

# portusplus

## Public Spaces at the urban conversion of Lisbon Expo'98

**Pedro Ressano Garcia**

Arquitecto, Coordenador do European Workshop on Waterfronts Urban Design  
pedro@ressanogarcia.com

The urban project of the Parque das Nações has been pointed out as a success case. To understand this case we must consider not only the original plan and the final outcome, but understand the process itself, of how the project was developed. Throughout the process many were involved and we seek to identify their most relevant aspects. To find out the success formula one can question about the relevance of public spaces, and how the implementation of the plan was organized to develop the precincts of Expo '98. There is no information that specifies the precise character or a scientific formula that influence the project. We start with the presentation of some background context that anticipates the project, explaining how institutional arrangements were placed, in order to achieve social integration with the neighboring districts and analyze the role of public space in the removal of physical barriers. Finally we discussed the influence that the environment has in the industrial heritage and the current component of sustainability and ecological culture expressed in the presence of water near the city. At the end some conclusions are presented concerning the nature of public spaces for greater success in the Parque das Nações that transform the morphology of the previous mono functional land port and offer an invitation to the humanization and enjoyment at the riverside.

### **Keywords**

**Waterfront regeneration; Expo'98; urban design**

# Os espaços públicos na reconversão da zona da Expo'98

## Introdução

A reconversão da frente ribeirinha na zona da Expo é a maior transformação envolvendo a cidade e o porto ocorrida em Portugal. O recinto foi inaugurado para a Exposição de 1998 e a operação urbanística é concluída dez anos depois. Constitui uma solução já testada sobre a qual importa reflectir e debater. No todo é um processo muito complexo pelo que procuramos aqui analisar separadamente alguns dos seus aspectos de maneira a tornar mais fácil interpretar a informação disponível.

Segundo a Parque Expo, o projecto foi bem sucedido a nível social, ambiental e financeiro, e actualmente «exportam» a respectiva fórmula para outras situações. Na zona da Expo '98 implementou-se um modelo de renovação das frentes de água, tendo sido dada prioridade à criação de uma nova centralidade urbana. A sociedade tem igualmente sido consultada no âmbito de outros empreendimentos urbanísticos em frentes de água de cidades de vários países. Constatou-se, pois, um reconhecimento internacional pelos resultados alcançados. Na presente análise, procura-se determinar os pontos fortes e os fracos deste processo. A sociedade anónima Parque Expo foi constituída pelo governo e incumbida por este de assumir o controlo da área designada, adquirindo autonomia relativamente à Câmara Municipal de Lisboa e à Câmara Municipal de Loures.

A maior parte dos terrenos designados para a realização do evento estavam sob a jurisdição da APL. Em termos gerais, o projecto da Expo foi bastante bem sucedido no aspecto económico e bem aceite pela sociedade civil, em especial devido aos amplos espaços públicos criados junto ao rio. O tema dos novos espaços públicos é central na presente discussão.

## Antecedentes

É pertinente enquadrar no tempo o processo da Expo, que precede o Plano de Ordenamento da Zona Ribeirinha – o POZOR – da responsabilidade da Administração do Porto de Lisboa, que o apresentou para discussão pública em 1994, foi revisto em 1995. A revisão crítica do POZOR ocorreu na mesma altura em que o projecto urbano da Expo'98 estava a ser elaborado, por isso este acabou por ser influenciado pela nova versão do plano precedente. Ambos recorriam a vastas áreas de terrenos deixados vagos na frente ribeirinha, e ambos propunham algumas ligações com os bairros vizinhos. Os urbanistas envolvidos estavam cientes das experiências que já tinham sido levadas a cabo noutras cidades portuárias da Europa, assim como das abordagens teóricas e críticas sobre o tema efectuadas por diversos autores. Com efeito, várias conferências internacionais realizadas nesse período trouxeram a Portugal um certo número de especialistas no domínio da renovação das frentes portuárias, como Brian Hoyle co-fundador do Waterfront Centre, com sede em Washington D.C., que explicitou o seguinte: *A reconversão das frentes marítimas tem o efeito de eliminar barreiras entre a cidade e o mar, trazendo de novo as pessoas para a frente de água – enquanto indivíduos, grupos, organizações, espectadores de e participantes em eventos desportivos, clientes, residentes e pessoas que simplesmente gostam de estar próximas da ou sobre a água* (Hoyle, 1997, 50).

Depois da tentativa para implementar o POZOR ter fracassado, foi sublinhada a incapacidade do plano diluir ou eliminar a barreira rodoviária e ferroviária instalada entre porto e cidade. Seguiu-se um intenso debate, dirigido por comentadores que influenciam a opinião pública, políticos, investidores, urbanistas, arquitectos porque são muitas as

personalidades que participam no processo de reconversão da frente ribeirinha, tomaram uma maior consciência das potencialidades e das dificuldades de uma futura transformação.

A análise do processo de urbanização do Parque das Nações é útil para as futuras transformações de zonas portuárias, no investimento das ligações físicas construídas entre a zona portuária e ocupada por indústrias do sector, e as áreas urbanas vizinhas apresentando um tecido consolidado. Nesta análise, compara-se a relação da comunidade aí estabelecida com a comunidade dos recém-chegados.

Dez anos depois da abertura da Expo '98, e concluído o processo é possível analisar a zona do Parque das Nações de forma a conhecer as qualidades e os problemas inerentes ao respectivo projecto urbano. O facto de acessibilidades vitais ao local terem sido concluídas, como as linhas e as estações de caminho de ferro e de metro, a nova ponte (Vasco da Gama) e as auto-estradas, foi crucial para a materialização do conceito de uma nova centralidade. Uma vasta área foi reconvertida segundo o modelo da tábua rasa. Todas as instalações industriais do local foram demolidas, tendo-se reinventado uma «nova cidade». Uma das críticas recorrentes à intervenção na zona da Expo incide sobre a ausência de acessibilidades às ligações com os bairros vizinhos de habitação social. A discussão abrange vários aspectos, assim, no que respeita ao projecto urbano da Parque Expo, os quatro aspectos essenciais focados são os seguintes:

- o acesso à frente ribeirinha a partir da cidade;
- os procedimentos relativos ao investimento financeiro e a integração social;
- a importância dos grandes espaços públicos e a sua utilização;
- o impacto cultural de se reatar activamente o relacionamento da cidade com o rio.

## **Acordos institucionais e o acesso à frente ribeirinha**

Antes da criação do Parque Expo a relação entre a cidade e a frente ribeirinha era de natureza contemplativa, dado que os cidadãos não tinham acesso físico ao rio, salvo junto à Praça do Comércio e ao Cais do Sodré. Por iniciativa da APL, a partir de 1994 a Doca de Santo Amaro tornou-se o primeiro lugar a permitir o acesso ao rio. A Expo '98 proporcionou a muito desejada oportunidade para a cidade retomar a relação interrompida com o estuário. O antigo recinto da Exposição Mundial situa-se no limite norte da cidade, e ocupa uma área que também pertence ao concelho vizinho (Loures). Em pouco tempo, a urbanização passou a abranger uma superfície de 330 hectares, estendendo-se por cerca de 4 km da frente ribeirinha.

*Como processo, o projecto da Expo teve um carácter discricionário, no que se refere à tomada de decisões, e de exclusão quando estava em causa escutar os interesses das comunidades locais. As mesmas características estão igualmente presentes no novo programa urbano nacional – POLIS. Este processo representa um retrocesso nos progressos efectuados relativamente à legislação e ao sistema de planeamento, que confere direitos à participação pública em ser informada e de apresentar os seus argumentos, e promove a inovação na execução do plano que decorre mediante avaliação e acompanhamento constantes (Cabral e Rato, 2001, p. 506).*

Figura 1. Colagem do projecto da Expo '92 realizada em Sevilha sobre uma área da frente ribeirinha de Lisboa (1990) (Fotomontagem: Valis – Valorização de Lisboa / Cedru)

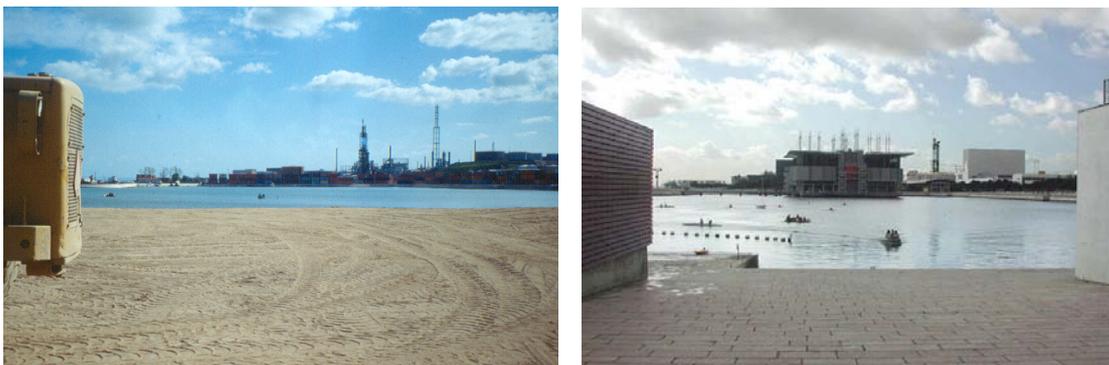


A área da Expo' 98 tem dimensões semelhantes às de zonas portuárias que foram alvo de uma reconversão noutras cidades, como as de Roterdão, com 308 hectares – projecto Kop van Zuid; Yokohama, com 460 hectares – projecto Minato Mirai 21; e Sidney, com 148 hectares – Darling Harbour. Foi uma espécie de resposta autoritária à forma como a cidade se renova, numa tentativa de reduzir a complexidade de intervenientes que actuam sobre o processo de fazer cidade. Pretendeu-se assim adquirir maior eficácia e rapidez ultrapassando as dificuldades dos processos administrativos. Actualmente vivemos numa época em que não é possível exercer um controlo absoluto sobre o processo de «criação» da cidade mas como há uma percepção generalizada das dificuldades na aprovação dos projectos de licenciamento e do lento funcionamento da administração autárquica, houve necessidade de proporcionar um ambiente atractivo junto dos investidores. Até porque uma parte muito importante das receitas dependia do investimento privado. A criação duma lei de excepção apresentava-se ao governo como uma medida mais fácil, mais imediata do que melhorar as dificuldades do funcionamento da administração das autarquias, é questionável se a criação de medidas extraordinárias representa um recuo no processo democrático?

A complexidade de todo o processo, causada pelo facto de entidades privadas e públicas intervirem simultaneamente nas frentes portuárias, é de tal ordem que cada cidade portuária tem sido desenvolvido um modelo diferente. Em Minneapolis, por exemplo, o presidente do município fundou uma organização sem fins lucrativos para liderar o processo da renovação urbana. Descrevemos este modelo porque apresenta um avanço no processo democrático de fazer cidade. Integra os vários poderes em vez de os excluir, pois procura ser inclusivista. Esta organização, denominada Saint Paul Riverfront Corporation, tem uma administração formada por um grande número de membros oriundos de todos os sectores da sociedade, incluindo entidades oficiais da cidade, do distrito e do estado, associações comunitárias e de moradores, fundações, empresas comerciais e industriais, a Saint Paul Port Authority (Administração do Porto de Saint Paul), a Câmara de Comércio da Área de Saint Paul. Os membros da administração da Saint Paul Riverfront Corporation avaliam oportunidades essenciais, estabelecem prioridades e canalizam a sua paixão e os seus conhecimentos e experiência para iniciativas que são vitais para o renascimento da cidade no seu conjunto. *O presidente do município esforçou-se por criar um forte relacionamento organizacional entre os grupos com diferentes interesses, porque acreditava que as relações são melhores que as regulamentações* (Seeb, 2003).

O presidente do município estabeleceu essas relações indo ao encontro dos interesses e do entusiasmo das comunidades locais quanto à reconversão da frente portuária, convidou um grupo de cidadãos notáveis a participar, e obteve o apoio financeiro de fundações de cariz cultural e de grupos empresariais, tendo ainda angariado fundos através de donativos individuais privados.

Figura 2. Vista do lado norte do porto, antes (imagem da esquerda) e depois (imagem da direita) da intervenção urbana na zona da Expo '98  
(Fonte: Fotografia/Parque Expo s.a.)



No caso de Lisboa, várias entidades públicas detinham o controlo, o direito de propriedade ou outros direitos conferidos por lei do território da Expo, embora a maior parte dos terrenos estivessem sob jurisdição da APL, sendo do domínio público e uma zona portuária. Esta situação verificara-se igualmente em várias cidades portuárias mediterrâneas, mas a dada altura foram tomadas medidas para fazer face aos problemas dela decorrentes. Rinio Bruttomesso descreve que a lei italiana relativa aos portos foi profundamente alterada em 1994. A nova legislação, que então entrou em vigor, introduzia uma distinção explícita entre as competências das instituições do sector público e do privado.

As administrações dos portos de Itália continuavam a ser responsáveis pelo controlo dos seus terrenos, mantinham uma autonomia financeira e permaneciam sob a tutela do Estado. A exploração comercial da actividade portuária foi transferida para empresas privadas. Deste modo, em Itália, o instrumento jurídico que separou as competências permitiu que a execução de planos de reconversão das zonas urbano-portuárias tivesse sido feita sob a coordenação conjunta dos órgãos da administração local e as administrações dos portos. Reportando-nos novamente ao caso de Lisboa, alguns observadores afirmam que a APL actua como um «filtro», refreando a avidez das câmaras municipais que cobiçam os terrenos situados na frente ribeirinha, dado não ser nada raro os autarcas pretenderem obter rapidamente receitas geradas pelos impostos sobre urbanizações e imóveis.

Na maioria das cidades com porto, desde a industrialização e durante quase todo o século XX, os cidadãos viram ser-lhes negado o acesso às frentes de água ao ponto de a terem esquecido. Na sua análise científica feita com base nos inquéritos sensoriais, Lynch (1960, 62) conclui que *“a frente portuária era também, em geral, conhecida e lembrada pela sua actividade específica. Mas o sentido da água era menos claro, dado que ficava oculta por muitas estruturas e a vida até desaparecera das actividades do velho porto. Na sua maioria os inquiridos não conseguiam sequer estabelecer uma relação concreta entre o rio e a zona portuária”* como se esta nem existisse. A descrição de Kevin Lynch aplica-se igualmente ao recinto onde, mais tarde, se realiza a Expo.

## **Financiamento, atravessamentos e integração social**

A Expo '98 nasceu de decisões políticas que estiveram na base de medidas excepcionais com vista a criarem-se as condições adequadas para que o evento da Exposição Mundial tivesse lugar. A conjuntura política influenciou os pré-requisitos definidos para a futura reconversão da zona pertinente. Esperava-se que a totalidade da operação se pagasse a si própria, e esta estratégia financeira orientou o processo. O projecto foi maioritariamente financiado com a venda de terrenos a promotores imobiliários. A quase totalidade do recinto da Expo era propriedade do Estado e cerca de dois terços estavam sob a jurisdição da Administração do Porto de Lisboa. Foi acordado que os terrenos seriam vendidos à Parque Expo S.A. por um preço bastante baixo. Foi possível chegar-se a um acordo porque o vendedor e o comprador eram ambas instituições públicas controladas pelo governo.

Porém, o pagamento monetário acordado não chegou a ser efectuado, a ausência de compensação por terrenos portuários cedidos para desenvolvimento urbano estão contra as boas práticas recomendadas no espaço comunitário. Há necessariamente uma relação causa efeito que comprometeu o equilíbrio financeiro do Porto de Lisboa e contribuiu para adiar os projectos de deslocalização das infraestruturas portuárias programadas pela APL. Para dar uma pequena ideia da complexidade inerente a toda a operação que envolveu o nascimento da Parque Expo, além destas ambiguidades o processo pretendia ser de custo zero mas acabou por dar receitas significativas em impostos ao Estado.

Lisboa não tinha precedentes nesta matéria e como é analisado pelo Professor João Cabral (1990) *“como princípio, o custo zero teve efeitos perversos. A viabilidade do modelo económico depende das variáveis escolhidas e da forma como os benefícios económicos são avaliados. O modelo adoptado pela Parque Expo implicava a apresentação, como qualquer empresa privada, de resultados positivos”*. A Parque Expo é uma sociedade de capitais que procura obter lucros, porém a cedência de terrenos alterou as regras de mercado. Nenhum empreendimento imobiliário omite o valor do terreno quando calcula o investimento. No Parque Expo a venda dos terrenos urbanos para urbanizar tornaram-se uma importante fonte de receitas (51%) para as entidades públicas envolvidas no processo, já que, na maioria dos casos, estas não dispunham de meios financeiros para concretizar projectos de grande envergadura.

No seu estudo, Cabral termina afirmando que *“o secretismo e autonomia nas operações de urbanização promovidas por grupos económicos associados a elites políticas e a personalidades influentes na sociedade civil, não será, no longo-prazo, a opção mais viável para promover a necessária coesão social e social”*. Apostava-se em que a reconversão da frente ribeirinha da zona oriental de Lisboa se tornasse uma operação rentável do ponto de vista financeiro e, na medida em que não se considerem os custos sociais. É numa recente publicação, Cabral (Cabral e Rato, 2002, p. 217) considera que a experiência de grande autonomia dada à administração que é simultaneamente uma empresa pública envolvida num compromisso público, agindo na verdade enquanto investidor privado enfatiza o conflito do papel do estado capitalista no planeamento urbano. Isto tem-se verificado na prática, e seis anos após o evento da Expo' 98, o preço do metro quadrado na referida zona atingia o valor médio mais caro da capital. Com efeito, no caso de Lisboa, esta expectativa tomara forma nos anos 90, dado que a maioria das operações de renovação das frentes portuárias levadas a cabo em todo o mundo tinham gerado lucros substanciais.

Figura 3. Material de marketing produzido pela Parque Expo S. A. Em 2003. Os contentores foram os objectos escolhidos para explicar graficamente o conceito de «terreno deixado vago» em que o processo de transformação foi baseado. O texto publicitário anuncia que a referida sociedade deu início ao maior desafio em estratégia ambiental e desenvolvimento urbano em Portugal, transformando uma zona degradada num recinto adequado a uma exposição mundial (Fonte: Material publicitário)



No entanto, vinte anos antes era bem diferente em Lisboa e noutras cidades portuárias. Na década de 70, os potenciais investidores e os promotores imobiliários não depositavam a mesma confiança na capacidade de tais intervenções se tornarem financeiramente rentáveis.

*Devido ao risco financeiro associado à reconversão de frentes de água, muitas instituições de crédito e investidores estão hesitantes quanto a participarem em projectos referentes a essas zonas. Além disso, os custos resultantes de atrasos no domínio da regulamentação incentiva os promotores a seguirem a lei do menor esforço – dito de outro modo, a sacrificar a inovação e a criatividade dos projectos à reprodução do que já fora aprovado anteriormente. Não raro, é demasiado dispendioso fazer passar uma ideia nova através do processo de licenciamento e de revisão (Wren, 1983, p. 46).*

Esta afirmação data do princípio dos anos oitenta, actualmente, vinte anos depois da experiência liderada pela Parque Expo, qualquer potencial promotor ou investidor já tinha como bastante seguro que recupera o investimento e obtém lucros financeiros com os empreendimentos urbanísticos na frente ribeirinha. No original: *The experience of 'the "free-hand" given to an administration that is in itself a public company and a political compromise, while acting as a de facto private developer, emphasizes the conflicting role of the capitalist state in urban planning.*

Em Portugal, os promotores imobiliários enfrentam grandes dificuldades no que respeita aos trâmites conducentes à aprovação de projectos por parte das câmaras municipais que, em muitos casos, têm regulamentos contraditórios relativos ao licenciamento de projectos imobiliários o que propicia que sejam permeáveis à corrupção. As câmaras municipais são consideradas como os órgãos da administração pública mais subornáveis.

No intuito de atrair os investidores, conferiu-se à Parque Expo um estatuto que a tornou autónoma dos municípios de Lisboa e de Loures, permitindo-lhe assim criar procedimentos excepcionais que contornassem a morosidade habitual na aprovação de planos de urbanização e na concessão de licenças de construção. Cabral e Rato (2002, p. 215) observam que no recinto do Parque Expo a avaliação de projectos é feita de forma

que *“contrasta com o procedimento normal efectuado pelas Câmaras Municipais ao receber pedidos para apreciação e licenciamento de projectos. Claro que para os construtores e investidores esta rapidez no processo traz uma significativa poupança financeira”*. Foi uma maneira rápida de resolver um problema grave num caso particular, mas deixando pendente a solução desse mesmo problema a nível nacional. Efectivamente, a eficiência adoptada nos procedimentos de licenciamento conduziram a uma rápida aprovação de projectos de construção de novos edifícios, o que atraiu investidores de peso que puderam efectuar o seu negócio num curto período de tempo. Esta é uma das razões por que o projecto urbano da Expo excedeu as melhores previsões económicas.

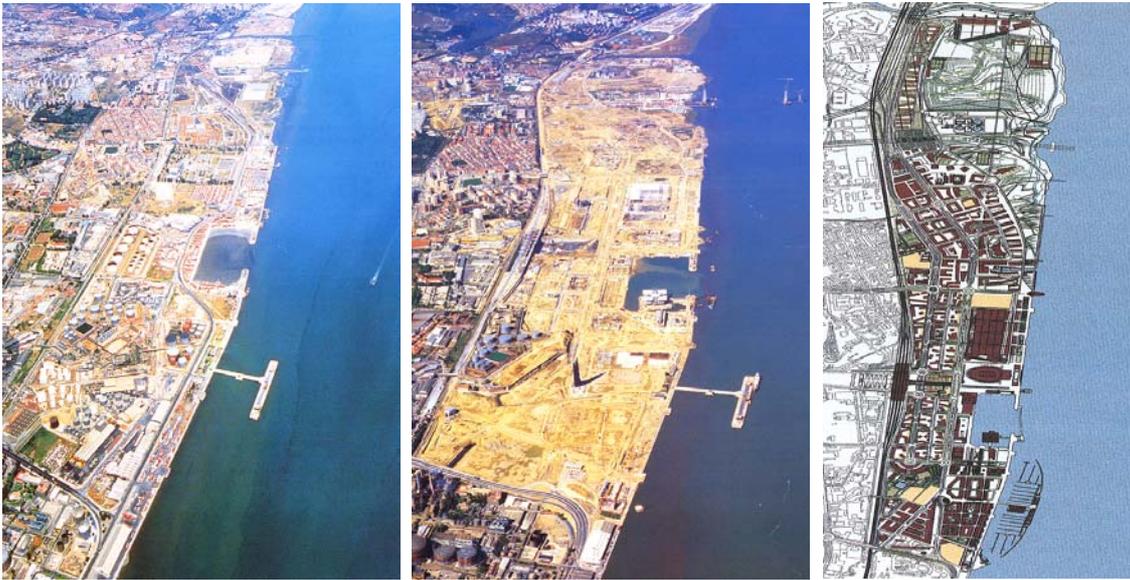
Os melhoramentos introduzidos, no que toca aos procedimentos acima referidos, tiveram um papel determinante na obtenção de bons resultados a nível económico. Mas o fluxo de investimentos não é sempre, nem necessariamente, canalizado para minimizar as diferenças sociais. No caso presente, não foi. Ao analisar as características sociais dominantes João Cabral (1999) comenta que *“estas características não fizeram parte da agenda do projecto Expo e da sua comercialização, mais preocupada com o desenvolvimento da frente de rio do que para história económica e social de zona oriental”*. (...) Outro conjunto de reclamações dizem respeito ao baixo nível de equipamentos colectivos previstos para a urbanização Expo. Considera-se que os equipamentos previstos não só não cobrem as necessidades da população prevista, como também não tiveram em consideração as necessidades e o tipo de procura das comunidades da envolvente.” O investimento financeiro direccionado para a rentabilidade a curto prazo impõe comportamentos específicos que colidem com o padrão de vida dos grupos sociais menos favorecidos em que se incluem, precisamente, os moradores dos bairros limítrofes ao Parque das Nações.

Pelo contrário, os residentes no Parque das Nações, que na sua maioria pertencem à classe média alta, têm, naturalmente, outro estatuto e expectativas bem diferentes em termos socio-económicos. Não houve, obviamente, nenhuma determinação escrita para isolar os bairros periféricos, quer de Lisboa quer de Loures, próximos da área da Expo '98 mas a ideia de o fazer foi gradualmente tomando forma, e as decisões tomadas foram *«mal orientadas»* pela vontade de os separar da *«nova cidade»* projectada. Presentemente, a situação criada reflecte uma concreta segregação social. Duarte Cabral de Mello autor do plano de pormenor 4-PP4, que inclui o desenho urbano e estudo volumétrico da Vila Expo, situada na zona norte do Parque Expo observa que, para se conseguir esse isolamento.

*(...) não só se manteve intacta a barreira do caminho de ferro que separa a área da Expo '98 dos bairros a poente, como se reduziram ao mínimo as continuidades entre o tecido consolidado existente e a área urbana nova, como, ainda, se fixou um traçado viário que dificulta ou atrapalha o trânsito de atravessamento. (...) O resultado prático, felizmente aquém do planeado, foi a criação de uma insularidade urbana em lugar da continuidade anunciada. E, curiosamente, essa insularidade acabou por instalar-se como regra em várias escalas, acabando mesmo por impor o modelo terceiro-mundista do condomínio fechado a que só faltam as cercas eléctricas (Mello, 2002, p. 63).*

É inquestionável que os espaços públicos da zona reconvertida, sendo amplos e bem equipados, têm uma qualidade sem paralelo em toda a Lisboa. Porém, simultânea e paradoxalmente, perdem muito do seu valor enquanto espaços públicos e não cumprem a sua função devido à malha «interrompida» e ao conceito do grande condomínio privado que impede a relação com os bairros existentes nas proximidades da zona da Expo' 98 e a interacção entre os respectivos moradores, e que, deste modo, «tece» ilhas urbanas de exclusão dos menos favorecidos económica e socialmente.

Figura 4. Vista aérea da zona da Expo antes da demolição das instalações industriais (imagem da esquerda), durante a construção para a Expo '98 (imagem ao centro) e o desenho do projecto urbano (imagem da direita)  
Vista aérea/Parque Expo s.a.



Duarte Cabral de Mello propôs inicialmente que a via férrea fosse desviada 60 metros em direcção ao rio. Esta linha férrea, adjacente ao lado ocidental da zona, forma uma barreira, por isso Mello propunha que ficasse situada num nível inferior. Assim, a área planeada integraria uma malha urbana contínua, sem nenhuma barreira e formaria um elo ininterrupto com os bairros próximos. A solução apresentada por este arquitecto assentava numa estratégia lúcida para evitar a exclusão das populações residentes nas áreas urbanas vizinhas. Todavia, o plano não foi aprovado. Por outro lado, o PP4 aprovado incluía uma ponte que não chegou a ser construída. Deste modo, o «efeito de corte» provocado pela barreira existente não foi eliminado.

*(...) esta operação anunciava-se publicamente como de custo zero e, em grande parte por isso, obrigou-se a seguir bem cedo regras de jogo urbanístico que contrariavam seriamente a intenção declarada de melhorar a cidade(...). Ainda que, no arranque, não fosse pensável o custo zero – não parece haver memória de uma urbe que se tenha amortizado numa só geração – a operação ficou desde muito cedo ferida pelo desejo de isolar a nova área modernizada, favorecendo os mais abonados e protegendo-os da má vizinhança dos bairros periféricos (...)* (Mello, 2002, p. 62).

Embora o conceito de cidade democrática estivesse presente nas proximidades, nomeadamente no bairro dos Olivais, onde há integração social de grupos de pessoas de estratos muito diversos, no Parque das Nações regista-se uma segregação de grupos sociais.

### **A função dos espaços públicos e a eliminação de barreiras**

Nunca antes em Lisboa tinham sido criados tantos espaços públicos qualificados e equipados de uma só vez e concentrados ao longo do rio. A coordenação do projecto dos espaços públicos no recinto da Expo foi da responsabilidade do arquitecto Manuel Salgado. A dimensão generosa desses espaços era um requisito essencial em vista do grande número de visitantes que, previsivelmente, afluíam à Exposição, e Salgado afirmou que os espaços públicos tinham de ser assim mesmo, amplos. Esta «fórmula» provou ser eficaz na prática e revelou que o desenho urbano baseado no conceito de qualidade ambiental e recorrendo a intervenções criativas pontuadas por peças de artistas é bem aceite. A

estratégia aplicada para o desenho urbano do recinto da Expo gerou uma mais-valia constituída por amplos espaços públicos que continuam disponíveis para todos os que pretendam usufruir deles.

Analisando em pormenor a estratégia seguida, Brandão (2002, 131) escreveu: *“o espaço público é uma eloquente manifestação da vida urbana, da vida das pessoas no espaço entre edifícios, traduzida na infinidade e diversidade de contactos, e na qual a vida da cidade se manifesta enquanto parte das nossas vidas. O espaço público não é apenas a maior atracção da cidade, é igualmente o lugar do outro”*. Os contributos de intervenções de artistas na qualificação do espaço público emergiram como um factor essencial para o uso criativo, ou caracterizado pela influência cultural do meio urbano por parte do público.

A Exposição Mundial de Lisboa atraiu milhões de visitantes e, depois de encerrada, um grande número de pessoas continua a afluir ao local para desfrutar dos espaços públicos amplos e seguros. Apenas oito dias depois do encerramento da Expo, foram retomadas actividades com o objectivo de continuar a atrair público ao recinto. Com esta medida nunca se perdeu a continuidade na utilização do espaço e evitou-se o seu abandono, o que é vulgar acontecer depois destes eventos. Harvey (1990, p. 91-92) considera que: *Hoje em dia, as cidades e os espaços parecem manifestar uma preocupação muito maior em criar uma imagem de lugar positiva e de grande qualidade, e tentaram encontrar uma arquitectura e formas de desenho urbano que respondessem a essa necessidade. É compreensível que ficassem tão pressionados e que o resultado fosse uma repetição em série de modelos de sucesso (como o Harbour Place de Baltimore), dada a história sombria da desinstalação das indústrias e da reestruturação, que deixaram à maioria das metrópoles no mundo capitalista desenvolvido poucas opções, além da de competirem umas com as outras, principalmente como centros financeiros, de consumo e de divertimento. Formar a imagem de uma cidade através da organização de espaços urbanos espectaculares tornase um meio de atrair capital e pessoas (...)*.

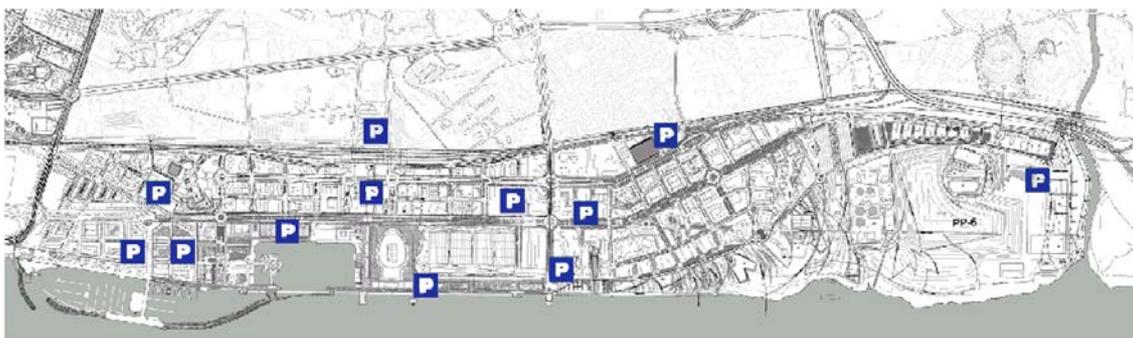
A relevância dada à qualidade urbana tornou-se uma tendência a nível global sob a pressão das realidades mundanas do capitalismo, mas, apesar disso, as ideias propostas podem ser aproveitadas, vantajosamente, se forem encaradas de uma forma criativa para possíveis funções e ficções que propiciem a vida social.

O movimento pedonal no centro das cidades portuguesas mais pequenas está a impor-se gradualmente, mas não se passa o mesmo em Lisboa. Os peões e os condutores de veículos motorizados travam uma longa batalha e, para que o equilíbrio seja restaurado, uma regulamentação protectora da circulação pedonal será necessária. As consequências da oferta de espaços públicos podem ser caracterizadas como Jan Gehl (2000, p. 12) as descreve quando fala da sua própria cidade de Copenhaga: *Num dia útil de verão, milhares de habitantes locais tiram partido das inúmeras oportunidades que a cidade oferece para actividades urbanas recreativas. As crianças brincam, os jovens circulam de patins ou de skateboard, e músicos de rua, artistas e animadores de todos os tipos atraem multidões. (...) O novo espaço sem carros da cidade é usado para uma forma especial de recreação social, recreação urbana, em que a oportunidade de ver, encontrar e interagir constituiu uma atracção significativa.*

Em Lisboa, a importância de se proceder à protecção da vida social urbana da invasão do automóvel ficou mais patente no processo do Parque Expo. Como figura no mapa abaixo (Figura 5), a rede viária obedece a um critério de gradação – quanto mais as estradas estão afastadas do rio tanto mais largas são e, portanto, recebem maior volume de trânsito. O passeio ao longo do rio destina-se a ser usado unicamente por peões; paralela a este, mas mais afastada do rio, a rua principal do Parque das Nações (Alameda dos Oceanos) tem quatro faixas; a rua mais movimentada (Av. D. João II) tem oito faixas de rodagem; para lá

da Gare do Oriente, fica a auto-estrada. Decorridos dez anos da realização da Expo' 98, e contrariando todas as probabilidades numa cidade em que o uso do automóvel ainda é uma prioridade, a avenida central (Alameda dos Oceanos) permanece de acesso restrito ao trânsito rodoviário. As razões para uma situação tão inusitada na capital do país prendem-se com uma série de circunstâncias e, sobre esta matéria, opiniões distintas foram expressas. No caso vertente, foi dada prioridade aos peões em detrimento do automóvel devido a factores que ultrapassam a esfera do desenho urbano em si.

Figura 5. Vista geral do plano urbano do Parque Expo, com a localização das áreas de estacionamento. Vistas aéreas e simulação de ocupação final Vassalo Rosa – Parque Expo/Lisboa Expo'98

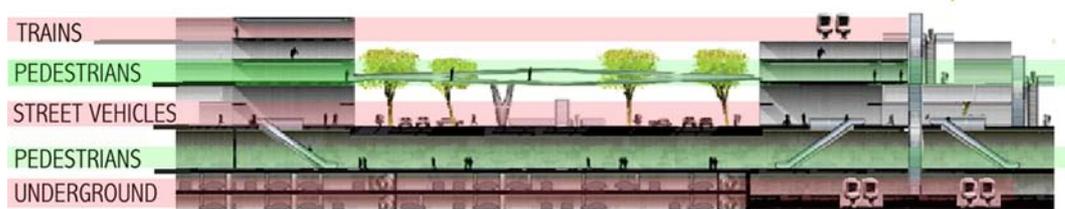


Na frente ribeirinha os restantes parques de estacionamento estão situados mais para o interior. Esta organização espacial impede a presença de veículos motorizados junto ao rio privilegiando, deste modo, a presença dos peões. Aparentemente, os interesses de mercado tiveram uma palavra a dizer quanto a esta distribuição do espaço, uma vez que as entidades envolvidas, nomeadamente as empresas comerciais, obtiveram indicadores de que os potenciais «consumidores» consideravam mais atraente o ambiente urbano sem trânsito rodoviário.

A cultura urbana contemporânea, que procura oferecer um uso criativo aos frequentadores do espaço público, constrói estruturas a níveis diferentes para os vários tipos de trânsito e esbata o «efeito de corte» provocado pelas vias e pela circulação dos meios de transporte terrestres. Isto e a lógica capitalista, que forja acções de marketing bem direccionadas visando a exploração lucrativa, conduziram os empreendimentos urbanos nas frentes de água a uma fase coroada pelo êxito no domínio financeiro. Os usos tradicionais do espaço público eram, até há bem pouco tempo (e, em muitos casos, ainda continuam a ser), os seguintes: local de encontro, o sítio do mercado ou feira, e lugar de passagem (de pessoas e veículos). A frente ribeirinha na zona do Parque Expo é um espaço de transição que acolhe um número razoável de eventos de carácter social e cultural realizados para atrair mais pessoas, sejam moradores ou visitantes.

Os amplos espaços abertos dessa área geram uma nova centralidade para a cidade, abundante em funções, que tenta re-interpretar a antiga imagem de «coração da cidade». Todavia, o recinto da Expo não pode preencher a função de um local de encontro, na verdadeira e completa acepção do termo, função essa que ainda permanece viva nas áreas da frente ribeirinha/marítima adjacentes aos centros históricos das cidades. Na sequência de ter atraído os investidores e a pedido de alguns deles, a Parque Expo efectuou a concessão de uma área de 65 000 m<sup>2</sup>, com uma situação privilegiada no local (junto à Gare do Oriente), para a construção de um centro comercial onde estão concentrados dois terços das lojas de venda a retalho e dos restaurantes. Deste modo, a animação das ruas, na sua vertente comercial, é diminuta.

Figura 6. Secção transversal da Av. D. João II. Da Gare do Oriente ao centro comercial, ilustra, esquematicamente, a separação dos veículos ao nível da rua e dos peões que podem atravessar para o outro lado em três níveis diferentes. Esta solução espacial complexa é bem sucedida na exploração da qualidade tridimensional do espaço público, no qual «barreira física pois integra-se na vida urbana sem criar um corte (Fonte: Pedro R. Garcia, Corte transversal)



O lugar onde se realizava o mercado ou feira é agora ocupado pelo centro comercial e, deste modo, o que costumava ser espaço público foi transformado em espaço comercial (Crawford, 1992, p. 18) cuja artificialidade e os *“fins de consumismo a que se destina fazem dele um meio hostil à interacção dos diferentes estratos da população que, apesar de tudo, aflui ao centro comercial cumprindo uma espécie de peregrinação ilusoriamente recreativa”*. Não existe outra alternativa – o chamado pequeno comércio local está ausente do Parque Expo. Em contraste com este panorama, a reconversão da frente portuária de São Francisco deixou lugar para um mercado onde os pequenos agricultores expõem e vendem os seus produtos sem arcarem com os custos de um espaço alugado. Neste aspecto o modelo do Parque Expo apresenta um recuo no processo democrático. A entrega dos espaços comerciais ao grande investidor inviabiliza a implementação do pequeno comércio de rua. Um modelo de comércio mais livre, mais flexível e mais criativo que não está escravizado às normas e às rendas impostas pelo modelo do centro comercial.

## **Influência do ambiente industrial na cultura ribeirinha**

Presentemente, o património construído é muito valorizado e tem sido assumido como um meio para definir a identidade cultural. É inegável que o património pode revelar experiências urbanas individuais e colectivas, contudo, cada grupo social selecciona e interpreta de maneiras diferentes essa herança colectiva. Charles Jencks (1994) diz que todos nós *“transportamos connosco um musée imaginaire nas nossas mentes”*, e que esse “museu” se vai tornando cada vez maior à medida que os indivíduos viajam mais e os espaços virtuais fazem parte da nossa experiência quotidiana através dos filmes e dos media. Hewison levanta questões sobre que tipo de património deverá ser preservado nos sítios industriais desactivados e sobre o modo como esse património deverá ser tratado. No seu livro *The Heritage Industry*, este autor afirma que *“o passado é o fundamento da identidade individual e colectiva, os objectos do passado são a fonte de significação enquanto símbolos culturais. A continuidade entre o passado e o presente cria um sentido de sequência do caos aleatório”* (Hewison, 1987).

O espaço físico que habitamos tem a capacidade de influenciar a nossa percepção do meio que nos rodeia, e *“as estruturas, como cais, guindastes e silos, são testemunhos da era industrial. Este património, agora inútil para os portos, pode aumentar a riqueza das cidades se essas estruturas forem reutilizadas para outros fins”* (Brutomesso, 1997, p. 123). Como se pode constatar no caso japonês apresentado no último capítulo, a arquitectura está estreitamente associada a questões culturais que levam à preservação de «presenças» anteriores e à re-invenção do seu uso. O património é encarado no âmbito de um processo evolutivo no decorrer do qual vai sendo re-interpretado e transformado.

Por outro lado, a nostalgia do passado pode ter um efeito tendente a estagnar a evolução. As políticas decorrentes de posições conservadoras e proteccionistas não são, em termos gerais, compatíveis com a mudança que, todavia, é inevitável. Alguns autores, como já foi referido, comparam as cidades a organismos vivos em permanente evolução e que têm um comportamento parcialmente imprevisível que ninguém controla verdadeiramente e como argumenta Javier Monclús e Manuel Gúardia (2004, p. 22) *“o controlo dum a visão histórica sobre a cidade – como que congelado no tempo – complica a percepção dum entidade que é dinâmica e está sempre em mutação.”*

A noção de que o significado cultural da frente de água está estreitamente relacionado com a identidade das cidades portuárias tornou-se comum e, até certo ponto, prevaente, mas segundo Ariane Wilson (2001, p. 34) esta ideia é uma ilusão: *“É mais provável que os projectos reflectam fantasias relacionadas com o mar e os navios do que com a realidade das actividades dos portos. Pior ainda, as intenções deste tipo caricaturam, frequentemente, o porto numa tentativa de o ligar à cidade”.*

Figura 7. Vista aérea da Vila Expo, Zona Norte – PP4 da autoria de Cabral de Mello e M.M. Godinho de Almeida. O projecto de arquitectura paisagista é de João Nunes e Hargreaves Associates (a Hargreaves produziu igualmente o projecto do Crissy Park de São Francisco) (Fonte: Parque Expo, Planta geral do conjunto)



Wilson, a par de outros autores, é da opinião de que o desenho urbano aplicado à renovação das frentes portuárias adoptou um modelo estandardizado através do qual se importam soluções «prontas a usar». Esse modelo é repetido várias vezes com ligeiras adaptações, sendo essa reprodução um dos efeitos resultantes de uma globalização onde carece o sentido crítico. As alternativas ao modelo padronizado são formuladas com base na reflexão crítica sobre cada situação e na compreensão alargada do que está em jogo. Num momento em que as cidades são pensadas como um processo predominantemente cultural, e veículo de expressão singular dessa cultura, Ramesar (2002, p. 22), por exemplo, afirma que: *A renovação física do tecido urbano deve introduzir novas maneiras de pensar, para o que é fundamental a colaboração activa de um maior número de participantes no processo de transformação. É necessário e prioritário forjar um novo «enquadramento» muito mais alargado e multidisciplinar que permita conceber e repensar ideias sem o condicionamento apertado de modelos implementados anteriormente, sendo, pois, a reformulação da maneira de encarar, simultaneamente, a frente portuária e a cidade que está em causa e é essencial para que a produção de novos planos não se torne repetitiva e estéril em várias vertentes, salvo talvez e parcialmente na vertente mercantil.*

A experiência da Expo teve um impacto cultural importante. Tornou-se uma referência nacional, um modelo a copiar para futuros projectos. Embora a tentativa para relacionar activamente a cidade com o rio fosse em parte bem sucedida, todas as «existências prévias» do território foram apagadas – a transformação eliminou os testemunhos do passado que deram ao local a sua identidade.

*Um dos principais temas da geografia, ao procurar explicar a paisagem feita pel homem (física, económica, cultural), consiste em desenvolver uma espécie de 'memória da paisagem' – estratificada e, desse modo, 'histórica' e 'económica', através da identificação de recursos, quer estes sejam vinhedos, pinheirais, minas ou os meios de comunicação. A percepção definitiva da 'paisagem humanizada' é a construção urbana (Brandão, 2002, p. 116).*

O processo da reconversão da zona da Expo '98 iniciou-se a partir do conceito de *terrain vague* que preconiza a eliminação de vestígios do passado, e isto dá origem a uma lacuna na memória das gerações vindouras. A reabilitação que combina presenças precedentes e novas não só mantém os laços entre as gerações anteriores e actuais, como também contribui para preservar marcas de identidade dando-lhes continuidade no futuro.

## **Conclusão**

O restabelecimento da ligação ao rio através de espaços públicos sobre a superfície portuária foi implementado na Expo '98 onde a sua concepção e popularidade merecem especial referência, passando a constituir uma referência para outros projectos. A solução espacialmente complexa é bem sucedida na exploração da qualidade tridimensional do espaço público, no qual «as barreiras urbanas ao nível do solo» estão integradas na vida urbana e novas topografias desvanecem o «efeito de corte» criado pela circulação dos meios de transporte modernos.

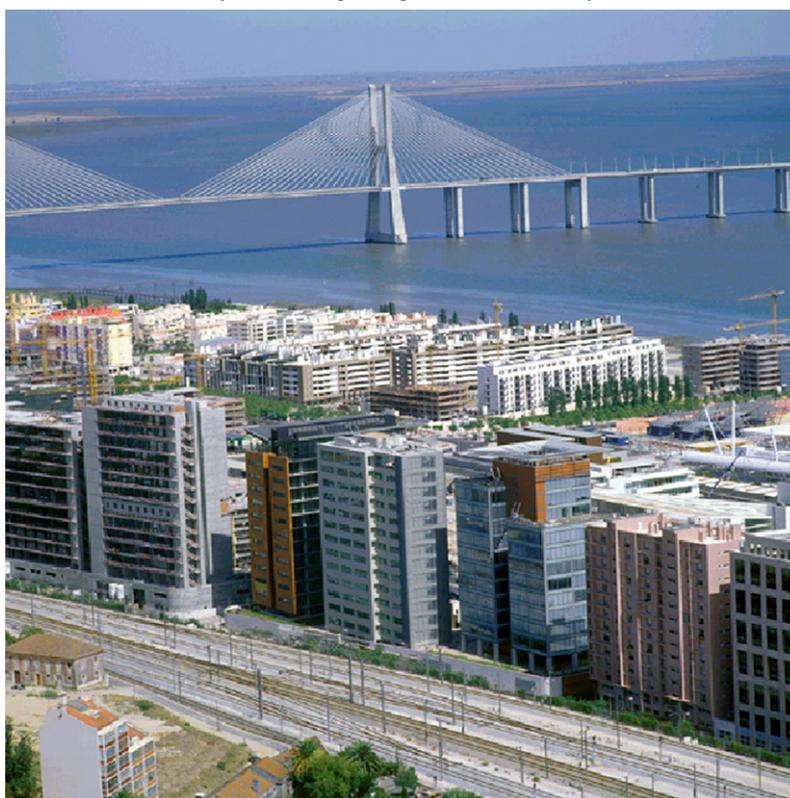
Identificámos problemas no modelo da Expo'98, na medida em que o empreendimento é gerido por uma sociedade anónima com capitais públicos e privados e motivada por fins lucrativos que, para serem atingidos, obrigam a compromissos com exigências específicas e a cedências às pressões dos investidores. Assim, como Cabral de Mello (2002, p. 63) observou, na área da Expo '98 *“a operação ficou desde muito cedo ferida pelo desejo de isolar a nova área modernizada, favorecendo os mais abonados e protegendo- os da má vizinhança dos bairros periféricos. (...) o que, como vimos, se traduziu pelas insularidades que caracterizam não só a sua relação com a envolvente, como a própria vivência interna já que a proliferação dos condomínios fechados desvaloriza os espaços públicos que, como em*

*nenhuma outra área de Lisboa, e desde o início, se apresentam invulgarmente generosos, cuidados e equipados*". Por outro lado, Brian Hoyle (1997, p. 50) defende que a "reconversão das frentes portuárias tem como consequência a eliminação das barreiras entre cidade e mar", sublinhando que atrair o sector privado não deve constituir um obstáculo a que se invista largamente na eliminação dessas barreiras.

O investimento inicial de 561 milhões de euros na Expo '98 foi anunciado pela Parque Expo S.A. em 2002. Tendo gerado receitas directas e impostos que apontam para um rendimento ao Estado no valor de 4800 milhões de euros, em 2003, num período em que 95% dos lotes já estavam vendidos.

Criaram-se programas de arte pública e fomentou-se a colaboração activa entre arquitectos e artistas a fim de beneficiar uma área degradada que, entretanto, ganhou vida e agora é mais dinâmica, tem ruas mais animadas e proporciona uma melhor qualidade de vida, aos moradores, aos comerciantes e aos visitantes. O facto de se ter dado prioridade à interacção social e à mobilidade dos peões levou à transformação de ruas e praças em zonas sem trânsito automóvel, onde os peões podem circular à vontade, bem como à criação de acessibilidades transversais dos bairros residenciais à frente marítima.

Figura 8. Vista do empreendimento urbanístico a sudeste do local da Expo '98, fotografados em 2003  
(Fonte: Parque Expo s.a., Vista aérea)



A tendência da comercialização do espaço público é registada em várias situações. A estratégia contra esta tendência foi particularmente mal sucedida, por ceder às exigências de grandes investidores – cujas estratégias comerciais conduzem, normalmente, a decisões contra a disponibilização do espaço urbano para uso e benefício públicos e a que se opte pela privatização do espaço público.

A reconfiguração do território descrita por Sola Morales como a cultura cartográfica do território ou a cultura de moldar o território. Para alguns projectistas o recinto da Expo, ou seja, o aterro, é encarado como uma «prótese» acrescentada à cidade – um local em que a fronteira entre a cidade e a água foi transformada com um terraplano. Nesses projectos

valorizou-se o reatamento da relação interrompida da cidade com a água e recorreu-se a novas morfologias no território, a fim de se ultrapassar a barreira existente, constituída por linhas de caminho de ferro e rodovias com trânsito intenso que formam uma espécie de «divisória» que provoca um «efeito de corte».

A maioria dos artistas convidados a participar em projectos para as frentes marítimas ou ribeirinhas trata a questão do futuro papel da água e do frágil equilíbrio da natureza, contribuindo para que estas matérias sejam tema de debates públicos que, por sua vez, contribuem para integrar nas soluções de valorização do meio ambiente natural. Uma grande parte da arte pública da cidade e um certo número de importantes edifícios estão situados ao longo da frente ribeirinha, que integram o investimento praticado no espaço público.

Figura 9. Vista do Jardim Garcia de Orta de J. Gomes da Silva, L. Cheis, R. Salema, J. Adrião e I. Norton (1998); cinco rectângulos representam os ecossistemas de Macau, Goa, S. Tomé, Açores, e África (Fotografia: Rui Morais de Sousa, Jardim Garcia de Orta)



*Das anteriores experiências de sucesso podemos concluir que o desafio está na identidade e na modernidade conduzidas pela imaginação. No entanto consegue-se perceber, através das diferentes cidades, que os exemplos de maior sucesso têm proveniência em projectos de desenho urbano e de arquitectura. Isto implica um desenho urbano imaginativo e pensado para quem o vai habitar e viver e uma contínua transformação da morfologia aumentam assim o valor e a qualidade de vida urbana, bem como da frente ribeirinha, da imagem da cidade, do turismo, e ainda, o mais importante, das pessoas que o usam, acedem e desfrutam dos novos equipamentos (Garcia, 2006/7).*

Com base no que já foi dito, podemos afirmar que os espaços públicos na frente ribeirinha têm um acentuado significado cultural e são extremamente valiosos para a cidade poder redefinir a qualidade da respectiva vida urbana e actividades de lazer e marítimas, e criar uma nova imagem urbana. Identificámos que nos novos espaços públicos há uma situação recorrente, na qual os projectos transformam a morfologia dos terrenos anteriormente planos por razões de funcionamento portuário. As novas morfologias permitem reconfigurar o lugar às novas necessidades de utilização comunitária de forte vertente humanista. No caso da Estação do Oriente permitem ultrapassar a barreira rodoviária existente que provoca o referido efeito de corte (Figura 6). Há novos e inovadores espaços cívicos, quebrando com a actual convenção de que construção e espaço público, como elementos de naturezas diferentes, devem estar separados. As novas topografias valorizam o carácter tridimensional da cidade, onde geometria e topografia andam associadas.

## Bibliography

- Brandão, P. (2002). *Lisbon images and 4 metaphysical dissertations on waterfront urban design: vision, move, ethics, and interdisciplinary*. in The Arts in Urban Development Waterfronts of Art II. Barcelona: Universitat de Barcelona
- Bruttomesso, R. (2001). *Complexity on the urban waterfronts*. in Waterfronts in Postindustrial Cities. Marshall, R. (Ed.). London e New York: Spon Press
- Bruttomesso, R. (1997). *Le relazioni tra città e porto in Italia, nel quadro de trasformazioni delle aree di waterfront; Configurazione fisica e dislocazione urbana delle aree di waterfront*. In Mediterrâneo, n. 10-11. Lisboa: Instituto Mediterrânico – Universidade Nova de Lisboa
- Cabral, J. (1999). *Regeneração urbana e planeamento da cidade: um quadro para a avaliação do projecto urbano da Expo'98*. in Seminário – Políticas Urbanas da Qualificação à Regeneração. Lisboa: Universidade Nova de Lisboa
- Cabral, J. e Rato, B. (2001). *El proyecto urbanístico de la Expo '98 de Lisboa: política urbanística nueva o antigua?*. in Ciudad Y Territorio, Estudios Territoriales, XXXIII, 129. Local: Ministerio de Fomento.
- Cabral, J. e Rato, B. (2002). *Urban development for competitiveness and cohesion: the Expo '98 urban project in Lisbon*. in The Globalized City – Economic Restructuring and Social Polarization in European Cities. Oxford: Oxford University Press
- Crawford, M. (1992). *The world in a shopping mall*. in Variation on a theme park: the new american city and the end of public space. SORKIN, M. (Ed.). New York: Noonday Press
- Garcia, P. R. (2006/7). *Novas morfologias no porto industrial de Lisboa*. In www.Artecapital.net, 2006.06.29
- Garcia, P. R. (2006/11). *What future at the heart of the city's waterfront?*. in 10th International Conference Cities & Ports, November 2006 – Proceedings, written papers, Sidney, Association Internationale Villes et Ports/AIVP
- Gehl, J. e Gemzoe, L. (2000). *Traditional uses of public space: meeting place, marketplace and traffic space*. in New City Spaces. Copenhagen: The Danish Architectural Press
- Gehl, J. e Gemzoe, L. (2000). *Public space policy*. in New City Spaces. Copenhagen: The Danish Architectural Press
- Harvey, D. (1989). *The Urban Experience*. Basel: Blackwell
- Harvey, D. (1990). *Postmodernism in the city: architecture and urban design*. in The Condition of Postmodernity. Oxford & Cambridge: Blackwell
- Hoyle, B. (1997). *The new waterfront: principles, perceptions and practice in the UK and Canada*. in Mediterrâneo, n. 10-11. Lisboa: Instituto Mediterrânico – Universidade Nova de Lisboa
- Lamas, J. R. G. (1993). *Conclusão – o desenho da cidade*. in Morfologia urbana e o desenho da cidade. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian
- Lynch, K. (1980). *Planificación del sitio*. Barcelona: Editorial Gustavo Gili
- Mello, D. C. (2002). *Expo '98 – Cidade ou Ilha?*. in Jornal dos Arquitectos, n. 205. Lisboa: Ordem dos Arquitectos
- Monclús, F. X., e Guàrdia, M. (2004). *Mutual visions, tranverse visions*. in 11th Conference of the International Planning History Society – Planning Models and the Culture of Cities. Barcelona: Escola Técnica Superior d'Arquitectura del Vallés
- Remesar, A. (2002). *Planning and zoning in the generation of "expectant territories"*. in The arts in urban development waterfronts of art II. Barcelona: Universitat de Barcelona
- Remesar, A. (2000). *From promenades to waterfronts: the role of art and artists in waterfronts of art*. Barcelona: Universitat de Barcelona
- Seeb, P. (2003). Executive Director of Saint Paul Riverfront Corporation, Entrevista do autor

Wilson, A. (2000). *Villes-ports: quand l'urbain prend le large*. in *L'architecture d'aujourd'hui* , n. 332

Wrenn, D. (1983). in *Urban Waterfront Development*, ULI-the Urban Land Institute, Washington. Planel, S. (2009) Transformations de l'Etat et politiques territoriales dans le Maroc contemporain, in : Bouquet, C. (Ed.), *L'Etat en Afrique, Espace Politique*, n°7

Zohil, J., Prijon, M. (1999) The MED rule: the interdependence of container throughput and transshipment volumes in the Mediterranean ports, *Maritime Policy and Management*, 26(2), 175-193