industrial. Tal como antecipado pelos desenhos anteriores, as novas coberturas emergem sobre as antigas e criam espaços de entrada e de pausa que refletem as direções a seguir. O núcleo de habitação (01), construído em datas distintas dos restantes armazéns, dissociava-se da tipologia industrial que se pretende novamente evocar e criava um bloqueio de passagem, que visa ser resolvido pela nova cobertura, que procura restituir a sensação do edificado que ali existia antes, mantendo volume sobre a área. A nova plataforma de acesso ao pátio surge para combater a diferença de cotas de 80 cm relativamente à praça e cria, ao mesmo tempo, um percurso contínuo que conecta os armazéns entre si. A antiga estrutura de instalações sanitárias (02) representava um bloqueio visual que não se enquadrava na nova praça. As novas instalações sanitárias (03) são, assim, deslocadas para um ponto estratégico que define um novo espaço de entrada através da cobertura.

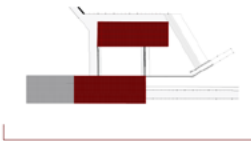
Legenda espaços.

- 01. Bar Motard
- 02. Antiga Instalação sanitária
- 03. Instalação sanitária
- 04. Zona de restauração
- 05. Zona plurifuncional- atelier, mercado, exposição, zona de convívio.
- 06. Antigo Núcleo Habitacional
- 07. Pátio de circulação
- 08. Nova praça
- 09. Cais que se estende paralelamente aos cais centenário
- 10. Armazém de apoio às atividades sensoriais
- 11. Cais interior
- 12. Passadiço à cota do cais interior (+0.24m)
- 13. Passadiço à cota +2.60 metros



Planta de implantação.
Corte a 1 metro.

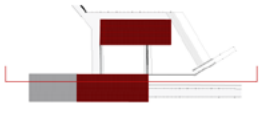
O sistema construtivo baseia-se nos cais palafíticos e, a partir de estacas de madeira, cria-se uma métrica que parte da estrutura original da pré-existência. Partindo de uma métrica de quinze em quinze metros, assinalada por estacas de 15 centímetros (15x15 cm), e uma métrica de afastamento do eixo das estacas de 2,5 metros, com estacas de 10 centímetros (10x10 cm). O novo armazém nasce da métrica dos armazéns mais recentes, numa extensão da cobertura, que se distingue pela materialidade e realiza a separação entre o novo armazém e a pré-existência. Serve de apoio programático às possíveis atividades, como canoagem, ciclismo, observação de aves e biodiversidade. Contempla, no seu interior, instalações sanitárias de apoio às atividades, à cota do passadiço, e no primeiro piso incorpora um espaço plurifuncional aberto.



V. O ESPAÇO
054. CAIS À MARGEM



151



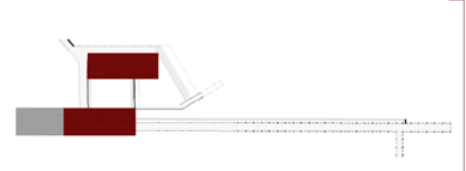
V. O ESPAÇO
054. CAIS À MARGEM



Corte Sudoeste.

0 m 1 m 3 m

V. O ESPAÇO
054. CAIS À MARGEM

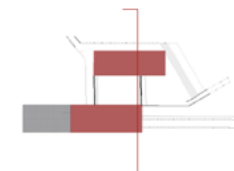


155



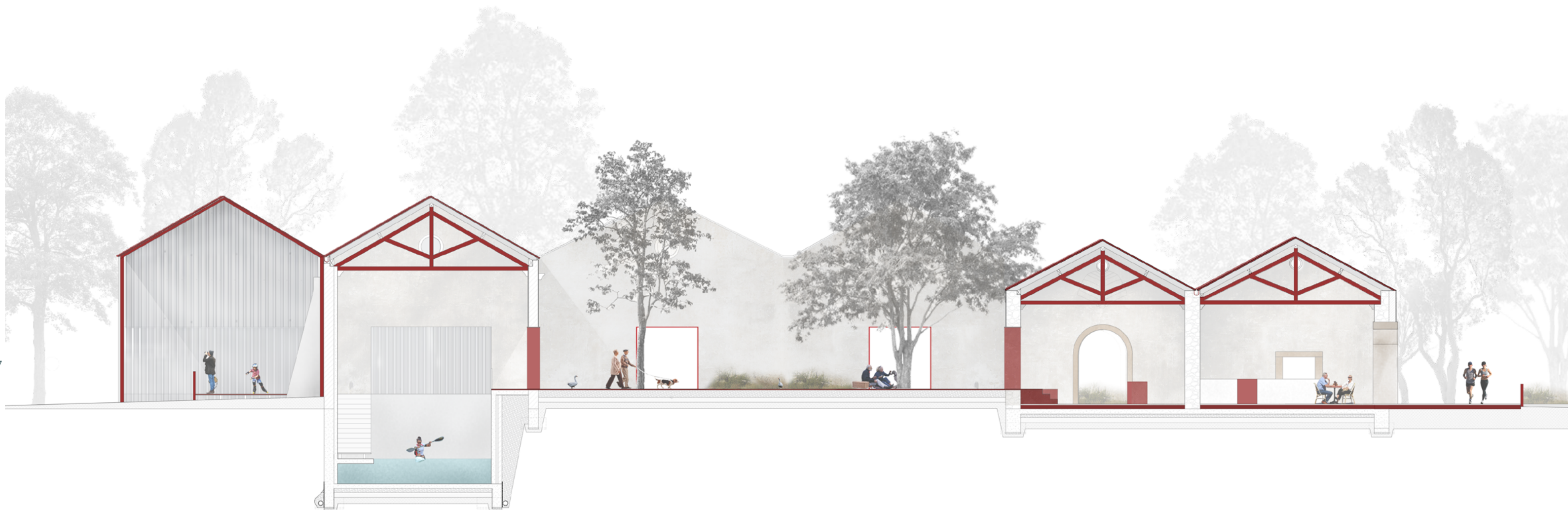
Alçado Sudeste.

0 m 1 m 3 m



V. O ESPAÇO
054. CAIS À MARGEM

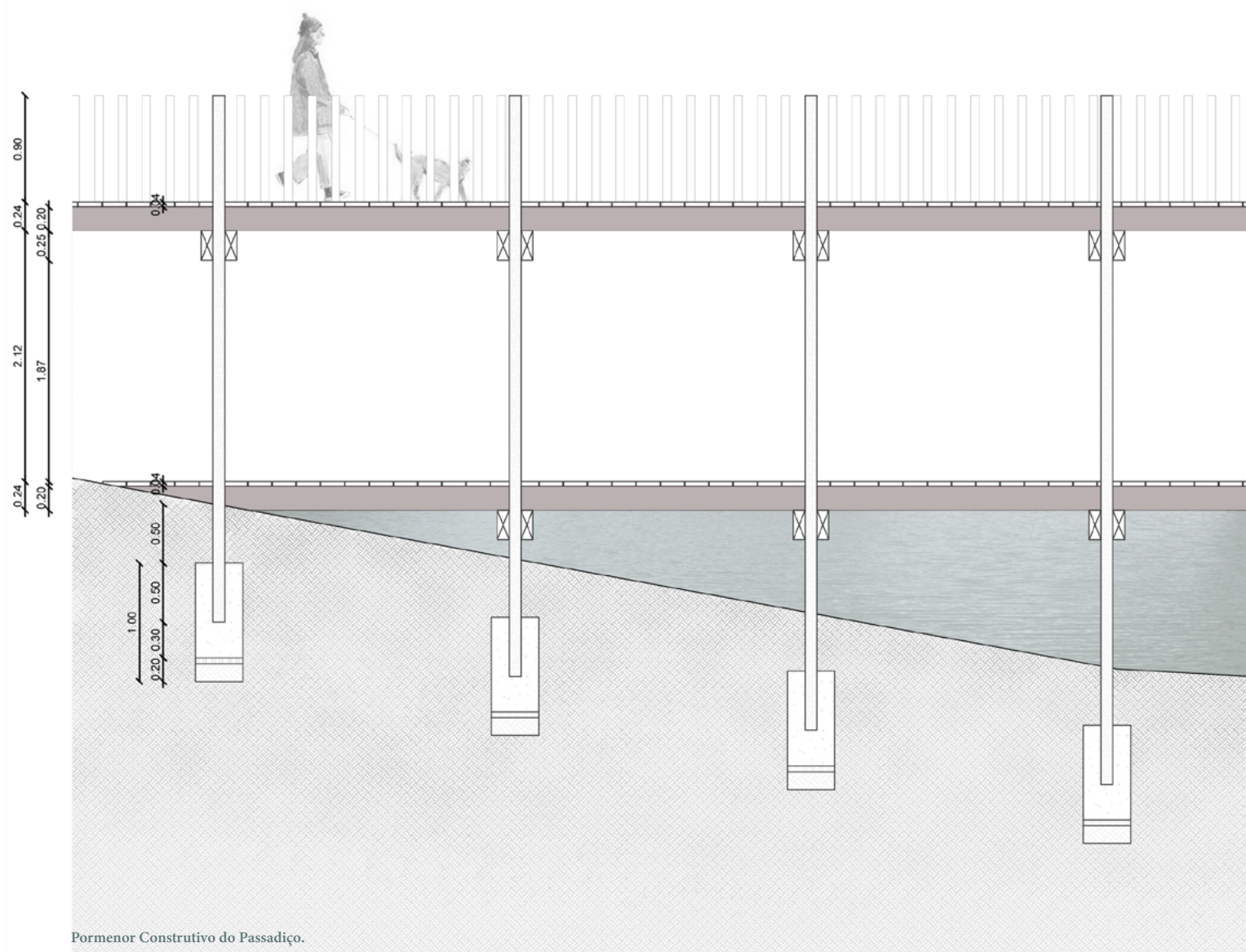
157



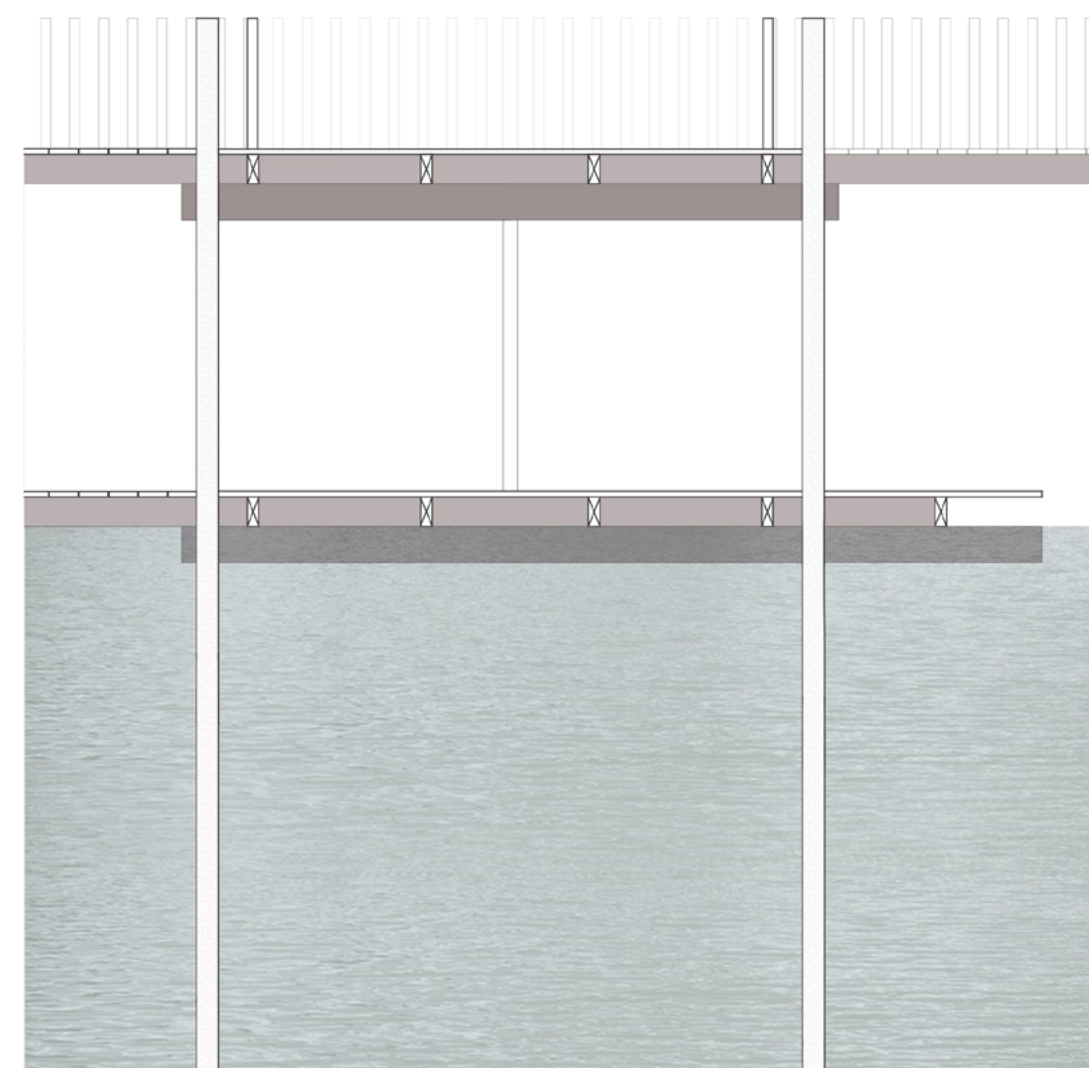
Corte Sudeste.

0 m 1 m 3 m

V. O ESPAÇO
054. CAIS À MARGEM



Pormenor Construtivo do Passadiço.



0 m 0,5 m 1 m

V. O ESPAÇO

054. CAIS À MARGEM - PROMENADE FINAL



PROMENADE FINAL

A contemplação projetual final interliga os 4 temas evocados - a Fábrica, a Margem, o Lugar e o Espaço - numa promenade contínua pelo território que conecta diversos pontos da paisagem e os marca através da quinta fachada - a cobertura - e o passadiço, para se conectar, ao centro, aos armazéns, numa nova valorização do património industrial através da envolvimento exterior.

O passadiço resolve a descontinuidade do território criada pelo Rio Grande da Pipa, que se evoca nesta imagem, e une a fragmentação da margem ribeirinha, entre dois concelhos. As novas coberturas criam momentos de entrada e contemplação, e proporcionam tempos de pausa que revelam, pelo olhar direcionado, como a promenade se estende de encontro ao património e ao rio.

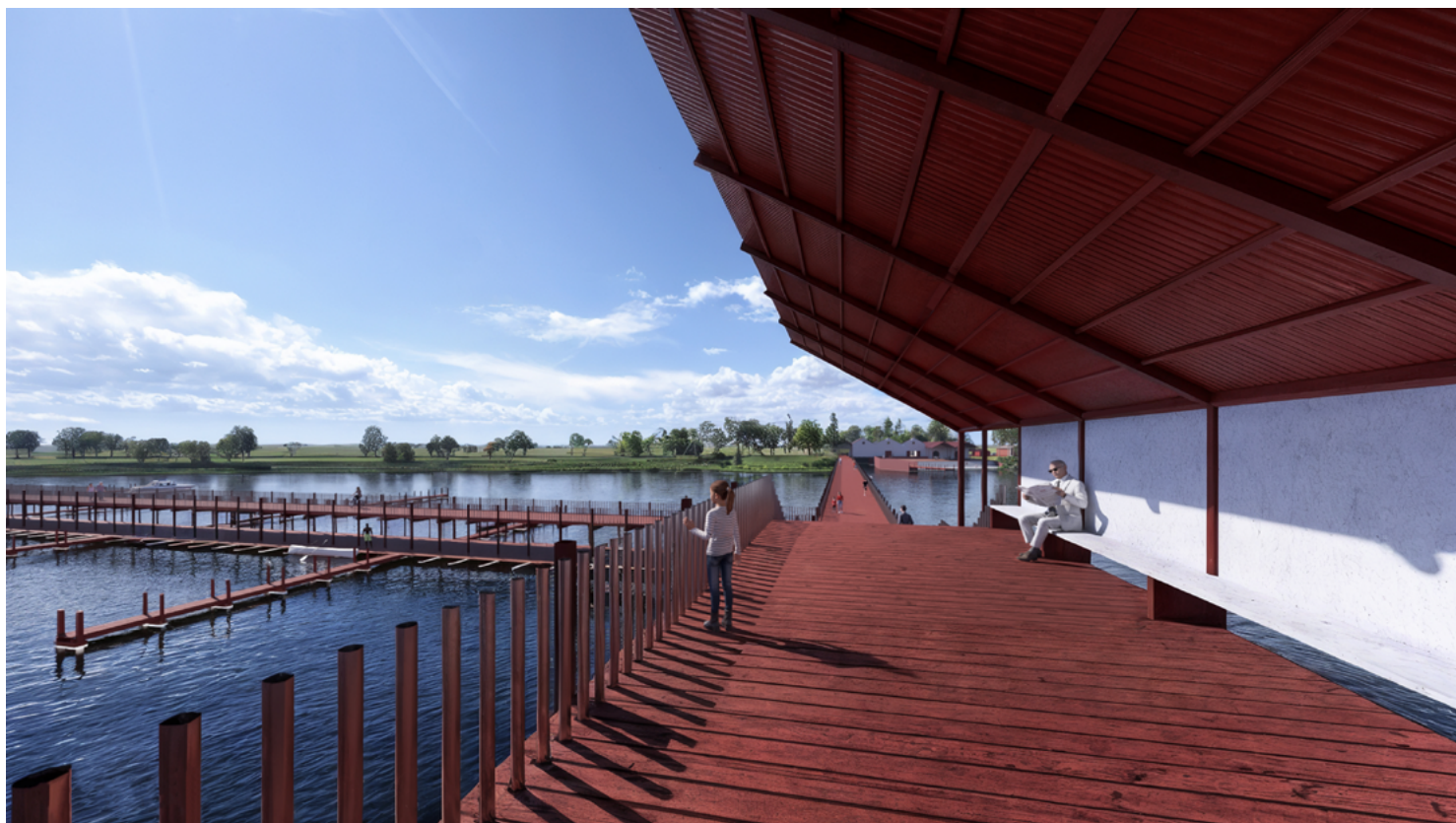
Imagem 3D 01.
A imagem representa a cobertura mais a norte que atravessa o Rio Grande da Pipa e introduz o primeiro momento de entrada na promenade.
Realizada pela autora.



163 Imagem 3D 02.
A imagem representa o alçado poente.
Ao fundo estende-se a cobertura do cais
interior para o novo armazém.
Realizada pela autora.



Imagem 3D 03.
Vista da plataforma que sai da praça em
frente ao rio, para o alçado nascente.
Realizada pela autora.



165 Imagem 3D 04.
Vista do observatório para os armazéns
e promenade a sul.
Realizada pela autora.



Imagem 3D 05.
A imagem representa a cobertura mais
a sul que finaliza o percurso após atra-
vessar o rio.
Realizada pela autora.



PROMENADE FINAL

Através da potencialidade da forma, redefine-se a utilização espacial. A configuração exterior deste conjunto industrial assume um carácter transcendental, intrinsecamente ligado à matéria, mas com uma função renovada, face às necessidades atuais. Consolida-se, assim, a renovação do elo atemporal que permanece em edifícios industriais, entre forma e função.

Pretende-se evocar a memória industrial não só pela entoação e prolongação da cobertura como também pela materialidade, através da utilização do material de construção típico da época industrial - o tijolo.

Espelha-se a contração vertical das fachadas no pavimento, e transforma-se a utilização do material. Ao invés de construir espaço, constrói-se vazios enfatizados pelas coberturas. O tijolo aparente constrói o novo vazio que forma uma praça em frente ao rio. Prolonga-se a continuidade do tijolo através da via pedonal que liga às vilas adjacentes, criando assim uma continuidade projetual que se assume num tijolo, capaz de conectar tempos e movimentos.

A vontade projetual materializa-se numa aceitação e integração das quatro problemáticas que definiam o território e os armazéns: a permanência de estruturas industriais abandonadas à margem; a necessidade de requalificação da frente ribeirinha; a procura de uma nova relação entre vila e rio e a valorização dos espaços obsoletos. Neste trabalho projetual final reflete-se uma conexão história à Fábrica, à Margem, ao Espaço e ao Lugar pela introdução de elementos agregadores de tempos e novas vivências, que integram e permitem que o património aja como componente ativa da paisagem numa reinterpretção renovada entre território, património e comunidade.

Imagem 3D 06.
Vista da cobertura que se estende sobre a praça em direção ao rio Tejo.
Realizada pela autora.



Imagem 3D 07.
Vista da cobertura que se duplica do cais interior à direita e se estende sobre o passadiço em direção aos armazéns de apoio.
Realizada pela autora.

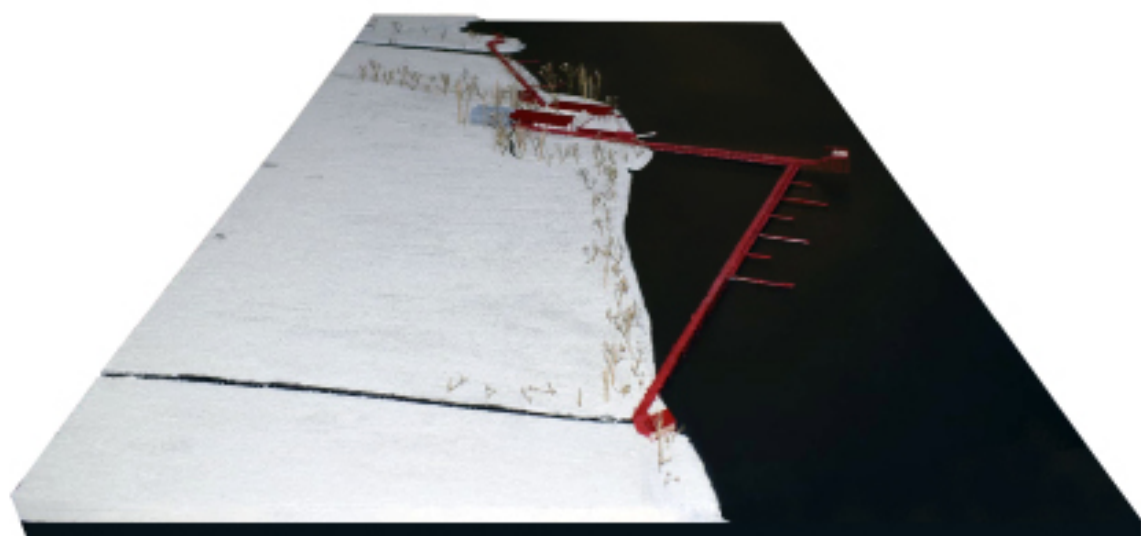


Figura 88.
Fotografia da maquete à escala 1:500.

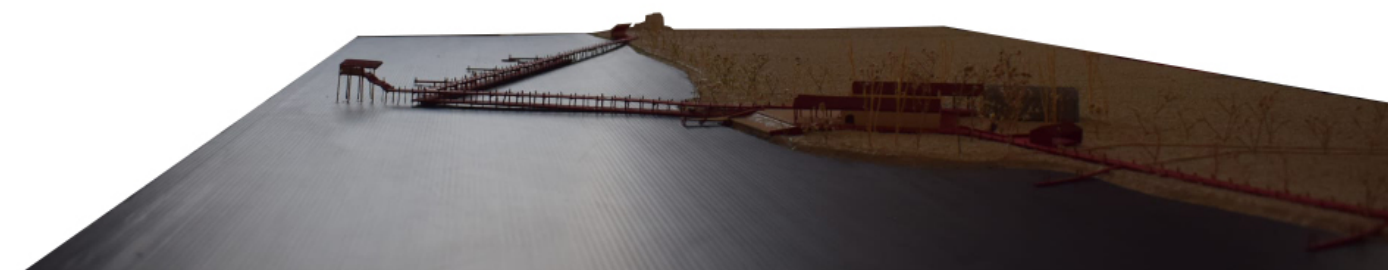


Figura 90.
Fotografia da maquete à escala 1:500.



Figura 91 e 92.
Fotografias aproximadas da maquete, à escala 1:500.

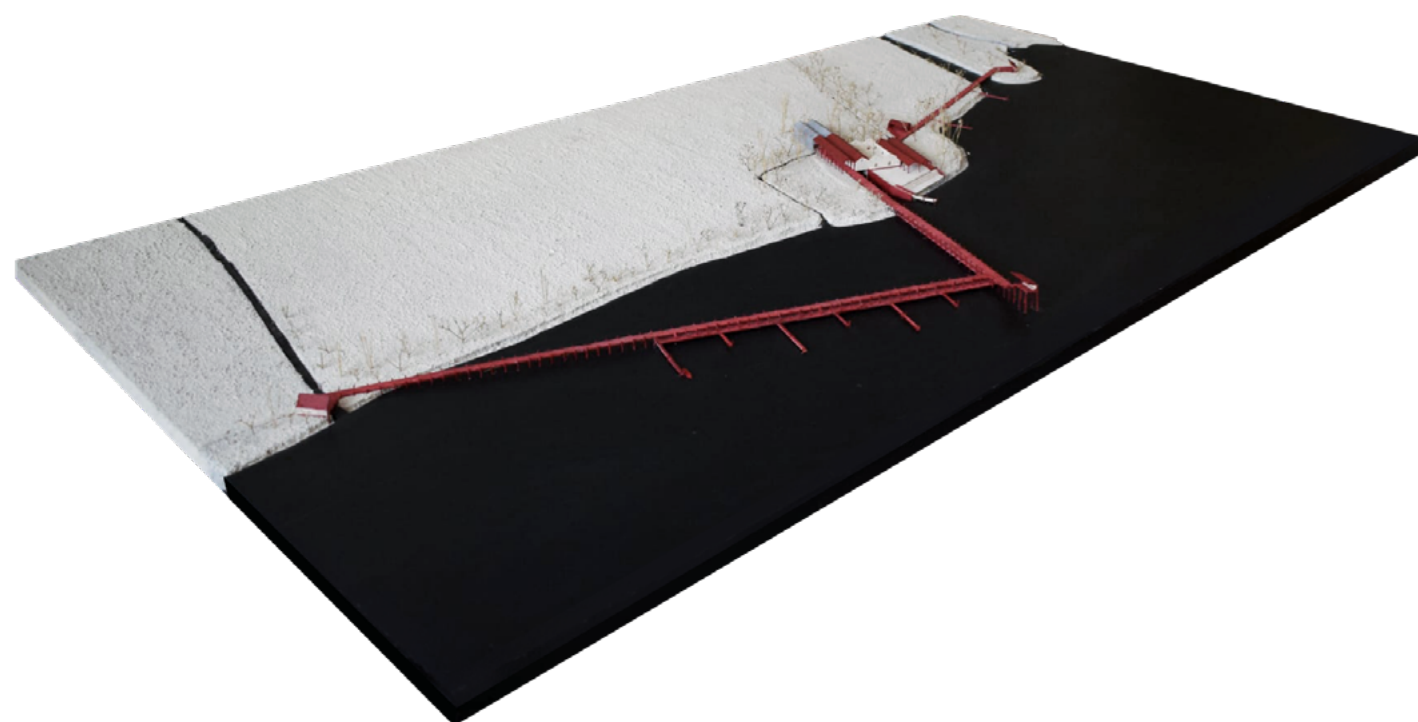


Figura 89.
Fotografia da maquete à escala 1:500.



Figura 93.
Fotografia da maquete à escala 1:500.

VI. bibliografia

ALMEIDA, Filipa Alexandra Da Costa - **Aldeias Palafíticas fluviais em Portugal: urbanismo e arquitectura Avieira**. Dissertação de Mestrado. Castelo Branco : Universidade da Beira Interior, 2016.

AMARAL, Ferreira Do - **A industrialização em Portugal**. Lisboa : [s.n.]

BAEZA, Alberto Campo - **A ideia construída**. Casal de Cambra : Caleidoscópio, 2008. ISBN 972880122X.

BERGER, John - **Ways of Seeing**. London : Penguin Group, 2008. ISBN 978-0-141-03579-6.

BRANDAO, Jose Manuel; MALASPINA, Elisabetta Fiocchi - Uma obra (in)consequente: a Vala da Azambuja em meados do século XIX. **Revista de História da Sociedade e da Cultura**. Lisboa. [Em linha] 22:1 (2022) 165–188. Disponível em: <https://www.researchgate.net/publication/362205878> . ISSN 16452259.

BRITO, Pedro Miguel Mascarenhas De - **Vila da Fuzeta, entre o mar e a terra. Revelar Arquitecturas, percursos e horizontes lagunares**. Dissertação de Mestrado. Évora: Universidade de Évora, 2019.

BYRNE, Gonçalo - **Geografias Vivas**. Lisboa : Ordem dos Arquitectos, 2005. ISBN 972-8897-10-3

CALVINO, Italo - **As cidades invisíveis**. Alfragide : LeYa, 2015. ISBN 9789722060370.

CAMEIRA, Isabel - **A Fábrica de Cerâmica Lusitânia**. 1o ed. Lisboa : Apenas Livros Lda., 2008. ISBN 9789896181734.

CASTILHO, Júlio - **A Ribeira de Lisboa. Descrição Histórica da Margem do Tejo Desde a Madre-de-Deus até Santos-o-Velho**. Lisboa : Imprensa Nacional, 1893.

CASTRO, Armando - **A revolução industrial em Portugal no século XIX**. 2. ed. Porto : Limiar, 1978. ISBN 5600322579984.

CHOAY, Françoise - **A alegoria do património**. Edições 70 ed. Lisboa : [s.n.]. ISBN 972-44-1037-4.

CHOAY, Françoise - **As questões do património - antologia para um combate**. 2o edição ed. Lisboa : Biblioteca Nacional de Portugal, 2015. ISBN 9789724418643.

COSTA, Eduarda Marques da; SIMÕES, José Manuel; BARROSO, Sérgio – **PROT-AML - Sistema Urbano, Habitação, Equipamentos**. Lisboa: CEDRU, 2009.

COSTA, Miguel Cipriano Esteves - **Redes viárias de Alenquer e suas dinâmicas. Um estudo de arqueogeografia**. Dissertação de Mestrado. Universidade de Coimbra, 2010.

COSTA, Tiago Filipe Mavigné De Sousa Nunes Da - **Património Industrial Português na época do movimento moderno das experiências modernistas às novas necessidades contemporâneas**. Dissertação de Mestrado. Coimbra : Faculdade de Ciências e Tecnologia Universidade de Coimbra, 2011.

CUSTÓDIO, Jorge; FOLGADO, Deolinda - **Caminho do Oriente - Guia do Património Industrial**. Lisboa : Livros Horizonte, 1999. ISBN 978-972-24-1056-3.

CRISTOVÃO, Jorge Miguel Matos - **Cronologia das fases mais antigas do encaixe fluvial do Tejo em Portugal**. Dissertação de Mestrado. Tomar : Instituto Politécnico de Tomar, 2013.

CUSTÓDIO, Jorge – **O património industrial e os trabalhadores: o caso do Vale de Chelas (Lisboa)**. Coimbra: [s.n.], 1990. Separata do I Encontro Nacional sobre o Património Industrial, Volume II.

DAVEAU, Suzanne - Os Opúsculos Geográficos de Orlando Ribeiro. Em **Finisterra**. 58. ed. p. 385–389.

EXÉRCITO, Centro De Informação Geoespacial Do - **Centro de Informação Geoespacial do Exército - os caminhos trilhados**. Lisboa : [s.n.]. ISBN 9789892102887.

FABIÃO, Carlos - Por este rio acima: a bacia hidrográfica do Tejo na conquista e implantação romana no ocidente da Península Ibérica. **CIRA-ARQUEOLOGIA III**. Vila Franca de Xira. [Em linha]2014) 24. Disponível em: https://www.cm-vfxira.pt/uploads/document/file/926/Cira_Arqueologia_N_3.pdf%0A%0A

FERRÃO, João - A indústria em Portugal: Estruturas produtivas e sociais em contextos regionais diversificados. **Finisterra - Revista Portuguesa de Geografia**. Lisboa. 23:45 (1988) 29–54. ISSN 04305027.

FOLGADO, Deolinda - Novas indústrias, novas formas. Em FARIA, MIGUEL FIGUEIRA DE; MENDES, JOSÉ AMADO (Eds.) - **Actas do colóquio internacional Industrialização em Portugal no século XX: o caso do Barreiro**. EDIUAL-Un ed. Lisboa : [s.n.]. ISBN 978-989-8191-18-2. p. 325–346.

FRANCISCO, Vicente - **Recordações da navegação**. Associação ed. Salvaterra de Magos : Câmara Municipal de Salvaterra de Magos, 1987.

FUNDAÇÃO CALOUSTE GULBENKIAN - **Uma Metrópole para o Atlântico**. Lisboa : Fundação Calouste Gulbenkian, 2015. ISBN 9789729909870.

FURTADO, Francisco - **A ferrovia em Portugal. Passado, presente e futuro**. Lisboa : Ensaaios FFMS, 2020. ISBN 9789898943484.

GOMES, José Carlos Ribeiro Ferrão - **Requalificação de subúrbios habitacionais. O espaço público como elemento de ligação no Carregado**. Dissertação de Mestrado. Lisboa : FAUL, 2019.

GONÇALVES, Joaquim Pombo - **Fábrica de Cerâmica Lusitânia: Produtos inovadores na construção. Cadernos do arquivo municipal**. Lisboa. 17:2 (2022) 73–86. doi: 10.48751/CAM-2022-1724.

GUERRA, M. J. Julio - **Estudos Chorographicos, physicos e hydrographicos da bacia do rio Tejo. TÁGIDES**. 2010.

INAG - **Plano de Bacia Hidrográfica do Rio Tejo - Anexo Temático 1-Análise Biofísica**. Lisboa: Ministério do Ambiente, 2001.

INAG - **Plano de Bacia Hidrográfica do Rio Tejo - Anexo Temático 8 - Usos e Ocupação do Domínio Hídrico**. Lisboa: Ministério do Ambiente, 2001.

KEMP, Tom - **A revolução Industrial na Europa do século XIX**. Lisboa : Edições 70, LDA, 1987

LEAL, Miguel; RAMOS-PEREIRA, Ana - Geodinâmica e variações do nível do mar no meso-cenozóico: Da evolução global à área metropolitana de Lisboa. **Finisterra**. ISSN 04305027. 57:119 (2022) 7–37. doi: 10.18055/Finis19932.


MACHADO, Carolina Daniela Marques - **linha da água| reinventar a ribeira de Santa-rém**. Dissertação de Mestrado. Lisboa : FAUL, 2021.

MANTAS, Vasco Gil - **A estrada romana de Olisipo a Scallabis. Traçado e vestígios. Cira Arqueologia**. 1 (2012) 7–23.

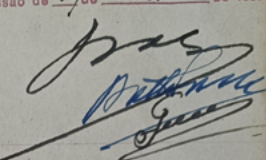
MARQUES, Elodie Gomes - **As Obras públicas no vale do Tejo: A navegação fluvial do canal da Azambuja**. Dissertação de Mestrado. Lisboa : ISCTE- IUL, 2018.

- MATEUS, Teresa Maria Carrilho - **Obsolescência e abstração: os edifícios industriais no baixo Tejo**. Dissertação de Mestrado. Lisboa: ISCTE-IUL, 2018.
- MENDES, José Amado - Industrialização ou Revolução Industrial em Portugal? Uma interpretação. Em MENDES, JOSÉ AMADO; FARIA, MIGUEL FIGUEIRA DE (Eds.) - **Actas do colóquio internacional industrialização em Portugal no século XX: o caso do Barreiro**. Lisboa : EDIUAL- Universidade Autónoma de Lisboa, S.A., 2010. ISBN 9789898191182. p. 75–92.
- OLIVEIRA, Ernesto Veiga De; GALHANO, Fernando; PEREIRA, Benjamin - Construções primitivas em Portugal. Em DOM QUIXOTE (Ed.) - **Portugal de Perto**. Lisboa : Dom Quixote, 1994. ISBN 9789722001960. p. 364.
- PEREIRA, Hugo Silveira - As Viagens Ferroviárias Em Portugal (1845-1896). CEM Cultura, Espaço & Memória : revista do CITCEM. 1:2010) 25–40.
- PIMENTA, João et al. - Cira Arqueologia I - Atas mesa redonda. De Olisipo a Ierabriga. **Cira Arqueologia I**. Vila Franca de Xira. 2012.
- PIMENTA, João; SOARES, António M. Monge - CIRA Arqueologia II - O Tejo, palco de interação entre indígenas e fenícios. **Cira Arqueologia II**. Lisboa. [Em linha]2013) 181–194. Disponível em: <https://www.researchgate.net/publication/304248134>
- PIMENTA, João; SEPÚLVEDA, Eurico; FERREIRA, Marisol - Cira-Arqueologia IV - Acerca da dinâmica económica do Porto de Urbs Imperatoria Salacia: O estudo das Ânforas. **Cira Arqueologia IV**. Vila Franca de Xira. 2015) 151–170.
- PLURAL - **Plano director municipal de Vila Franca de Xira Análise e diagnóstico** [Em linha]. Vila Franca de Xira : [s.n.] Disponível em: <https://www.plural-planeamento.pt>
- REDOL, Alves - **Avieiros**. 40 714/263 ed. [S.l.] : Livros de bolso europa-américa, 1979. ISBN 9789721002029.
- REIS, Jaime - A industrialização num país de desenvolvimento lento e tardio: Portugal, 1870-1913. **Análise Social**. 23:3 (1987) 207–227.
- RUIVO, Eunice Daniela Vieira - **Refuncionalização de Edifícios de Arquitetura Industrial, de Armazenamento e Comercial: Regeneração dos Antigos Armazéns de Cerâmica da Vala do Carregado**. Dissertação de Mestrado. Lisboa: ISCTE-IUL, 2018.
- SANTOS, Hugo Miguel Aguiar Dos - **Azulejo não é crime!** Dissertação de Mestrado. Coimbra: Universidade de Coimbra, 2009.
- VEIGA, Luís Bayó - **Breve História das Embarcações do Estuário do Tejo** [Em linha], atual. 2022. Disponível em: <https://getlisbon.com/pt/getlisbon-convida-pt/breve-historia-embarcacoes-estuário-tejo/>
- S.A., Abertis Logística – **Relatório de monitorização da qualidade das águas superficiais - Plataforma Logística de Lisboa Norte**. Lisboa: Monitorização Ambiental PLLN, 2011.
- SILVA, Paulo – **A abertura do primeiro troço ferroviário entre Lisboa e Vala do Carregado (1856): antecedentes e inauguração**. In: CIRA – Boletim Cultural, n.º 11, 2011. Vila Franca de Xira: Museu Municipal de Vila Franca de Xira, 2011. Disponível em: https://www.museumunicipalvfxira.pt/cmvmxira/uploads/document/file/753/CIRA_BOLETIM_CULTURAL.pdf
- SOARES, Luís Jorge Bruno – **Ordenamento e Planeamento do Território**. Lisboa: Câmara Municipal de Lisboa, 2001.

VII. anexos



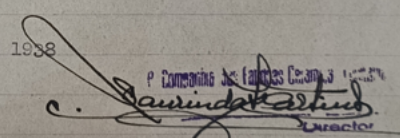
A Câmara Municipal deferiu ao requerido, pagando o requerente as taxas legais e observadas que sejam as determinações da Secção de Obras e da Delegação de Saúde.
 Em sessão de 29 de Novembro de 1938



Exm.^o Snr.
 PRESIDENTE DA CÂMARA MUNICIPAL DE VILA FRANCA DE XIRA


A Companhia das Fábricas Cerâmica Lusitânia, sociedade anónima de responsabilidade, com sede em Lisboa, na Rua do Arco do Cego, n.^o 88, desejando construir um edifício destinado a fábrica na sua propriedade situada na Vala do Carregado, junto à estação do Caminho de Ferro, freguesia de Cachoeiras, conforme projecto e memória descrita juntos, vem pedir a V. Ex.^a se digne passar a respectiva licença.

LISBOA, 22 de Outubro de 1938


 Director

Sciencia N.^o 605 - "Diversas" - 1938

Anexo 01. Documento presente no Arquivo Municipal de Vila Franca de Xira, de 1938 (acedido a 3 de maio de 2023).
 - Digitalização e manipulação de fundo pela autora.



MEMÓRIA DESCRITIVA E JUSTIFICATIVA DA CONSTRUÇÃO DO EDIFÍCIO QUE A COMPANHIA DAS FÁBRICAS CERÂMICA LUSITÂNIA PRETENDE FAZER NA SUA PROPRIEDADE DA VALA DO CARREGADO. -

-*-

O edifício que se pretende construir destina-se a fábrica e ocupa uma área aproximada a 2.361,00 m².

As fundações serão abertas até à profundidade necessária à boa estabilidade, levando estacaria onde se tornar necessário. Serão cheias de alvenaria hidráulica até uma altura de 0,80 acima do nível do terreno para protecção da fábrica contra as cheias habituais do Tejo.

A estrutura geral do edifício será constituída por pilares de tijolo e argamassa de cimento ligados entre si por um lintel de betão armado na altura das vergas dos vãos do piso térreo e por uma cinta geral na parte superior ao nível dos apoios das asnas.

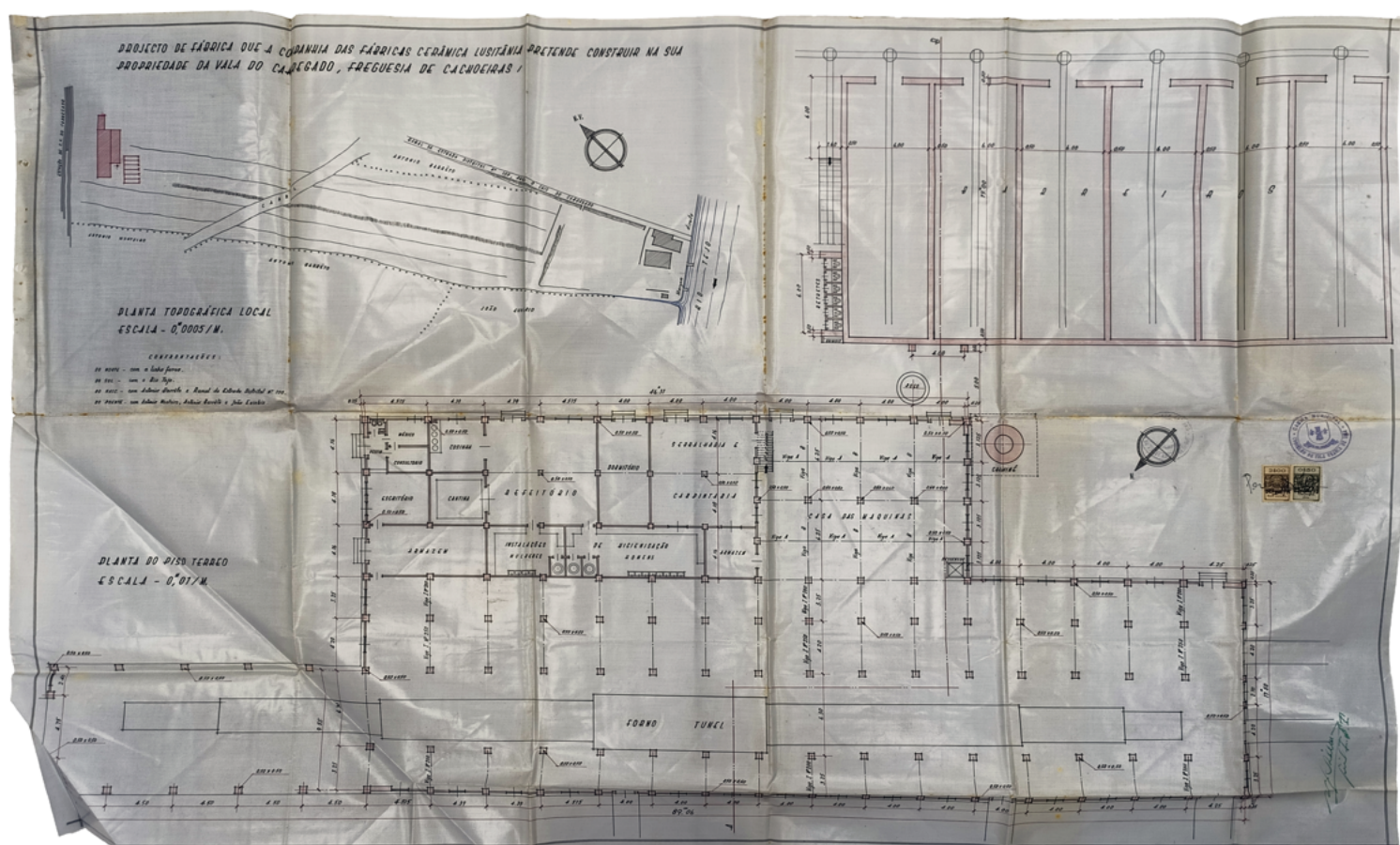
O pavimento do 1.^o andar será constituído por lajes de tijolos isoladores "Lusitânia" e vigotas de betão armado apoiados sobre as vigas de ferro indicados na planta. O do 1.^o andar da casa das máquinas será de laje de betão armado com 0,10 de espessura e armadura de 6 Ø 3/8" p.m. em ambos os sentidos.

O pavimento do 2.^o andar será todo de madeira.

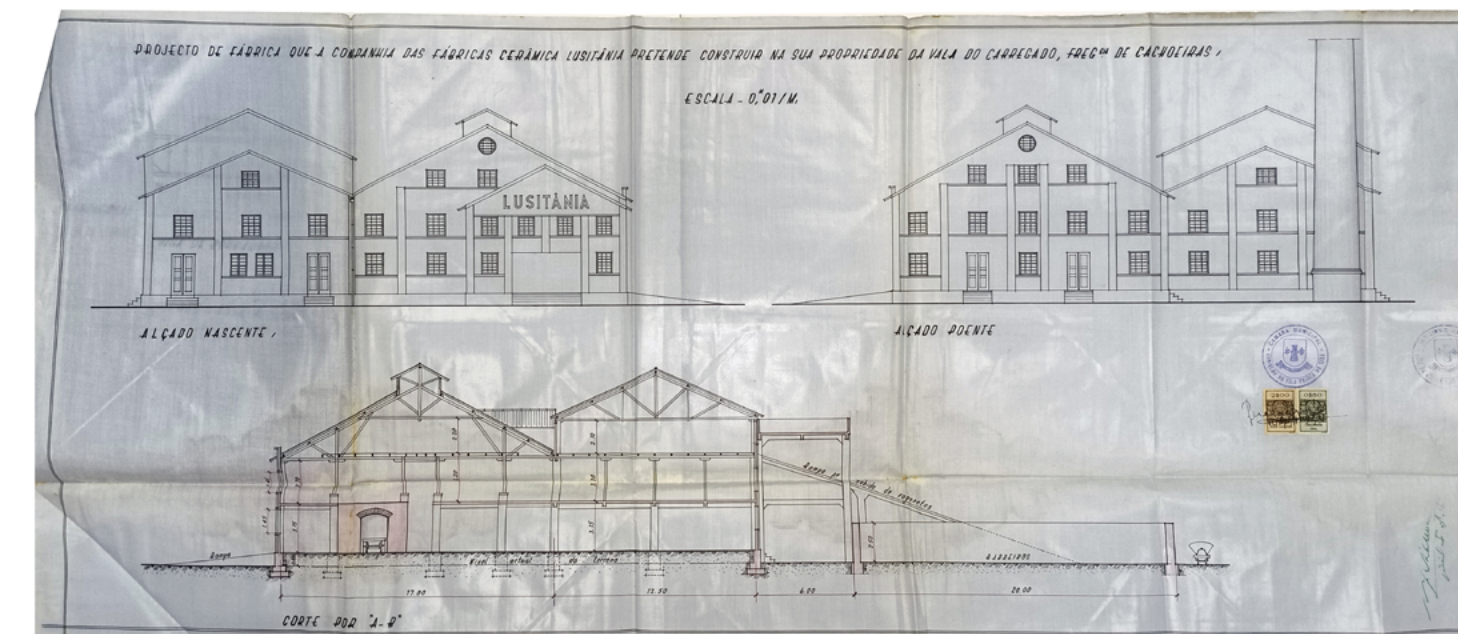
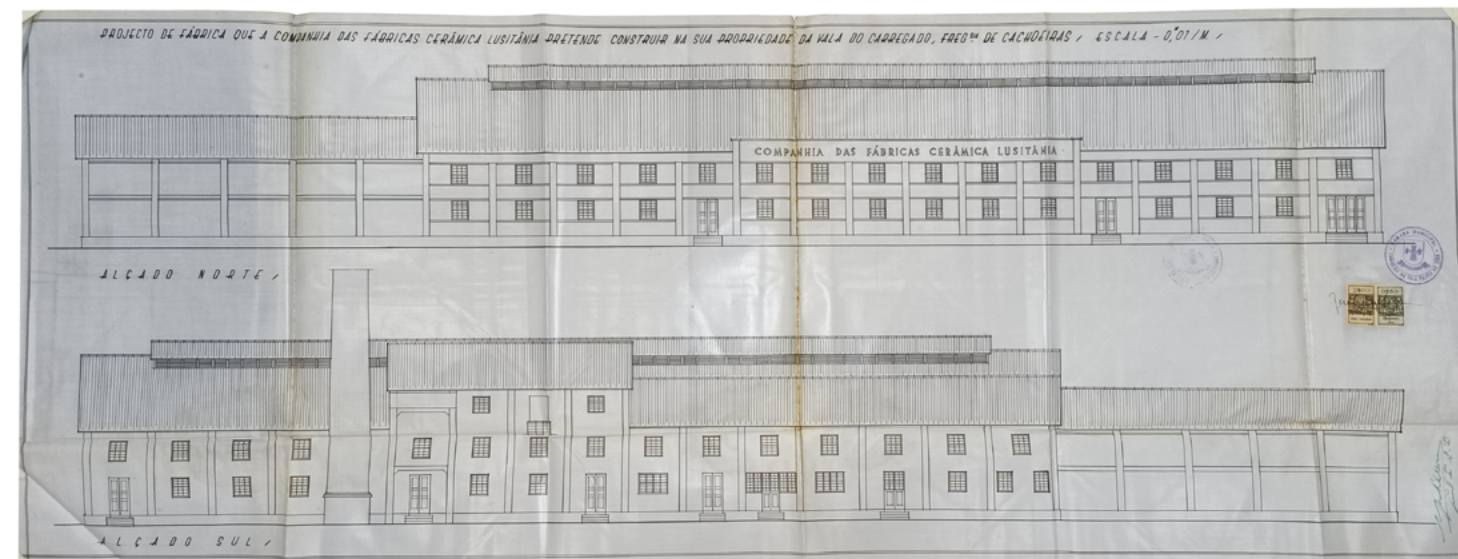
A estrutura da cobertura será constituída por asnas dos tipos indicados no corte.

A cobertura será de telha "Ibérica sem rival".

Anexo 02. Documento presente no Arquivo Municipal de Vila Franca de Xira, de 1938 (acedido a 3 de maio de 2023).
 - Digitalização e manipulação de fundo pela autora.

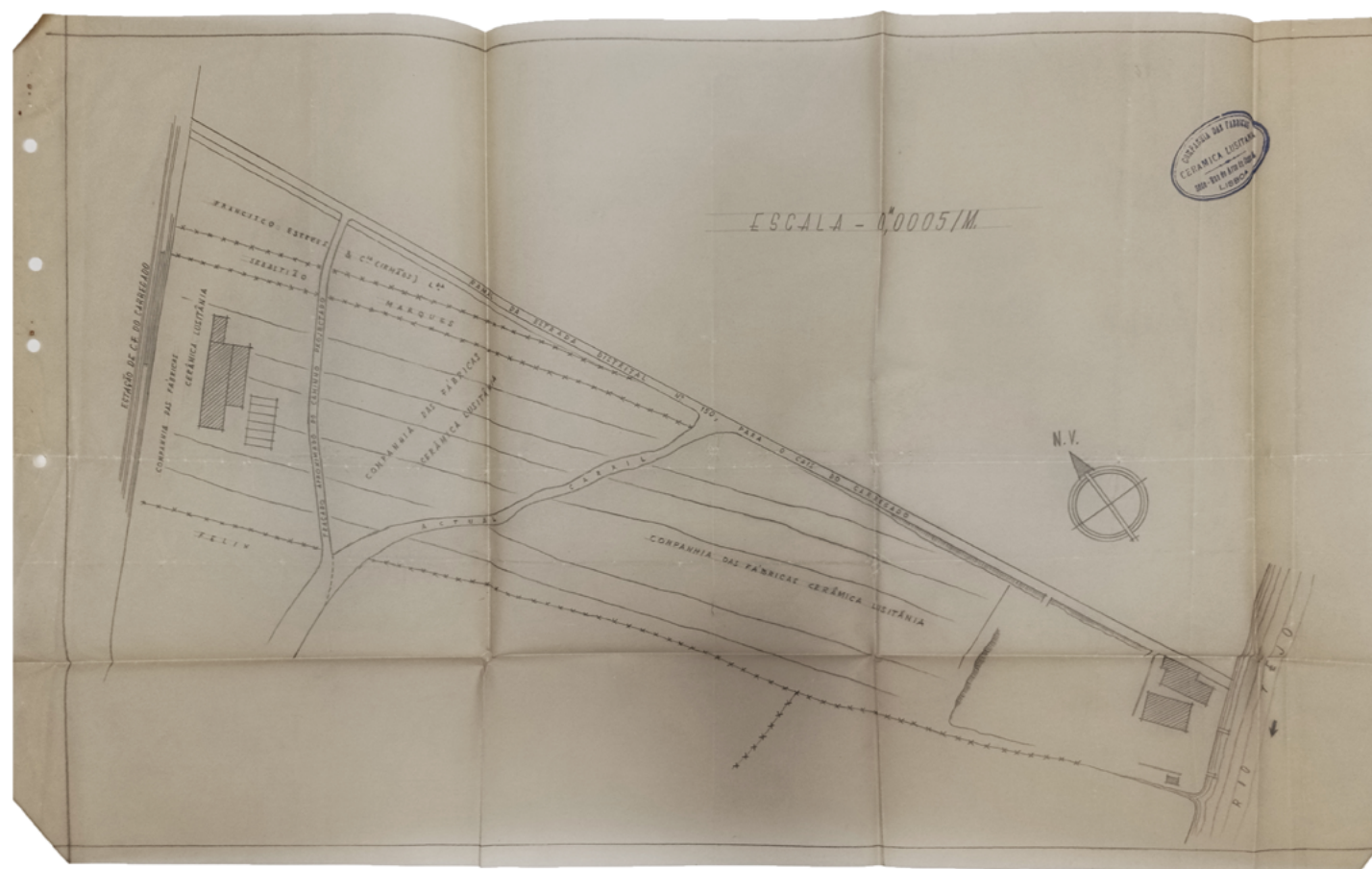


Anexo 03. Planta topográfica e Planta do Piso Térreo do Projeto da Fábrica para a Vala do Carregado, da Companhia das Fábricas de Cerâmica Lusitânia, constituído por uma fábrica (junto à linha de caminho de ferro) atualmente demolida, e posteriores armazéns junto à margem. Datado de 1938. Documento presente no Arquivo Municipal de Vila Franca de Xira (acedido a 3 de maio de 2023) - Digitalização e manipulação de fundo pela autora.



Anexo 04. Alçado Norte e Alçado Sul do Projeto de Fábrica para a Vala do Carregado, da Companhia das Fábricas de Cerâmica Lusitânia. Documento presente no Arquivo Municipal de Vila Franca de Xira (acedido a 3 de maio de 2023) - Digitalização e manipulação de fundo pela autora.

Anexo 05. Alçado Nascente, Alçado Poente e Corte do Projeto de Fábrica para a Vala do Carregado, da Companhia das Fábricas de Cerâmica Lusitânia. Documento presente no Arquivo Municipal de Vila Franca de Xira (acedido a 3 de maio de 2023) - Digitalização e manipulação de fundo pela autora.



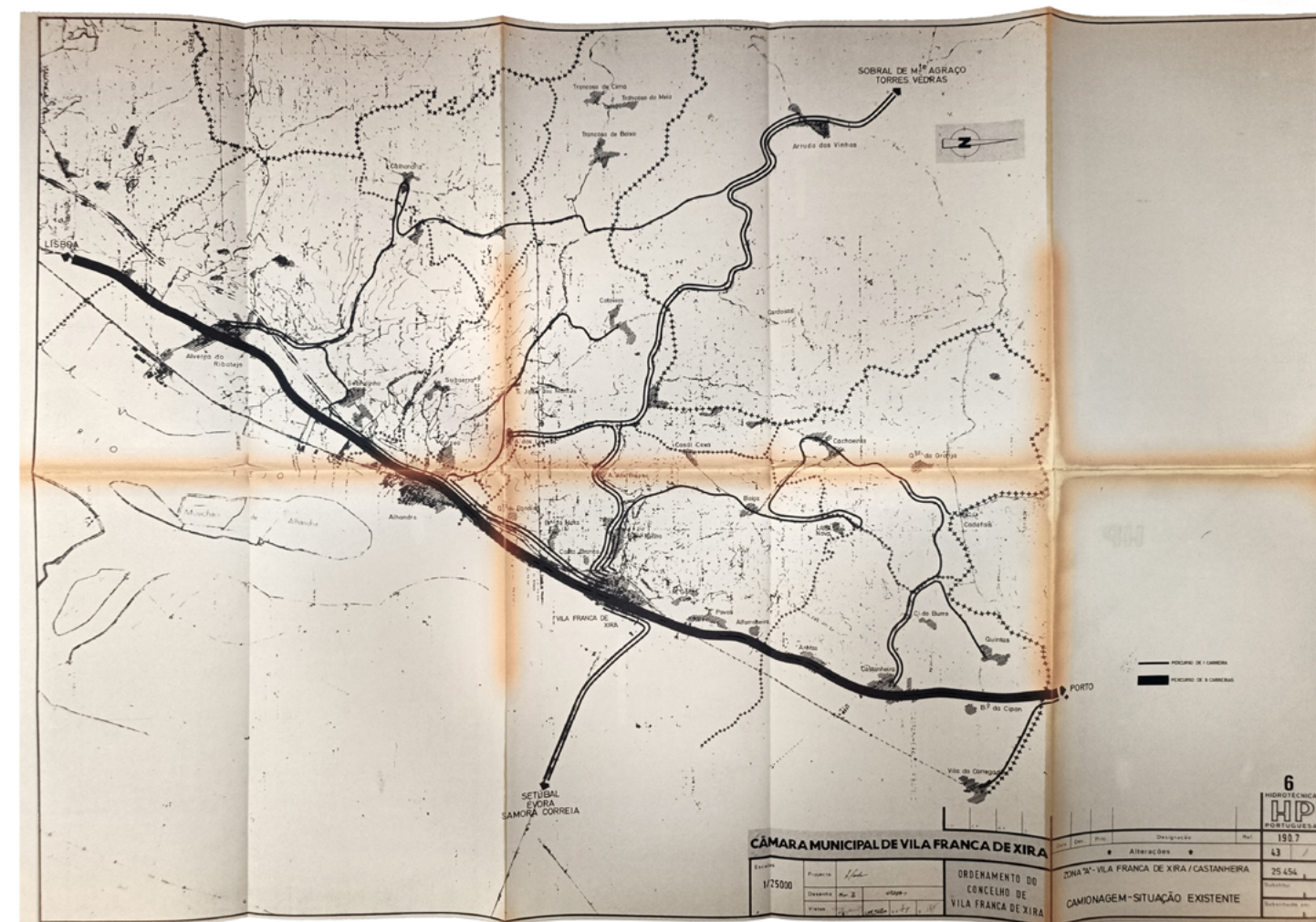
Anexo 06. Planta topográfica que demonstra os terrenos, na Vala do Carregado pertencentes à Companhia das Fábricas de Cerâmica Lusitânia e localiza a Fábrica, que foi posteriormente demolida. Sem data, presume-se de 1938 (aquando do pedido de construção da Fábrica). Documento presente no Arquivo Municipal de Vila Franca de Xira (acedido a 3 de maio de 2023) - Digitalização e manipulação de fundo pela autora.



Anexo 07. Planta topográfica da Castanheira do Ribatejo. Sem data, presume, por lógica de numeração de documentos, que date entre 1968 a 1974. Na margem inferior direita está situada a estrada que leva à Vala do Carregado. Documento presente no Arquivo Municipal de Vila Franca de Xira (acedido a 3 de maio de 2023) - Digitalização e manipulação de fundo pela autora.



Anexo 08. Planta de Ordenamento do território - Estruturação Urbana, Ordenamento do Concelho de Vila Franca de Xira, de Outubro de 1975, à escala 25 000. Documento presente no Arquivo Municipal de Vila Franca de Xira (acedido a 3 de maio de 2023) - Digitalização e manipulação de fundo pela autora.



Anexo 09. Projeto de eixos de Camionagem - Ordenamento do Concelho de Vila Franca de Xira, de Março de 1976, à escala 25 000. Documento presente no Arquivo Municipal de Vila Franca de Xira (acedido a 3 de maio de 2023) - Digitalização e manipulação de fundo pela autora.

em «Sábado».

Cerâmica Lusitânia

A antiga Fábrica de Cerâmica Lusitânia, ao Campo Pequeno, comprada pela Caixa Geral de Depósitos por 820 mil contos, para ali construir a sua nova sede, já começou a ser demolida. Contra esta destruição insurge-se o Instituto Português do Património Cultural, que aguarda pela aprovação urgente de uma proposta de classificação daquele conjunto fabril como edifício de interesse público para, rapidamente, embargar as obras de demolição. Um caso notório de atentado ao nosso património cultural, essencialmente visto na perspectiva de arqueologia industrial e cujo desfecho se depara um tanto ou quanto imprevisível dado o peso dos milhões da CGD e o facto de não querer perder um bom negócio.

D. Notícias 7.05.82
acordo PS-PSD sobre re-

A. 10

“RECORTE”

DIÁRIO (O)	Lisboa	10 MAI 1982
BENFICA	Lisboa	
NOTÍCIAS de AMARANTE	Lisboa	

Cerâmica Lusitânia: CGD vai partir a loiça toda

«Falas de economia política e aniquilais o capital dos monumentos?», perguntava Alexandre Herculano aos «adornadores do camarelho», com a autoridade que hoje se lhe reconhece. «Por qualquer lado que se observe a vossa obra não se descobre senão o absurdo» — concluiu.

Passado algumas décadas, a mesma pergunta, as mesmas observações se fazem à Caixa Geral de Depósitos, instituição bancária nacionalizada, que se prepara para dar mais um lote machucado ao património arquitectónico e cultural da cidade de Lisboa.

É o caso da Fábrica de Cerâmica Lusitânia, no Rua do Arco do Cego n.º 86, que está a ser demolida para libertar o espaço de quatro hectares, junto ao Campo Pequeno, para a instalação de funções servap bancárias.

Mais dia menos dia, não se poderá um único monumento industrial em Lisboa e, na arquitectura, sabemos praticamente todas as edificações do século XVIII para os modernos castelos de betão à Século XX.

Para mal da História, a ar-



A Cerâmica Lusitânia vai ser demolida e o edifício substituído por uma nova sede para a Caixa Geral de Depósitos

aberta geral contra a destruição de Lisboa de que é um peso importante a demolição da Cerâmica Lusitânia, valioso património histórico que sob o ponto de vista da arqueologia industrial devia ser recuperado sem vacilações e não arrasado.

Rapidamente a classificação urgente do complexo fabril do Arco do Cego é um dever. Para quem, levado por acções anteriores das entidades responsáveis, não acredita que isso seja feito, só resta a solução de passar pela Rua do Arco do Cego e olhar, pela última vez para a fachada da Companhia das Fábricas Cerâmicas Lusitânia, instalada em 1902 no local, para perceber o plano destinado à construção da Praça de Tráfego do Campo Pequeno.

Se o valente consegue entrar na velha fábrica será provavelmente o último momento a ver os grandes fornos que sustentaram o fogão de azulejos, o forno hucano europeu, ao longo de 60 anos, por operações que restaram o pouco existente no local para fabricar os tijolos e as telhas que construíram grande parte das Avenidas. Depois, entre um meio como era, para que eles, se abrissem para Lisboa, não fiquem como a sensação de que não houve indústria em Portugal.

O Fomento de Domingos diz a semana vale mais como um

A. 12

“RECORTE”

ORGANIZAÇÃO PORTUGUESA DE RECORTES DA IMPRENSA, LDA.

EXPRESSO (O)	Lisboa	31. JUL. 1982
MAIS	Lisboa	
AURORA DO RIBATEJO	Benavente	
TURISMO HOTEL	Porto	

Demolição da Cerâmica Lusitânia

AS VELHAS instalações da Companhia das Fábricas Cerâmica Lusitânia, ao Arco do Cego, cuja importância é reconhecida pelos especialistas em arqueologia industrial, não deverão ser alvo de qualquer demolição nos próximos anos. Embora a Caixa Geral de Depósitos tenha adquirido os 37 mil metros quadrados de terreno, imóveis e fornos, só dentro de dois anos deverá ser aprovado o projecto arquitectónico resultante do concurso aberto recentemente para a concepção dos futuros edifícios da CGD ali a construir.

Apesar de imporem aos projectos em concurso o “desa-

fogo do Palácio Galveias”, (não encostar construção na parte oposta ao Palácio) os novos proprietários da Cerâmica Lusitânia não se afirmam preocupados com a demolição da fachada do edifício principal que data de 1910. Na década de 20, foi ali produzida uma larga gama de materiais de construção do tijolo ao azulejo, do mosaico aos refractários, e mesmo da cerâmica artística cujo atelier Jorge Colaço dirigiu.

Embora a CGD se tenha comprometido a montar nas futuras instalações um museu da empresa em que se incluirá

um arquivo histórico da fábrica, os fornos poderão vir a ser destruídos (incluindo os fornos circulares, raríssimos no nosso país). A própria administração da CGD não parece preocupada em evitar tal destruição, pois pretende sobretudo aproveitar o máximo de espaço (ambicionando um total de 200 mil metros quadrados de construção). Em princípio, aquela administração só poupará o material já digno da museologia se o Governo — por intermédio do Instituto Português do Património Cultural — o exigir

A. 11

Anexo 10. Recorte do artigo intitulado "Cerâmica Lusitânia" publicado no jornal *Diário de Notícias*, a 7 de maio de 1982.
Disponível em: <https://museu.ua.pt/index.php/Detail/entities/28>

Anexo 11. Recorte do artigo intitulado "Demolição da Cerâmica Lusitânia" publicado no jornal *Expresso*, a 31 de julho de 1982.
Disponível em: <https://museu.ua.pt/index.php/Detail/entities/28>

Anexo 12. Recorte do artigo intitulado "Cerâmica Lusitânia: CGD vai partir a loiça toda" publicado no jornal *Diário de Notícias*, a 10 de maio de 1982.
Disponível em: <https://museu.ua.pt/index.php/Detail/entities/28>

Anexo 13. Recorte do artigo intitulado "Atentados contra a estética" publicado no jornal *Capital*, a 29 de abril de 1984.
Disponível em: <https://museu.ua.pt/index.php/Detail/entities/28>

“RECORTE”

ORGANIZAÇÃO PORTUGUESA DE RECORTES DA IMPRENSA, LDA.

CAPITAL (A)	Lisboa	29. ABR. 1984
JORNAL de AVEIRO	Aveiro	
DEFESA (A)	Evora	
MONTEMORENSE (O)		

Atentados contra a estética

Todos aqueles que se preocupam com a preservação e defesa do património deste nosso País estão assentes num ponto; as casas que se têm vindo a construir pela mão dos nossos emigrantes, que o fazem sem obedecer a nenhuma tradição nem critério arquitectónico, estão a devastar o que de tão pitoresco tinha o casario português.

Lamentavelmente a contribuir com essa onda de construção caótica assistimos à Caixa Geral de Depósitos erguer aqui e acolá as suas dependências, verdadeiros monumentos ao mau gosto passando por encima não só da estética, como também da integração dos seus edifícios em espaços de traça antiga ou numa situação mais desesperante (que também as há!) aniquilando o entorno que serve a um monumento nacional.

Refira-se como exemplo, que brada aos céus, a agência que foi instalada no Terreiro de D. João V frente à fachada principal do Convento de Mafra. Do muito que se poderia dizer, prefiro lançar o desafio a todos quantos me têm de forma a constatarem a atrocidade que representa aquela agência defronte de um dos monumentos mais sumptuosos de todo o nosso património português!

Se o que está feito, está irremediavelmente feito, resta-nos aguardar e ver como será contemplada a nossa capital com a «superdependência» que está projectada para se erguer sobre a antiga Fábrica de Louças Lusitânia. Aguardemos pois...

VASCO PEREIRA — Estoril

A. 13