

1034 ENTRE PLANOS E PROJETOS: A ZONA RIBEIRINHA ORIENTAL DE LISBOA EM PERSPETIVA

A. C. Pinto ¹, N. P. Soares ², A. Fernandes ³

¹ acarina.pinto@gmail.com, Portugal

² nhpsoares@fcsb.unl.pt, CICS.NOVA – Centro Interdisciplinar de Ciências Sociais (FCSH – UNL), Portugal

³ andre.fernandes@fcsb.unl.pt, CICS.NOVA – Centro Interdisciplinar de Ciências Sociais (FCSH – UNL), Portugal

RESUMO

A problemática da relação porto-cidade adquiriu particular significado no contexto das transformações económicas ocorridas na transição para o período pós-industrial. Desde então, novos desafios de cariz multidimensional têm vindo a emergir, exigindo respostas específicas no contexto do planeamento e gestão dos espaços portuários e das cidades portuárias. No caso da cidade de Lisboa, verificou-se uma profunda mutação da relação porto-cidade, no contexto da qual se assistiu à emergência de territórios de fronteira (porto-cidade) obsoletos e urbanisticamente desqualificados, como é o caso da Zona Ribeirinha Oriental de Lisboa (ZROL). Tendo por base a análise do posicionamento deste território no âmbito dos instrumentos de gestão territorial e documentos de orientação estratégica que abrangem este setor da frente ribeirinha da cidade Lisboa, o artigo discute os principais desafios e oportunidades inerentes ao processo de regeneração da ZROL.

Palavras-chave: *Regeneração urbana, Relação porto-cidade, Sustentabilidade urbana, Zona Ribeirinha Oriental de Lisboa*

BETWEEN PLANS AND PROJECTS: AN OVERVIEW OF THE LISBON'S EASTERN WATERFRONT

ABSTRACT

The problem of the port-city relationship has acquired special significance in the context of the economic transformations occurring in the transition to the post-industrial era. Since then new challenges of multidimensional nature have been emerging, demanding specific answers in the context of planning and management of ports and port cities. In the case of Lisbon there has been a profound mutation of the port-city relationship, in the context of which we witnessed the emergence of obsolete and urbanistically disqualified border territories (port-city), which is the case of the Eastern Waterfront of Lisbon (ZORL). Based on the analysis of the positioning of this territory under the territorial management instruments and strategic guidance documents that include this sector of the Eastern Waterfront of Lisbon, this article discusses the main challenges and opportunities inherent to the process of regeneration of the ZORL.

Keywords: *Urban regeneration, Port-city relationship, Urban sustainability, Lisbon's eastern waterfront*

1 INTRODUÇÃO

A problemática da relação porto-cidade adquiriu particular significado no contexto das transformações económicas ocorridas na transição para o período pós-industrial. Desde então, novos desafios de cariz multidimensional têm vindo a emergir, exigindo respostas específicas no contexto do planeamento e gestão dos espaços portuários e das cidades portuárias. No caso de Lisboa, verificou-se uma profunda mutação da relação porto-cidade, que havia sido historicamente marcada pela simbiose entre o porto e a cidade (Figueira de Sousa e Fernandes, 2012; Fernandes, 2014). Partindo de uma situação em que o porto detinha um papel estruturante na organização funcional do território envolvente, assistiu-se a uma gradual autonomização destes organismos. Paralelamente, a necessidade de adaptação das funções portuárias às dinâmicas do mercado global e da indústria do transporte marítimo, determinaram importantes transformações nos espaços portuários. Neste contexto, assistiu-se ao declínio da atividade portuária nalgumas áreas do Porto de Lisboa, como é de alguns setores da 3.^a Secção (a montante de Santa Apolónia). No mesmo sentido, a emergência da terceira industrialização traduziu-se na progressiva obsolescência funcional da cintura industrial instalada na envolvente imediata ao porto, com destaque para a Zona Ribeirinha Oriental de Lisboa (ZROL).

A desqualificação urbanística deste território, assim como o reconhecimento do potencial inerente à prossecução de um programa de regeneração da ZROL, levou a que ao longo das últimas décadas tivessem sido apresentados vários planos, projetos e documentos de orientação estratégica para este território. Não obstante, após a concretização do programa de reconversão do setor da frente ribeirinha integrante do projeto da EXPO'98, enquadrado pelo "Plano de Urbanização da Zona de Intervenção da EXPO'98" (Portaria n.º 640/94), assistiu-se a um longo período de expectativa por novas concretizações. Certo é que só muito recentemente, com o arranque do projeto de requalificação do Braço de Prata, o processo de regeneração da ZORL ganhou um novo impulso.

Neste âmbito, e tendo por base a análise do posicionamento da ZROL no âmbito dos instrumentos de intervenção que incidem sobre este território, o artigo objetiva a análise dos desafios e oportunidades que se colocam ao processo de regeneração deste território. Pretende-se, assim, contribuir para a compreensão dos fatores condicionadores deste processo e para a sistematização das oportunidades inerentes à revitalização do território objeto de estudo. Desta forma, criando conhecimento passível de apropriação no contexto dos processos de intervenção na ZROL e noutras áreas desqualificadas em frentes de água.

2 MATERIAIS E MÉTODOS

Atendendo ao âmbito e objetivos deste trabalho, foi adotada uma abordagem qualitativa, suportada na análise dos instrumentos de gestão territorial (IGT) e documentos de orientação estratégica com incidência na ZROL. No primeiro caso, foram considerados os seguintes planos: "Plano Regional de Ordenamento do Território da Área Metropolitana de Lisboa" (PROT-AML), "Plano Diretor Municipal de Lisboa" (PDM Lisboa), "Plano de Urbanização da Zona Ribeirinha Oriental" (PUZRO) e "Plano de Pormenor da Matinha" (PP Matinha). No segundo caso, a análise incidiu sobre os seguintes documentos: "Documento Estratégico de Monitorização da Zona Ribeirinha Oriental" (DEMZRO), "Acordo de Cooperação Institucional entre o Município de Lisboa e o Porto de Lisboa", "Documento Estratégico Parque Ribeirinho Oriente" (DEPRO) e "Plano Geral de Intervenções da Frente Ribeirinha de Lisboa". Através da análise destes instrumentos procurou-se compreender as opções de desenvolvimento para este território, dando resposta aos objetivos anteriormente enunciados. Especificamente no que diz respeito à análise e discussão das oportunidades e desafios do processo de regeneração, estas foram sistematizadas numa análise SWOT (Strengths, Weaknesses, Opportunities, Threats).

Antes de se proceder à análise e discussão destes instrumentos, importa referir que a área de estudo, integrante da ZROL, é delimitada a Sul pelo plano de água do Estuário do Tejo, a Oeste por Xabregas, a Este pelo Braço de Prata e a Norte pela linha de caminho-de-ferro. Do ponto de vista administrativo, trata-se de um território integrante das freguesias do Beato, Marvila e Oriente.

3 ABORDAGEM DOS INSTRUMENTOS COM INCIDÊNCIA NA ZROL

A nível regional, o PROT-AML em eficácia baseia-se em quatro prioridades fundamentais: sustentabilidade ambiental; qualificação metropolitana; coesão social; organização do sistema metropolitano de transportes (CCDRLVT, 2004). Prioridades estas que foram traduzidas numa estratégia territorial apostada em “recentrar a área metropolitana e policentrar a região”, visando a revalorização da cidade de Lisboa enquanto núcleo central e na afirmação do Estuário do Tejo como espaço central da estrutura metropolitana (Fernandes, 2014). Neste contexto, e atendendo às dinâmicas territoriais metropolitanas, o PROT-AML identificou a ZROL como uma área com potencialidades de reconversão e renovação, em que “a sua posição na AML e a dimensão das áreas a renovar criam condições ao desenvolvimento de novas centralidades metropolitanas com a instalação de atividades dinâmicas e inovadoras” (CCDRLVT, 2004: 31). Para além da ZROL, integram estas áreas os brownfields correspondentes aos antigos complexos industriais da Siderurgia Nacional (Seixal), CUF/Quimiparque (Barreiro) e Estaleiros Navais da Lisnave (Almada) – Figura 1.

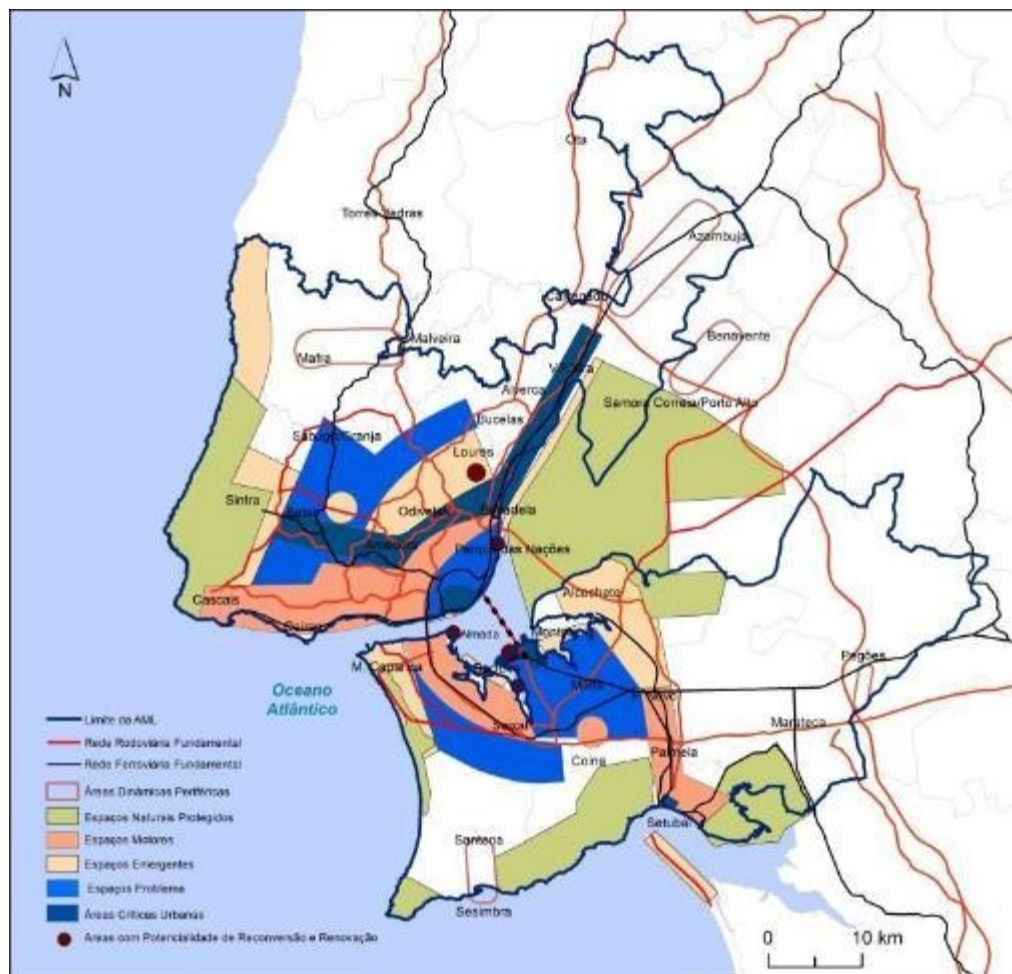


Figura 1: Dinâmicas territoriais metropolitanas. Fonte: Fernandes, 2014 (adaptado de CCDRLVT, 2004).

Entretanto, o Município de Lisboa havia já despoletado a elaboração do PUZRO, um instrumento de planeamento territorial com incidência na área de estudo. Abrangia uma área de 418,1 ha, estendendo-se por aproximadamente 4,8 km de frente ribeirinha (Câmara Municipal de Lisboa, 2008a). Este plano assumia a existência de condições para tirar partido dos terrenos ribeirinhos, apostando nas funções habitacional e de recreio e lazer, sendo a primeira entendida como uma função privilegiada para este território.

Todavia, este plano acabou por não ser aprovado pela CCDRLVT, tendo a sua elaboração sido abandonada. Foi então desenvolvido o DEMZRO, aprovado em 2008 (Figura 2). Um documento que se constituiu como um importante instrumento orientador do planeamento da ZROL, tendo servido de suporte para outros planos e projetos com incidência neste território. Este documento estratégico segmentou a área de intervenção em 5 subunidades e identificou 11 vetores principais de estruturação urbana, dos quais se destaca os seguintes: enquadrar a criação de novos espaços públicos de qualidade que deverão tirar partido da proximidade à frente de rio, com zonas de recreio, lazer e desporto, articulados com a requalificação e valorização dos espaços públicos existentes; enquadrar a reestruturação da atividade portuária, no sentido de melhorar os padrões de qualidade ambiental, designadamente reforçando os enfiamentos visuais da cidade sobre o estuário, viabilizando a via ciclável ribeirinha em articulação com a criação de um corredor verde de mediação entre a plataforma portuária e a cidade (Câmara Municipal de Lisboa, 2008a). Apostando na multifuncionalidade do território, este documento procurou assim estabelecer as grandes orientações para a regeneração da ZROL, na esteira do processo iniciado com a intervenção da EXPO’98.



Figura 2: Zonamento proposto pelo DEMZRO. Fonte: Câmara Municipal de Lisboa, 2008a.

Importa salientar que a área de estudo se insere nas zonas 4 (Santa Apolónia-Braço de Prata) e 5 (área entre as linhas férreas). Para estas zonas, o DEMZRO veio preconizar as seguintes orientações: (i) reconversão de áreas industriais obsoletas, promovendo novas atividades de comércio, serviços, indústrias criativas e logística urbana; (ii) articular a reabilitação das áreas históricas habitacionais com a reconversão de áreas industriais; (iii) valorizar o Eixo Cultural Santa Apolónia/ Largo David Leandro da Silva; (iv) valorizar a estrutura ecológica, articulada com a criação de novos equipamentos; (v) reabilitação do núcleo antigo de Marvila e a reestruturação da área habitacional junto ao Bairro da Madre de Deus (Câmara Municipal de Lisboa, 2008a).

Entretanto, o Município de Lisboa e a Administração do Porto de Lisboa (APL), reconhecendo a necessidade de coordenar estratégias de articulação entre os usos portuários e os usos urbanos da frente ribeirinha de Lisboa, assinaram o “Acordo de Cooperação Institucional entre o Município de Lisboa e o Porto de Lisboa” (2008). Um acordo que visou estabelecer “formas de colaboração entre estas duas entidades, tendo em vista a gestão integrada do espaço urbano e das atividades de recreio, lazer e desportivas em áreas de jurisdição da APL” (Câmara Municipal de Lisboa et al., 2008). Na sequência deste acordo, o Decreto-lei n.º 75/2009, procedeu à desafetação de seis parcelas do domínio público marítimo – integrando-as no domínio público geral do Estado –, entre as quais uma área na Matinha (cerca de 82 mil m²), com uma extensão de mais 1 km de frente de água. Um processo que culminou com a transferência dominial subjetiva destas parcelas do Estado para o Município de Lisboa (Resolução do Conselho de Ministros n.º 87/2009).

Este processo foi ainda enquadrado pelo “Plano Geral de Intervenções da Frente Ribeirinha de Lisboa” (2008). Um documento em que, no caso da área de estudo, está patente a estruturação estratégica de intervenções com o objetivo de integrar e operacionalizar projetos e ideias para a frente ribeirinha. A estratégia de atuação proposta por este instrumento teve como base a identificação dos principais problemas transversais à frente ribeirinha: pouca permeabilidade da faixa marginal; descontinuidade em termos de percursos pedonais e cicláveis; raras ligações da malha urbana consolidada ao rio; muitos espaços públicos desqualificados; dificuldade de mobilidade na margem; áreas de estacionamento por reorganizar; carência de transportes públicos; vastas áreas portuárias que apresentam subutilização, nomeadamente em Santos e na zona oriental (Câmara Municipal de Lisboa, 2008b). Centrando a análise no território objeto de estudo, importa destacar as seguintes áreas de intervenção: Santa Apolónia-Madredeus, Madredeus-Beto e Beato-Poço do Bispo. O Quadro 1 sistematiza os principais problemas e objetivos de intervenção propostos pelo “Plano Geral de Intervenção da Frente Ribeirinha de Lisboa”.

Quadro 1: Problemas e objetivos de intervenção propostos pelo “Plano Geral de Intervenção da Frente Ribeirinha de Lisboa” para a ZROL. Fonte: adaptado de Câmara Municipal de Lisboa, 2008b

Zona	Problemas	Objetivos
Santa Apolónia-Madredeus	Ausência de ligação pedonal com o rio Tejo Barreira entre a Av. Infante D. Henrique e o rio	Criação de sistemas de retenção das águas pluviais Percursos de ligação entre os espaços públicos existentes e aqueles que se prevê serem criados Ligações da frente ribeirinha aos vales interiores Mobilidade suave deverá privilegiar estas ligações entre a zona ribeirinha e o interior da cidade
Madredeus-Beato	Ausência de ligação pedonal com o rio Tejo Barreira entre a Av. Infante D. Henrique e o rio Impacto 3.ª Travessia do Tejo	Percurso cultural ao longo do eixo interior Mais-valias económicas a partir de atividades ligadas ao turismo Aumento da empregabilidade Implementação de polos de atracção de desportos náuticos Requalificação dos espaços públicos existentes Definição de espaço para acantonamento em caso de catástrofe; Implementação de um plano de proteção civil
Beato-Poço do Bispo	Ausência de ligação pedonal com o rio Tejo Barreira entre a Av. Infante D. Henrique e o rio Subaproveitamento da Doca de Poço do Bispo	Definição de uma zona verde Recuperação e valorização de património arquitetónico e cultural, a instalação de atividades ligadas à cultura Descontaminação de eventuais solos contaminados Integração da Doca do Poço do Bispo e espaço envolvente Criação de praia de ondas artificiais na área da Doca de Poço do Bispo

Especificamente no se refere à parcela de terreno da Matinha “libertada” das funções portuárias, foi então proposta a criação de um parque urbano/passeio ribeirinho, em estreita articulação com a intervenção preconizada pelo PP Matinha. Note-se que este instrumento de planeamento territorial, publicado em 2011 (Aviso n.º 7127/2011), assumiu vários objetivos, entre os quais: (i) reverter a área para usos mistos, privilegiando o uso predominante da habitação; (ii) estreitar as relações funcionais e visuais com a frente de rio; (iii) assegurar que o projeto da catedral tenha em conta a proximidade do rio e que se articule a Sul com uma praça, que deverá ter tratamento paisagístico de verde público; (iv) estabelecer sistemas de continuidade urbana, quer para Norte (Parque das Nações), quer para Sul (Matinha e Braço de Prata); (v) criar ligações francas à cidade alta, através do prolongamento da Avenida dos Estados Unidos da América (Risco, 2010). A estrutura urbana proposta para a área de intervenção é sistematizada na Figura 3.



Figura 3: Estrutura urbana proposta pelo PP Matinha. Fonte: Risco, 2010.

Atendendo às importantes transformações preconizadas para a área ribeirinha da Matinha, Braço de Prata e Doca do Poço do Bispo (i.e. o Loteamento Jardins Braço de Prata, o Loteamento da EDP e o PP Matinha), o DEPRO veio reconhecer que este processo constitui “uma oportunidade única de renovação de uma área substancial do tecido urbano oriental da cidade de Lisboa” (Câmara Municipal de Lisboa, 2011). Neste contexto, em consonância com as orientações estabelecidas pelo “Plano Geral de Intervenções da Frente Ribeirinha de Lisboa” e com o PP Matinha, este documento estratégico veio propor a criação de um parque urbano na frente ribeirinha da Matinha: Parque Ribeirinho Oriente (Figura 4).



Figura 4: Área de intervenção do DEPRO. Fonte: Câmara Municipal de Lisboa, 2011.

Através desta intervenção, a Câmara Municipal de Lisboa visa “promover as atividades ligadas ao rio, bem como, a sua utilização de uma forma continuada e sustentada, tirando partido da proximidade com a área urbana, com o rio Tejo e com a Doca do Poço do Bispo”, privilegiando-se “os usos relacionados com a náutica de recreio e as atividades aquáticas, bem como, os equipamentos desportivos de utilização informal e espontânea (...)” (Câmara Municipal de Lisboa, 2011). De acordo com Salgado, esta intervenção deverá ainda contribuir para: (i) integrar o parque na estrutura ecológica municipal; (ii) concretizar o sistema contínuo de mobilidade pedonal e ciclável ao longo de toda a frente ribeirinha; (iii) estabelecer a articulação formal, visual e funcional com espaços urbanos envolventes; (iv) criar condições para uma oferta diversificada de espaços, atividades e usos de lazer e desportivos; (v) integrar o topo montante da Doca do Poço do Bispo, potenciando a sua participação no espaço público do parque (Salgado, 2012).

Ora, o PDM Lisboa (2012) foi elaborado tendo as transformações em curso e projetadas. Concretizando, a análise deste instrumento permite perceber que a ZROL está inserida no subsistema da frente ribeirinha de Lisboa, consagrando “a criação de condições para acessos pedonais à margem do rio e fruição da paisagem ribeirinha, fundamentalmente coincidentes com os vales e arruamentos que definem eixos de visão perpendiculares ao rio, exceto nas áreas de uso exclusivamente portuário” (Câmara Municipal de Lisboa, 2012). Importa, porém, ter em conta que este instrumento de planeamento territorial reconhece a vulnerabilidade deste território, nomeadamente vulnerabilidade às inundações (predominantemente moderada, existindo áreas no Poço do Bispo em que a vulnerabilidade é elevada e uma área em Xabregas com vulnerabilidade muito elevada), a suscetibilidade ao efeito direto de maré assim como a elevada vulnerabilidade sísmica dos solos que assola toda a área.

4 OPORTUNIDADES E DESAFIOS DO PROCESSO DE REGENERAÇÃO DA ZROL

A análise dos IGT e documentos de orientação estratégica com incidência na ZROL foi concretizada através de duas perspetivas: uma primeira, focada na interpretação da articulação existente entre os diferentes instrumentos; uma segunda, incidente na tentativa de sistematização dos desafios e oportunidades que o processo de regeneração da ZROL encerra. A primeira perspetiva de análise permitiu aferir da existência de um conjunto de aspetos comuns às opções de desenvolvimento territorial e de intervenção consubstanciadas nestes instrumentos, destacando-se: (i) a aposta na revitalização urbana, social, funcional e ambiental, promovendo o desenvolvimento da ZROL; (ii) a promoção e preservação do património histórico-cultural e valorização do enquadramento paisagístico proporcionado pelo plano de água estuarino; (iii) o objetivo de fixação e atração de população, promovendo o rejuvenescimento da ZROL; (iv) a melhoria da qualidade do espaço edificado, através da renovação e reabilitação urbana; (v) o combate à pobreza e exclusão social; (vi) a criação de emprego através da atração de atividades ligadas ao comércio, serviços e indústrias criativas; (vii) a criação de espaços verdes, zonas pedonais e vias cicláveis, possibilidade a reaproximação à frente de água; (viii) a promoção da compatibilização entre diferentes usos e funções, incluindo o comércio, indústria e serviços com as atividades portuárias; (ix) a modernização da atividade portuária; (x) a aposta na projeção internacional do Porto de Lisboa e melhoria da qualidade de vida da população.

Em relação à segunda perspetiva, esta assentou numa Análise SWOT, de modo a cruzar as oportunidades e as ameaças externas à área de estudo com os seus pontos fortes e fracos (Quadro 2). Para além dos documentos anteriormente analisados, este trabalho foi complementado trabalho de campo, alicerçado na observação direta do objeto empírico.

Quadro 3: Matriz SWOT da ZROL.

Pontos Fortes (Strengths)	Pontos Fracos (Weaknesses)
Zona em Frente Ribeirinha distinta pela exposição Solar, pela vista e com potencial urbanístico Tecido urbano consolidado Boa acessibilidade Bons acessos a equipamentos Rede viária consolidada Preservação da vivência bairrista Reconversão de monumentos históricos Preservação identidade cultural Monumentos e equipamentos culturais de interesse Área histórica de interesse público	Barreira física criada pelas linhas de caminho-de-ferro Av. Infante D. Henrique (território fragmentado) Frac relação entre a cidade e a sua frente ribeirinha Degradação dos espaços públicos e escassez espaços verdes Habitações antigas e com poucas condições de habitabilidade Terrenos sem ocupação ou expectantes, criando uma imagem negativa da qualidade do edificado e do espaço publico Rede de transportes públicos com algumas fragilidades Envelhecimento da população e exclusão social
Oportunidades (Opportunities)	Ameaças (Threats)
Minimização do efeito de barreira existente, articulando a frente ribeirinha com o tecido urbano Aposta na renovação e reabilitação urbana Existência de projetos urbanísticos diferenciados em curso (e.g. Loteamento Jardins Braço de Prata) Concretização de investimentos estruturantes na ZROL ou na sua envolvente imediata (e.g. novo Terminal de Cruzeiros do Porto de Lisboa) Projeção internacional de Lisboa, com o reforço da atratividade desta cidade para o investimento imobiliário Forte crescimento da procura e atividade turística na cidade de Lisboa Aposta e reconhecimento da ZROL como uma área estratégica da cidade de Lisboa ao nível dos IGT	Crescimento dos espaços obsoletos e degradados Desordenamento do estacionamento Dificuldade em mobilizar o investimento devido à imagem negativa da área Sentimento de insegurança Progressiva perda de vitalidade económica, com efeitos ao nível da desqualificação do edificado e do espaço público Dificuldade em mobilizar as parcerias público-privadas necessárias à intervenção num território com a extensão da ZROL Perda da identidade territorial Vulnerabilidade a inundações e suscetibilidade ao efeito direto de maré, num contexto de alterações climáticas (i.e. subida do nível médio do mar) Passivos ambientais decorrentes dos usos industriais anteriores, com potenciais custos ao nível da descontaminação

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Tendo por base esta análise, considera-se que a área de estudo se encontra na fase inicial de um profundo processo de mudança, com implicações ao nível da relação porto-cidade. Concretizando, se por um lado se assistiu à desafetação de parcelas do domínio público marítimo (e, bem assim, à saída das funções portuárias), por outro lado ocorreram importantes investimentos em novas funções portuárias, compatíveis com a presença de funções eminentemente urbanas (e.g. áreas residenciais, áreas de comércio e serviços, áreas vocacionadas para atividades de recreio e lazer). É o caso do novo Terminal de Cruzeiros do Porto de Lisboa em Santa Apolónia. Desta forma, poderá estar a emergir uma nova forma de relação entre porto e cidade no território oriental da cidade de Lisboa.

Noutra perspetiva, a concretização de alguns investimentos imobiliários estruturantes, após vários anos de expectativa quanto à sua materialização (e.g. Loteamento Jardins Braço de Prata), poderá ter um importante efeito de arrastamento, contribuindo para o reforço da atratividade deste território para novos investimentos imobiliários que induzam a sua revitalização. Desta forma, concorrendo para concretizar as opções e orientações de desenvolvimento que os vários instrumentos com incidência na ZROL têm vindo a preconizar ao longo da última década. Um processo que não deverá, porém, descuidar: (i) a melhoria da relação porto-cidade (nas suas múltiplas dimensões); (ii) a articulação entre os diferentes setores da ZROL, incluindo a articulação do plano de água com os terrenos da frente ribeirinha imediata e frente ribeirinha adjacente; (iii) a salvaguarda de elementos que podem contribuir para a preservação da identidade histórica desta frente de água e da própria cidade de Lisboa enquanto cidade de fâcies portuária.

Decorre deste último aspeto que a preservação da identidade histórica da ZROL não deverá assentar somente na conservação dos monumentos históricos (e.g. Convento da Nossa Senhora da Conceição), mas também na preservação e valorização da memória industrial que este território possui. Um processo que poderá envolver diferentes abordagens e estratégias de valorização da dimensão cultural e patrimonial em processos de revitalização de frentes de água, nomeadamente: conservação e reconversão funcional do património construído; conservação e salvaguarda do património cultural (material e imaterial); valorização do património como elemento simbólico de referência; promoção do património como suporte das novas indústrias culturais; promoção de eventos culturais; valorização e promoção do património como recurso para o turismo e lazer (Fernandes, 2014; Fernandes, 2015).

AGRADECIMENTOS

O presente artigo apresenta os principais resultados da Dissertação de Mestrado “Frente Ribeirinha de Lisboa. Regeneração Urbana – Nova Maneira de Pensar e Fazer Cidade”. O artigo beneficiou ainda do trabalho desenvolvido no âmbito de uma Bolsa de Pós-Doutoramento (SFRH/BPD/110975/2015), financiada pela Fundação para a Ciência e a Tecnologia (FCT) com financiamento participado pelo FSE e POPH. Os autores agradecem ainda ao CICS.NOVA.FCSH/UNL (UID/SOC/04647/2013), com o apoio financeiro da FCT/MEC através de fundos nacionais.

REFERENCIAS

Aviso n.º 7127/2011. “D.R. 2.ª Série”, 55 (11-03-18), 13169-13174

Câmara Municipal de Lisboa (2008a), Documento Estratégico de Monitorização da Zona Ribeirinha Oriental, Lisboa, Câmara Municipal de Lisboa

Câmara Municipal de Lisboa (2008b), Plano Geral de Intervenções da Frente Ribeirinha de Lisboa, Lisboa, Câmara Municipal de Lisboa

Câmara Municipal de Lisboa (2011), Documento Estratégico Parque Ribeirinho Oriente, Lisboa, Câmara Municipal de Lisboa

Câmara Municipal de Lisboa (2012), Regulamento do Plano Diretor Municipal de Lisboa, Lisboa, Câmara Municipal de Lisboa

Câmara Municipal de Lisboa; MOPTC; Administração do Porto de Lisboa (2008), Acordo de Cooperação Institucional entre o Município de Lisboa e o Porto de Lisboa, Lisboa, Câmara Municipal de Lisboa, MOPTC e Administração do Porto de Lisboa

Decreto-lei n.º 75/2009. “D.R. 1.ª Série”, 63 (09-03-31) 2004-2013

CCDRLVT (2004), Plano Regional de Ordenamento do Território da Área Metropolitana de Lisboa – Versão de Abril de 2002, Lisboa, Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional de Lisboa e Vale do Tejo

Fernandes, André (2014), Dinâmicas de Revitalização de Frentes Ribeirinhas no Período Pós-Industrial: o Arco Ribeirinho Sul do Estuário do Tejo (Tese de Doutoramento), Lisboa, Faculdade de Ciências Sociais e Humanas – Universidade Nova de Lisboa

Fernandes, André (2015), “Essay on the valorisation of heritage and cultural identity in waterfronts redevelopment processes”, PORTUSplus, n.º 5, 8 p.

Figueira de Sousa, J.; Fernandes, A. (2012), “Metamorfoses da Cidade Portuária: transformações da relação entre a cidade e o porto de Lisboa”, Confins – Revue Franco-Brésilienne de Géographie, 15 (colocado online em 22 de junho de 2012)

Portaria n.º 640/94. “D.R. I Série-B”, 162 (94-07-15) 3851-3858

Resolução do Conselho de Ministros n.º 85/2009. “D.R. 1.ª Série”, 182 (6700-6707)

Risco (2010), Plano de Pormenor da Matinha – Relatório, Lisboa, Câmara Municipal de Lisboa

Salgado, Manuel (2012), “Reconquista da Frente Ribeirinha de Lisboa”, PORTUSplus, n.º 3, 12 p.