

## EPÍLOGO:

### UNA AGENDA PARA LA TRANSFORMACIÓN DE LA RIBERA INDUSTRIAL DE LISBOA. ANOTACIONES

Fuera de los objetivos científicos de la presente investigación, no sería lógico dedicar tanto empeño en el estudio de la ribera de Lisboa sin que, al final, dedique un espacio para volver al caso y registrar algunas ideas que se fueron consolidando durante el extenso trabajo de campo.

En cada proceso que pude consultar en diversos archivos, en cada paseo de reconocimiento por la ribera, en cada entrevista con autores de estudios, planes y proyectos o con técnicos del Ayuntamiento o del Puerto, en cada nuevo descubrimiento, se fueron formando varias ideas relativas al desarrollo futuro de la antigua ribera industrial de Lisboa.

Sin intención de agenda política y sin desarrollar criterios específicos, estos tópicos corresponden a la presentación de un conjunto de temas generales que se plantean hoy como resultado de lo que fue hasta ahora la evolución de la ribera.

Más que respuestas elijo, pues, un conjunto de cuestiones en abierto que, de forma sintética, paso a enumerar:

1. La transformación de la ribera industrial integrada en los tejidos urbanos de la ciudad:

Como pudimos observar, en Lisboa la transformación de la ribera a la escala del proyecto de arquitectura es un tema todavía sin concluir, al existir muchos edificios, de naturaleza varia, que aguardan la llegada de su hora.

En esta situación, importa estabilizar un conjunto de criterios casuísticos de intervención, identificando aquellos casos en que, a diferentes niveles, se podría estar en presencia de algún valor patrimonial – independientemente de los edificios ya

identificados en el inventario de patrimonio contenido en el Plan Director Municipal.

Entender esta ribera como un espacio específico de la ciudad conlleva una tipología particular de patrimonio, con características asociadas a la actividad industrial del pasado, donde, con independencia de las piezas de arquitectura de elevada calidad, existe un conjunto de edificios no tan relevantes pero que presentan características y/o autorías que les confieren algún valor.

Ejemplos aquí abordados como el garaje localizado en la *Avenida 24 de Julho* (imágenes 301 a 306), o el edificio de la *Constructora Moderna*, del arquitecto *Jorge Segurado* (imágenes 299 y 300) pueden servir para ilustrar esta realidad que merece una evaluación más amplia en toda la ribera y que, en los casos de eventuales opciones de conservación, debe integrarse en un proceso de preservación junto a las otras parcelas que se van renovando aisladamente.

En el caso particular de la ribera oriental, debe destacarse el trabajo ya ejecutado por el proyecto *Caminho do Oriente*, asumiendo el valor de la arquitectura industrial e identificando varias piezas dentro de este trozo menos estudiado.

El ejemplo del edificio de la *Constructora Moderna* apunta también a otro aspecto que merece mayor atención, cuál es la oportunidad que se puede presentar a la ciudad con la transformación de edificios o parcelas que ocupan grandes áreas dentro de zonas urbanas consolidadas.

Al tratarse frecuentemente de zonas históricas – integrando el eje viario longitudinal preexistente al periodo industrial –, la transformación de esas parcelas de mayor dimensión constituye una oportunidad única y quizás irreplicable para, eventualmente, dotar estas zonas de algunos equipamientos públicos o de espacios públicos de las que están carentes.

Por ello es importante inventariar los espacios de esta naturaleza existentes en la ribera y su posible vocación en el entorno.

Finalmente deben considerarse, también, los casos de concentración de varios ejemplos de esta naturaleza, en los que podría, quizás, plantearse también la oportunidad de desarrollar estudios urbanísticos de proximidad.

Más que planes de pormenor, que presentan aún ámbitos demasiado grandes, estas zonas ya consolidadas pueden ser objeto de proyectos urbanos, acotados a cada unidad morfológica, donde se planteen en conjunto cuestiones como el aparcamiento o el tratamiento del espacio público.

2. El programa de la ciudad para la transformación de las compañías industriales todavía expectantes:

Otro de los temas que han quedado sin resolver durante la investigación se refiere a la todavía significativa cantidad de antiguas compañías industriales que se mantienen en una situación expectante para una eventual transformación futura.

Ejemplos como (1) las antiguas *Oficinas Generales de Intendencia del Ejército*, en la *Praça Afonso de Albuquerque*, (2) la antigua *Sociedad General de Jabones*, en *Marvila*, (3) la *Fábrica de Fósforos de la Compañía Portuguesa de Fósforos*, en el *Beato*, estas tres ya desactivadas, o como (4) la *Intendencia Militar* o (5) la *Compañía Industrial de Transformación de Cereales «A Nacional»*, ambas en el *Beato* y todavía en actividad, señalan una situación en la que, ante todo, debe ser la ciudad quién cuestione la vocación de estos terrenos en la ribera.

Tratándose de parcelas con una importante expresión en la ciudad, presentan el potencial de poder anclar una intervención conjunta en la ribera a una escala superior e inducir la transformación o calificación de tejidos, más o

menos consolidados, pero en los que apenas podrá tener lugar la reutilización del espacio.

3. La ribera no afectada por la actividad operacional que sigue bajo jurisdicción del puerto de Lisboa:

Tratándose de un tema cuya polémica dominó la mitad de la década de los noventa y que no interesa repetir, esta cuestión se continúa planteando en la medida en que ninguno de los cuatro casos de trabajo aquí estudiados presenta situaciones similares.

Al tratarse de espacios donde, en la actualidad, se plantea fundamentalmente la simple gestión urbanística, con sus dimensiones de calificación y conservación del espacio público y de concesión de edificios localizados, el único interés del puerto sería referente a algunas funciones de integración puerto/ciudad como son las marinas o la industria de los cruceros – la gestión del dominio público marítimo puede ser garantizada igualmente por la ciudad, como de hecho ocurre en otros casos.

Dejando aparte las zonas operacionales de *Alcântara* y *Santa Apolónia*, el resto de la ribera presenta estas características.

Siendo emergente el tema de la (re)integración puerto/ciudad en la ribera contemporánea se debe, pues, caminar hacia una gestión común que resulte más de una conquista por la práctica que por la determinación legislativa

En particular la transformación de los terrenos de la *DocaPesca*, donde estuvo prevista la intervención de la *America's Cup 2007*, constituye la única oportunidad en donde se puede ensayar este proceso de planificación conjunto y de gestión común a partir de la creación de una compañía de capital mixto; en toda la restante ribera, no hay motivos para la definición de un régimen de excepción.

Políticamente incorrecta, una de las cuestiones “en la sombra” que domina este tema tiene que ver con la financiación complementaria que la autoridad portuaria obtiene a partir de la gestión de estos espacios; superado el modelo *Docklands* del *POZOR I*, el régimen de concesiones generó ingresos que permiten alguna autofinanciación al puerto, hecho que no debe olvidarse.

En síntesis, creo que existen condiciones para una progresiva gestión conjunta de esta ribera, salvaguardando el interés del puerto y de la ciudad – que deriva de su condición de entidades públicas –, y desarrollando soluciones imaginativas de programas de integración puerto/ciudad.

4. El tema del corredor longitudinal de infraestructuras en las riberas central y occidental:

Tratándose casi de una constante a lo largo del capítulo 4, el sortear el efecto barrera del corredor de infraestructuras mereció, como pudimos observar, diversas propuestas de ámbito distinto, sin que ninguna haya conseguido cambiar esa realidad.

Planteada al menos desde la década de los sesenta para la zona noble de *Belém* – ver la imagen 405 –, y que se retomó al final de la década de los ochenta a propósito de la construcción del *Centro Cultural de Belém*, la supresión del efecto barrera se propuso también, en estudios localizados, para zonas tan distantes como *Algés*, *Alcântara*, *Boavista*, *Cais do Sodré* y *Terreiro do Paço* – estando consensualmente señalada como la solución más eficaz el enterramiento del ferrocarril y del viario que cruza la zona.

Al tratarse de un tema extensivo a toda la ribera central y occidental de la ciudad - aunque con mayor relevancia en el trozo *Terreiro do Paço/Santos* y en *Belém* – en que el beneficiado será principalmente el espacio público de la ciudad, la decisión oscila pues entre la significativa inversión

pública necesaria para la realización de estos trabajos y un beneficio que, siendo incuestionable, no permitirá, por lo general, incorporar algunas zonas de edificación en densidad, como medio de generar algún retorno financiero y dar viabilidad a la transformación.

Siendo incontestable el interés de la supresión de este efecto barrera, el tema planteado es pues el de la mejor aplicación, en términos de retorno, de la inversión pública – en comparación con otras necesidades de la ciudad.

5. La *Bahía do Tejo* como un tema abierto:

El recorrido por los casos de trabajo permitió demostrar que el proyecto de ámbito metropolitano de la *Bahía do Tejo*, que podría quizás tener algún defecto por su eventual dimensión excesiva en comparación con las realizaciones hasta ahora emprendidas en el área metropolitana, corresponde, al final, a una dinámica que desde muy recientemente hallamos presente en la ribera de varias ciudades portuarias de río.

Ejemplos como los analizados en Hamburgo o Róterdam – dejando aparte la excepción irrepetible que es Shanghai –, permiten encarar una intervención a largo plazo de la naturaleza de la planteada como una posibilidad abierta para el futuro próximo.

Como pudimos comprobar, la principal justificación para una intervención de coordinación como la entonces planteada derivaba de las propias características de cada uno de los casos específicos que la integran – la Margueira, la Quimiparque y la Siderurgia – y de la necesidad de encontrar una operación que pueda constituir el motor de la propuesta de recentrar el área metropolitana sobre el Tajo, como estipula el Plan Regional de Ordenación del Territorio del Área Metropolitana de Lisboa (2002).

El carácter de coordinación, la integración de las grandes infraestructuras y las propuestas de integración puerto/ciudad

son desafíos que continuarán planeando en tanto las iniciativas aisladas de transformación de cada uno de los territorios continúen sin tener capacidad de realización por sí mismas – como sigue siendo en la actualidad.

El pasar de largo de una intervención de esta naturaleza, que además presenta alguna capacidad de autofinanciación dentro del ámbito de recuperación de significativos pasivos ambientales, será una oportunidad perdida para el Área Metropolitana de Lisboa y, muy en particular, para su orilla sur.

6. El efecto ejemplar de la nueva intervención en la ribera:

Al no tratarse de ninguna novedad, como pudimos observar en varios ejemplos estudiados, la intervención en la ribera de Lisboa necesita un componente de calidad en el diseño urbano y en la arquitectura que sea proporcional al valor y significado del río.

El recorrido por los diversos ejemplos que integran la investigación permitió identificar situaciones contrastantes en las últimas cuatro décadas, aunque en los últimos años la expectativa haya sido más elevada – anticipándose ejemplos de calidad en importantes operaciones como *Alcântara XXI* o *Braço de Prata*.

En esta materia, el marco de referencia fue la intervención en la zona de la *Expo'98*, aunque, como muy bien señala *Nuno Portas* – página 444 –, el ejemplo tiene sentido, simplemente, en cuanto a la calidad del diseño y no en la posible generalización de procedimientos similares para el conjunto del territorio.

El desafío de la transformación de la ribera industrial de Lisboa es pues, el desafío, si así se puede llamar, “de la calidad sostenible”, intentando reproducir niveles próximos a los obtenidos en la *Expo'98* ahora en ampliación y con costes de ejecución y mantenimiento adecuados a la capacidad de la ciudad.