

---

## **A TRANSFORMAÇÃO URBANÍSTICA DAS FRENTES DE ÁGUA**

### **OS CASOS DE BALTIMORE, LONDRES E AMESTERDÃO**

Miguel Branco-Teixeira

#### **RESUMO**

O presente trabalho analisa as causas que estão na origem da degradação das frentes de água em meios urbanos, destacando a sua importância como espaço privilegiado para a implementação de operações de reconversão urbana.

São estudados os casos de reconversão desenvolvidos nas frentes de água das cidades de Baltimore, Londres e Amesterdão, analisando os objectivos e as estratégias que estão na base da sua implementação. A situação actual das últimas reconversões, onde de uma forma mais abrangente são tratados aspectos anteriormente esquecidos ou negligenciados, permite vislumbrar a emergência de novos processos de intervenção, em que as metas são já de regeneração urbana.

#### **ABSTRACT**

The present study aims to assess the causes originating the cities waterfront degradation, in order to produce an approach to the objectives and the strategies that establish reconversion operations, considering urban planning and urban development.

With this aim in mind, we study some of the most significant waterfront reconversion cases, such as Baltimore, London and Amsterdam, pointing out their main characteristics and finding the common marks of these interventions. The present situation of the last rehabilitating operations, where in a more embracing way some questions that were previously forgotten or neglected are considered, allows to conjecture the emergency of new intervention procedures, where is the urban regeneration determines the aims.

#### **1. ENQUADRAMENTO**

A degradação das frentes de água urbanas foi um fenómeno que ocorreu a nível mundial, que teve origem na alteração de equilíbrios e interdependências físicas e funcionais que se mantinham desde a revolução industrial. Tratou-se de um conjunto de transformações sociais, económicas e morfológicas comuns às cidades com frentes de água, que verificando-se

## **A TRANSFORMAÇÃO URBANÍSTICA DAS FRENTES ...**

num espaço de tempo relativamente curto, tiveram um impacto espacial muito significativo, evidenciando, quer pela sua dimensão, quer pelas suas características intrínsecas, uma identidade própria, suficiente para as diferenciar de outros fenómenos urbanos verificados em grandes cidades.

Os progressos tecnológicos, entretanto ocorridos, permitiram uma maior flexibilidade nos sistemas produtivos e na logística de comunicações, despoletando um processo de globalização económica altamente concorrencial e selectivo, conduzindo à inadequação entre o “conteúdo e o contendor” (Chaline, C. 1994), que acelerou a necessidade de adaptar e modernizar pesadas infraestruturas herdadas da idade industrial. Muitas destas infraestruturas industriais e logísticas (siderurgias, complexos petroquímicos, portos alfandegários, refinarias petrolíferas, estaleiros navais, terminais ferroviários), encontravam-se em profunda obsolescência económica e funcional e provocavam graves problemas ambientais, pelo que a sua reconversão ou realocação eram vitais para a sua sobrevivência. Outras infraestruturas havia que, entretanto, tinham simplesmente encerrado.

O processo desenvolveu-se em “bola de neve”, tendo as suas repercussões desencadeado uma dinâmica de retrocesso nas actividades comerciais e a diminuição acentuada da população local.

Estes factos produziram rapidamente enormes espaços vazios e abandonados nas frentes de água<sup>1</sup> que, na falta de estratégias de reaproveitamento urbano, eram frequentemente utilizados de uma forma “selvagem” ou precária, acolhendo funções menores como o estacionamento ou a “stockagem” como nos casos de Lisboa, Nantes, Bordéus, ou então serviam para a realização de polémicas vias rápidas de ligação ao centro das cidades como em Génova, Nova Iorque ou Boston.

## 2. A “DESCOBERTA” DAS FRENTES DE ÁGUA COMO ESPAÇO PRIVILEGIADO DE ACTUAÇÃO

A elevada degradação e obsolescência em que se encontravam as frentes de água de inúmeras cidades, o reconhecimento das potencialidades urbanísticas das frentes de água como factor de competitividade e de

---

<sup>1</sup>Estes espaços ficaram conhecidos pelas expressões “terrenos vagos”, “terreno baldio”, “waste land” ou “friches” respectivamente nos idiomas português, espanhol, inglês e francês. Mas, como refere Manuel Solà-Morales (1996) em *Quaderns*, foi a expressão francesa “terrain vague” que se tornou internacionalmente conhecida, pois transmite uma noção abrangente destes lugares, unindo a palavra “terrain” que pressupõe uma extensão de solo de limites precisos edificáveis e urbanos, e a palavra “vague” que, por um lado se refere às ondas do mar conotadas com movimento, oscilação, instabilidade, flutuação, e por outro significa vago, ausência de uso, espaço do possível, expectante, impreciso, indeterminado.

urbanidade dos espaços (Zaoui, M. 1997)<sup>2</sup>, cumulativamente com a importância de se promoverem condições para o re-aproveitamento de um recurso escasso e caro, como é o caso do solo urbano, justificaram, claramente, a implementação de operações de reconversão.

Muitas das forças que estiveram na origem das operações de reconversão tiveram raízes predominantemente de ordem nacional ou internacional, outras porém dependeram essencialmente de características de ordem local, mas foi a interação conjunta das forças endógenas e exógenas, que possibilitou e acelerou todo o fenómeno da reconversão de frentes de água.

De facto, as frentes de água são reconhecidas como um problema, pelas consequências sociais originadas pelo decréscimo das actividades funcionais (industriais, portuárias, etc.) que coloca em perigo a economia urbana. Simultaneamente, as frentes de água apresentam-se como uma oportunidade, pelas alternativas de planeamento das funções e usos que possibilitam, abrindo um excepcional caminho na criação das maiores perspectivas do tempo presente.

Considerando-se que todo o espaço urbano é susceptível de variações sucessivas de valor, traduzindo preferências relativamente às mudanças espaciais, aceita-se contudo, que a maioria das cidades com frentes de água, mais que as outras, possuem singularidades naturais e patrimoniais que influenciam decisivamente as opções urbanísticas que venham a ser tomadas.

Apesar de recente, o fenómeno internacional da implementação de grandes projectos de reconversão urbana, que actualmente cresce exponencialmente, tem já alguma história. Iniciou-se nos Estados Unidos da América, no final dos anos cinquenta, nas cidades de Baltimore e Boston. As cidades canadianas de Toronto e Montreal não tardaram a empreender projectos semelhantes e, nos anos oitenta, Londres inaugura uma série de experiências europeias com o célebre projecto das Docklands.

Na realidade, o sucesso alcançado pelas reconversões ocorridas nas cidades americanas teve enorme repercussão a nível mundial, desencadeando, particularmente a partir dos anos oitenta, numerosas acções de reconversão de frentes de água.

Estas intervenções tiveram particular incidência nos países mais desenvolvidos do hemisfério Norte, mas propagaram-se rapidamente a nível

---

<sup>2</sup> Zaoui, Michèle (1997) - em "De la réhabilitation à la reconversion des friches" o autor considera as "friches" como interface entre a arquitectura e o urbanismo que permite apreender o tecido urbano.

mundial, ao ponto de serem consideradas, segundo as palavras de Peter Hall (1993), como *“as intervenções mais espectaculares dos últimos anos, assim como nos anos 50 e 60 o foram a construção de equipamentos e infra-estruturas viárias”*. Para Proudfoot (1996), os últimos anos são essencialmente caracterizados, em termos urbanísticos, pelo fabrico de cidade junto da água, opinião reforçada por Malone, P. (1996) e Hoyle, B. (1996), para os quais a dinâmica das frentes de água é reconhecida como *“o único espaço onde novas coisas na actualidade acontecem...”*.

**306** As frentes de água eram, de facto, áreas vagas que permaneciam expectantes, e que após a sua “descoberta” constituíram um verdadeiro desafio para o desenvolvimento de operações de reconversão. Trata-se de um novo olhar sobre uma das “portas da cidade”, e um dos pulmões pelo qual o mundo urbano moderno respira.

De facto, as reconversões em frentes de água, foram até ao momento, a melhor forma de recuperar áreas urbanas degradadas, adaptando-as às mudanças circunstanciais e aos impactos das novas tecnologias, possibilitando a captação de oportunidades e a criação de uma nova imagem urbana.

Algumas das intervenções envolveram áreas urbanas de enormes dimensões e avultados investimentos, que alteraram radicalmente as actividades funcionais existentes (ver Quadro I.), constituindo apostas estratégicas vitais para inverter situações económicas e sociais dramáticas. Outras de menor dimensão, tornaram-se autênticos “ex-libris” para as cidades onde se localizaram. A título de exemplo, podem-se citar os casos das Docklands em Londres (2100 hectares e um custo de \$8 billion) e do Chep Lap Kok Airport em Hong-Kong (1300 hectares e um custo de \$20 billion).

QUADRO I - PRINCIPAIS RECONVERSÕES MUNDIAIS EM FRENTES DE ÁGUA

Cidade/Projecto	Início	Área (Ha)	CUSTO	ACTIVIDADE ANTERIOR	ACTIVIDADE POSTERIOR
Baltimore/Inner Harbour	1963	38	\$2,5 Billion	Portuária	Turismo
Boston/Waterfront	1965	150	\$4,5 Billion	Portuária/Industrial	Turismo
Toronto/Harbourfront	1972	36	\$340 Million	Industrial/Transp. Ferrov.	Serviços/Desporto
Vancouver/Granville Island	1979	17	\$70 Million	Industrial	Habitação/Comércio
Nova Iorque/Battery Park City	1979	37	\$4 Billion	Portuária	Serviços/Banca
Londres/Docklands	1981	2100	\$8 Billion	Armaz./Portuária	Serviços
Yokohama/Minato Mirai 21	1983	186	\$200 Billion	Agrícola	Serviços
Roterdão/Kop Von Zuid	1986	124	DF475 Million	Portuária/Industrial	Habitação/Serviços
Sydney/Darling Harbour	1988	60	\$2,5 Billion	Industrial/Transp. Ferrov.	Turismo
Tokyo/Teleport City	1989	448	N.D.	Armaz./Portuária	Transp./Comunicações
Cidade Do Cabo/Victoria & Alfred	1989	82	R,2,5 Billion	Portuária/Industrial	Turismo
Amesterdão/Eastern Docklands	1989	313	\$2,5 Billion	Portuária	Habitação
Buenos Aires/Puerto Madero	1989	170	\$1,8 Billion	Portuária	Turismo/Habitação
Manchester/Salford Quays	1990	60	\$750 Million	Portuária	Habitação/Lazer
Barcelona/Port Vell	1991	54	\$340 Million	Portuária	Habitação/Serviços
Hong-Kong/Chep Lap Kok Airport	1996	1300	\$20 Billion	A)	Transporte Aéreo

Nota: n.d. - dados não disponíveis; a) trata-se de uma área conquistada ao mar.  
Fonte: adaptado de The New Waterfront e de Waterfronts

Para a implementação destes projectos contribuiu largamente o aumento do poder económico e das regalias sociais da população em muitos países, particularmente na classe média, com mais tempo livre para se dedicar a actividades recreativas e culturais. O "boom" vivido pelo turismo teve, também, forte responsabilidade em muitas das opções tomadas nos projectos.

O número de intervenções em frentes de água é actualmente muito elevado. Ann Breen e Dick Rigby directores do Waterfront Center, ao longo de 16

anos de dedicação ao estudo das operações de frentes de água, identificaram já mais de 300 casos de intervenções em cidades, correspondendo a milhares de projectos. Entre estas, encontram-se algumas das mais fascinantes cidades mundiais como Veneza, Sydney, Rio de Janeiro, Nova Iorque, Tóquio, etc., que ganharam fama pelas "performances" das reconversões das suas frentes de água.

No sentido de compreender o "percurso" evolutivo das reconversões em frentes de água e, simultaneamente, averiguar qual o seu contributo nos processos e nas políticas de transformação urbana são seguidamente analisadas as operações de reconversão das cidades de Baltimore, Londres e Amesterdão.

### 3. ANÁLISE DE CASOS DE ESTUDO

#### 3.1. O CASO DE BALTIMORE (INNER HARBOUR)

Com uma população de cerca de 800.000 habitantes e centro de uma área metropolitana com dois milhões de habitantes, Baltimore é a sétima maior cidade dos Estados Unidos da América. A cidade, localizada na baía de Chesapeake, junto ao rio Potomac, está inserida no conjunto de metrópoles que se estendem ao longo da costa Este dos Estados Unidos da América.

Com o fim da 2ª Guerra Mundial, a cidade foi fortemente penalizada em consequência da decadência de algumas das suas indústrias. O dinamismo dos seus subúrbios e a concorrência de outras cidades próximas, como Nova Iorque, provocaram uma grave crise económica e uma acentuada diminuição populacional na cidade desde o fim da década de quarenta, com particular incidência na sua zona central. Numerosos armazéns e edifícios ficaram ao abandono, o porto encontrava-se sub-utilizado e a marginalidade aumentava acentuadamente.

Apercebendo-se que a actividade do sector comercial diminuía constantemente e que o núcleo central urbano, bem como o porto da cidade, atravessavam grandes dificuldades com sintomas evidentes de degradação, um grupo de 100 cidadãos influentes da cidade (Committee for Downtown), reúne-se em 1957, com o objectivo de alterar a situação, lançando um conjunto de medidas estratégicas que viriam a constituir o início da reconversão da frente de água.

A reconversão principiou em dois pequenos quarteirões do centro urbano com 13 ha e consistiu na recuperação de alguns edifícios históricos, nos quais foram implementadas actividades de comércio e serviços. Pretendia-se que o projecto, mais tarde designado por Charles Center, fosse o

catalisador e impulsionador de uma posterior fase de reconversão mais ambiciosa.

A estratégia pressupunha realizar num curto período de tempo "obra", como forma de convencer os cidadãos e investidores que a reconversão ia ser, realmente, um sucesso, desencadeando simultaneamente sinergias que permitissem que o processo avançasse em crescendo. A renovação de Charles Center foi bem sucedida, possibilitando a concretização da estratégia planeada com a criação e desenvolvimento de novos projectos de renovação.

Nesta altura, o porto encontrava-se praticamente parado, com enormes áreas de armazenagem nas docas ao abandono, pelo que foi nesta zona do porto que se concentraram as atenções. Rapidamente, o porto deixou de ser uma área esquecida, para se transformar na primeira prioridade de investimento. A reconversão do Inner Harbor começou em 1963, e teve como objectivo tornar a cidade mais atractiva e ponto de preferência como destino turístico, através da devolução do porto aos cidadãos, substituindo as velhas edificações abandonadas por novos espaços de uso essencialmente recreativo e cultural em torno do porto.

O processo de promoção e gestão pressupôs uma estratégia bastante flexível que obteve bons resultados. Baseou-se numa única parceria entre o sector privado e o sector público, a Center City-Inner Harbor Development Corporation, com preponderância crescente do primeiro ao longo do processo. Esta empresa de capitais mistos dispunha de grande autonomia, funcionando praticamente como uma entidade privada. A sua independência permitia-lhe não só alienar e vender terrenos, como também urbanizá-los directamente. A "Corporation" desempenhou fundamentalmente quatro funções: coordenar as diferentes acções e actividades dos departamentos locais existentes; supervisionar a concepção arquitectónica dos espaços e edifícios públicos, recrutar e seleccionar os promotores dos vários projectos a desenvolver; proceder à revisão contínua dos diferentes projectos, assegurando a sua eficaz concretização e qualidade.

#### OS PROJECTOS-CHAVE

Os principais projectos implementados no Inner Harbor foram os seguintes: um aquário nacional; um centro de convenções; um pavilhão de exposições; um estádio de baseball; um museu da ciência; 15 hotéis; um planetário (Maryland Science Center); um World Trade Center (com mirante e pertencente à autoridade portuária) e uma concorrida marina.

Elemento essencial da reconversão foi a construção por James Rouse, através da sua Rouse Company, de dois "festival malls" (pavilhões sobre o

porto com lojas, restaurantes, bares e várias diversões) possuindo amplos terraços para os turistas poderem usufruir do porto, os quais foram uma peça fundamental no famoso "festival marketplace" (circuito de mais de 35 atracções em redor do porto constituindo um agressivo programa de entretenimentos com concertos e festivais no qual se destaca o conhecido "Sunny Sundays").

O programa do Inner Harbor possuía uma componente habitacional para atracção de novos residentes, pelo que foram construídas cerca de 1.000 habitações destinadas à classe média alta, essencialmente jovens profissionais "yuppies" (Young Urban Professionals) e reformados com posses. O fenómeno "yuppie" apareceu em força no início dos anos 80, com muitos jovens a optarem por residir na proximidade da água fomentando a criação de um pólo do fenómeno conhecido por «gentrification»<sup>3</sup>. Na reconversão foi, ainda, prestada enorme atenção à melhoria das condições ambientais (particularmente à qualidade da água do porto) e foram desenvolvidas as deslocações por água ligando diferentes pontos ao longo do porto (táxis-marítimos, barcos de passeio, etc.).

#### *Consequências da reconversão*

Desde logo, na análise da reconversão do Inner Harbor, nunca é demais referir, o seu carácter de inovação e de descoberta das frentes de água como alternativa no tratamento de muitos problemas urbanos. De facto, a reconversão desencadeada em Baltimore foi extremamente importante por vários motivos:

- Demonstrou a possibilidade de reconverter com bons resultados áreas centrais e portuárias urbanas.
- Contribuiu para a emergência e o reconhecimento do *marketing urbano* como um factor imprescindível no processo de desenvolvimento urbano.
- Demonstrou o potencial das parcerias e do sector privado como forma de ultrapassar as dificuldades de implementação dos projectos.
- Provou ser possível conciliar os objectivos da população e dos investidores privados.

A prova do sucesso está nos cerca de 30.000 postos de trabalho criados e no elevado número de turistas que passou a visitar a cidade, sendo difícil imaginar hoje a situação degradada em que o núcleo central da cidade se

---

<sup>3</sup> "Emburguesamento", substituição da classe baixa pela classe média e alta em termos residenciais e com fortes implicações funcionais.

encontrava nos anos sessenta. Baltimore atrai cerca de 22 milhões de visitantes por ano, dos quais 7 milhões são turistas, número somente comparável com o da Disneylândia. Entre estes turistas encontravam-se delegações de várias partes do mundo, nomeadamente das cidades de Sydney, Cardiff e Barcelona, as quais, posteriormente, implementaram reconversões semelhantes em Darling Harbour, Cardiff Bay e Porto Velho, respectivamente. Segundo Vicente Del Rio (1995), as autoridades locais pretendem, depois do sucesso que constituiu a reconversão do Inner Harbor, alargar o processo de revitalização e recuperação a toda a cidade.

### 3.2. O CASO DE LONDRES (LONDON DOCKLANDS)

A reconversão de frente de água na cidade de Londres, teve lugar nas conhecidas London Docklands localizadas na zona Este da cidade. A sua área compreende cerca de 2.100 ha, começando às portas de Londres e prolongando-se por 12 Km ao longo das duas margens do rio Tamisa. Possuindo uma população superior a um milhão de habitantes, as London Docklands apresentavam na década de setenta, valores preocupantes de aumento do desemprego e de diminuição populacional (12,5 % entre 1971 e 1981).

Tendo sido no passado o maior porto mundial, Londres, viu transferir para portos localizados mais a Sul (Southampton e Felixstowe) ou para o principal porto mundial da actualidade, Roterdão, grande parte do seu comércio marítimo. Posteriormente, a introdução dos contentores na actividade marítima significou a sua morte definitiva e o que remanesca no porto foi transferido para Tilbury (45 Km a jusante de Londres).

A necessidade de alterar o panorama sombrio que a zona apresentava, com enormes extensões de terrenos abandonados e desaproveitados, mas com um extraordinário potencial, bem como o conhecimento do sucesso das operações de reconversão americanas, criaram as condições propícias ao início do processo de reconversão. Com a reconversão pretendia-se a revitalização do espaço urbano degradado mas de grande valor económico, situado próximo do centro urbano Londrino e, paralelamente, a promoção da competitividade da cidade como um pólo imprescindível do movimento de capitais a nível mundial.

Desde 1979, o poder político era dominado pelo partido Conservador de cariz fortemente liberal (Thatcherismo), o que permitiu a implementação na zona de uma estratégia extremamente flexível, pouco burocrática e por isso de rápida concretização, contribuindo para o interesse dos promotores privados na participação do processo de reconversão. Foi neste contexto

que foram criadas no Reino Unido as Enterprise Zones (EZ's)<sup>4</sup>, facilitando a aquisição de terrenos pelo sector privado a preços baixos, com fortes incentivos e livres de taxas.

312

É assim que em 1981 foi criada a London Docklands Development Corporation (L.D.D.C.), com a missão de implementar a regeneração física, económica e social da área, tendo consistido a sua primeira tarefa na aquisição dos terrenos disponíveis para a reconversão. A L.D.D.C. funcionou como uma empresa de capital privado e público, em que este último, com uma posição minoritária, tinha a função de estimular o sector privado, tal como nas reconversões americanas, a realizar os maiores investimentos, inclusivamente em infraestruturas, pois estas eram consideradas como um ponto fundamental na obtenção de bons resultados do processo de reconversão. Na estratégia de sedução, a L.D.D.C. utilizou uma aguerrida campanha de marketing urbano face a outras capitais mundiais, a qual serviu simultaneamente para convencer aqueles que se opunham ao desenvolvimento da reconversão (Hinsley, H. e Malone, P. 1996).

#### OS PROJECTOS-CHAVE

Nas London Docklands foram investidos 8 biliões de libras (£ 1,7 biliões por parte do sector público e £ 6,3 biliões pertencentes ao sector privado), sendo a reconversão essencialmente constituída, por quatro grandes zonas:

Surrey Docks e South Bank - reconversão de edifícios para área residencial, com actividades terciárias e culturais, incluindo a construção da South Dock Marina. Nas Surrey Docks foi criado um parque ecológico com 2,2 ha (Stave Hill).

Royal Docks - construção do London City Airport e de uma nova área residencial. Foram também implementadas diversas infraestruturas, como a Connaught Bridge e a Royals Pumping Station.

Wapping e Limehouse - reconversão para área residencial, englobando a melhoria da Limehouse Basin. Na zona existiam alguns edifícios históricos que foram recuperados possibilitando o estabelecimento de uma nova dinâmica comercial.

Isle of Dogs - criação de um grande complexo terciário, tendo como expoente máximo Canary Wharf, um projecto composto por uma das maiores torres europeias com 50 andares e envolvida por enormes edifícios

<sup>4</sup> Note-se que o professor Peter Hall é considerado o principal responsável pela criação das Enterprise Zones. De facto, nos anos setenta Hall propunha a implementação destas zonas como forma de redinamizar extensas áreas urbanas abandonadas que existiam em muitas cidades inglesas.

que ocupam totalmente alguns quarteirões, pretendendo-se que o mesmo fosse um dos principais centros financeiros do mundo. Na zona, foi construída a segunda maior estrutura desportiva da cidade, o London Arena Sports Centre.

A reconversão incluiu ainda numerosas infraestruturas viárias, com destaque para o metro, o Docklands Light Railway, o qual constituiu um equipamento essencial no acesso à área, e que, para além disso, deu credibilidade à reconversão, tendo contribuído para o aumento da confiança dos investidores. A melhoria das condições ambientais foi também uma grande preocupação dos responsáveis da L.D.D.C., merecendo especial ênfase não só o tratamento das águas subterrâneas e dos solos impregnados de produtos químicos das anteriores actividades industriais, mas também a despoluição do Tamisa concretizada, essencialmente, através da construção de eclusas e de estações de tratamento de água ao longo do rio.

### CONSEQUÊNCIAS DA RECONVERSÃO

Referindo-se ao processo de reconversão das London Docklands, Church mostrava-se, já em 1988, bastante crítico relativamente ao mesmo. Este autor destacava desde logo a natureza anti-democrática da L.D.D.C. (tal como Bentley, J. 1997; Brownill, S. 1990) e a falta de participação pública, como factores que contribuíram para as manifestações de protesto à forma como o processo de reconversão estava a ser conduzido. As tensões e os conflitos foram, entre outras razões, devidos ao aumento dos desequilíbrios sociais produzidos por uma reconversão liderada pelas forças de mercado e dirigida essencialmente para o desenvolvimento do "terciário de negócios" (Malone, P. 1996).

A intervenção nas London Docklands foi um dos maiores (senão o maior), processos de reconversão urbana, mas o seu "gigantismo", transformou-se num enorme fracasso imobiliário. De facto, depois de um início prometedor em que Canary Wharf teve grande projecção, seguiu-se uma drástica diminuição na venda de habitações e escritórios, com a falência entre 1989 e 1992 de várias empresas proprietárias, entre as quais a Olympia & York (Maio de 1992), pertencente aos canadianos promotores do projecto que vinham precedidos do enorme sucesso obtido em operações similares do outro lado do Atlântico (Toronto e Nova Iorque).

Se a recessão mundial, que ocorreu durante este período, pode ser responsável por parte dos fracos resultados económicos e sociais obtidos, a verdade é que estes também se ficaram a dever a muitas das opções tomadas (Brownill, S. 1990; Church, A. 1988). O estabelecimento de fracas ligações entre a dimensão local e global dos problemas foi, neste caso

particular, extremamente negativo para a reconversão. Para além de serem predominantemente monofuncionais, as Docklands não conseguiram integrar coerentemente os novos espaços comerciais e habitacionais na estrutura urbana já existente. Para Brownill, S. (1990) a L.D.D.C. constituiu inclusivamente o maior erro em termos do planeamento urbano inglês, salientando que foram as classes trabalhadoras locais que sofreram as consequências pelas más opções implementadas, afirmando de seguida "*Docklands has not been 'regenerated' but 'restructured' to meet the spatial need of economy, developers and particular sections of the population at a particular time.*"

314

Determinados intervenientes no processo sugeriram entretanto novas alternativas baseadas no aumento do controlo do governo central, como contraponto à excessiva dependência das forças de mercado e do investimento do sector privado. Uma conclusão que se pode retirar das London Docklands, é a de que os princípios do planeamento estratégico são vitais para não se cair na total anarquia do mercado, tal como aconteceu nesta situação em que os custos sociais, económicos e ambientais resultantes, foram demasiado elevados.

Recentemente, e apesar do desmantelamento da L.D.D.C. em 1998, têm surgido para a área novíssimos projectos os quais poderão constituir um ponto de inversão no desenvolvimento das London Docklands, possibilitando finalmente a sua regeneração.

### 3.3. O CASO DE AMESTERDÃO (EASTERN DOCKLANDS)

O porto de Amesterdão estende-se ao longo das duas margens do rio Ij. Para facilitar o acesso de mercadorias ao porto foi aí construída, em meados deste século, uma estação de caminhos-de-ferro que se transformou numa autêntica barreira entre o coração da cidade e o seu rio, dificultando a proliferação de outras actividades para além da portuária. Mais tarde, com o diminuir da actividade portuária, e não existindo outras funções alternativas com capacidade suficiente para sustentar o anterior dinamismo económico, a zona entrou em decadência acelerada.

O projecto desenvolvido em Amesterdão iniciou-se pela necessidade de reconversão de cerca de 313 ha entretanto obsoletos. Nos anos sessenta, as actividades portuárias foram realocizadas a Oeste da cidade, com o objectivo de poderem satisfazer as necessidades crescentes de espaço para mercadorias, possibilitando assim o desenvolvimento do porto. Este facto originou o abandono de uma extensa área das antigas docas (Eastern Docklands), ficando a mesma disponível para receber novas actividades proporcionadas por intervenções de transformação e requalificação urbana.

O plano geral da reconversão das Eastern Docklands foi concebido de forma a possibilitar a realização de projectos parcelares com liberdade de acção, desde que respeitassem as suas condições mínimas. O plano previa a construção de 8.500 habitações, o que representava uma densidade significativa (100 fogos/ha). Quando, em 1989, foi assinado o convénio entre a câmara municipal e o governo para o início da reconversão, concordou-se que cerca de 50% das habitações seriam de índole social.

Para o desenvolvimento dos diferentes projectos foi criado a Eastern Docklands Project Manager, uma parceria público-privado, constituída em 20% por capitais públicos e o remanescente por capitais privados, estando incluídos nesta parceria todos os serviços municipais. Realce-se, o facto do governo holandês ter pago de uma só vez todo o capital que tinha acordado conceder ao município, o que aliviou os processos de financiamento geralmente muito demorados e permitiu que fossem tomadas decisões mais rapidamente. A parceria tinha a função de seleccionar e acompanhar as equipas envolvidas no desenho dos diferentes projectos segundo os critérios gerais anteriormente definidos. Desde o início, a concepção dos diferentes projectos era igualmente acompanhada pelos respectivos investidores privados, o que contribuía para aumentar o seu envolvimento e responsabilidade pelo processo de reconversão.

#### **OS PROJECTOS-CHAVE**

As Eastern Docklands encontram-se divididas em 5 zonas, correspondendo às diferentes penínsulas que as compõem. Entre os projectos realizados e previstos, merecem destaque os seguintes:

Veemarkt, Abattoir Site e Entrepot-West – antiga zona comercial que foi reconvertida em zona residencial. Em Abattoir foram construídas 550 habitações sociais, em Veemarkt foi criada uma nova zona comercial e em Entrepot-West nasceu uma zona residencial com 990 fogos.

KNSM Island – caracterizou-se pela construção de enormes blocos formando quarteirões para habitação social e num dos quais se incluiu o Open Haven Museum. Na extremidade da península, ficou localizado um edifício circular, desenhado por Joe Coenen, e que contendo apartamentos luxuosos, proporcionou ao conjunto uma certa imponência e identidade. Na KNSM existem amplos espaços públicos em estreita relação com a água.

JAVA Island – recuperação dos edifícios tradicionais existentes. Na zona edificaram-se 5 quarteirões residenciais divididos, entre si, por 4 canais que atravessam transversalmente toda a ilha. As habitações foram desenhadas com o objectivo de corresponderem às exigências das diferentes classes

sociais. No extremo Oeste da ilha está a ser construída uma ponte sobre o rio Ij, que permitirá o acesso directo ao centro urbano.

Borneo-Sporenburg – construção de uma zona residencial (1550 fogos) de baixa cêrcea, mas com alta densidade. Conjuntamente, edificaram-se três grandes blocos habitacionais com 600 fogos. Relativamente ao espaço público saliente-se a criação de duas pontes, destinadas a peões e bicicletas, que permitiram a união entre Borneo e Sporenburg.

**316** Rietlanden – esta zona foi fundamental na transformação das Eastern Docklands, pois estabelece a ligação espacial entre as penínsulas e o centro da cidade. Rietlanden era um enorme interface onde confluíam transportes ferroviários, rodoviários e marítimos. A grande densidade de tráfego originou a construção do “Piet Hein Tunnel” iniciada em 1995, túnel que estabeleceu a ligação entre o Eastern Harbour e a rede de auto-estradas.

Note-se que em todas as penínsulas foi dada grande importância ao espaço público, tendo-lhe sido destinado cerca de 50% da área total da intervenção. Para além dos espaços verdes criados, em termos ambientais implementou-se um programa periódico de estudos de impacto ambiental, e melhorou-se a qualidade da água, factor vital num projecto em que o edificado está em pleno contacto com a água.

#### CONSEQUÊNCIAS DA RECONVERSÃO

A análise das Eastern Docklands permite verificar que as mesmas sofreram, desde 1975, uma transformação notável, tendo contudo havido uma grande preocupação pela preservação das características urbanas locais, facto observável na forte relação estabelecida entre a cidade, a água e o tecido urbano reconvertido.

A relativa alta densidade habitacional contribuiu para obter a rentabilidade necessária para pagar os elevados custos da recuperação dos solos e da implementação de infraestruturas nas penínsulas portuárias, permitindo ainda a criação de habitações de baixo preço com objectivos sociais. No desenvolvimento do projecto foi relevante a melhoria das ligações entre as Docklands e a cidade, destacando-se, particularmente, a construção do “Piet Hein Tunnel”.

A divisão do plano em cinco zonas, permitiu autonomizar cada uma delas, reflectindo-se este facto, em termos práticos, em soluções independentes e variadas, de acordo com a livre interpretação dos seus autores, constituindo-se cada zona numa espécie de laboratório urbanístico e arquitectónico (Koster, E. 1995). Deste método resultou uma elevada diversidade de formas sustentadas por tipologias plurifamiliares.

A intervenção na frente de água de Amesterdão utilizou uma estratégia inovadora, que beneficiando de uma localização privilegiada, no prolongamento do centro urbano, apostou no fomento do sector habitacional com uma forte componente social, bem como no respeito e preservação da identidade local, marcando um ponto de ruptura relativamente ao "modelo americano". Repare-se que, embora incentivando e participando activamente na parceria, as autoridades locais nunca deixaram de conduzir o processo de reconversão, mantendo sempre algum controlo sobre o edificado.

Por último, saliente-se que em continuidade com as Eastern Docklands, foi lançado o ambicioso Ij-Bank Project. O lançamento deste projecto só foi possível graças aos bons resultados que a intervenção nas Eastern Docklands tem obtido, viabilizando, através do seu exemplo de planeamento estratégico e gestão urbanística cuidada, o desenvolvimento de novos projectos.

### 3.4. SÍNTESE COMPARATIVA DOS CASOS DE ESTUDO

O Quadro II apresenta a sistematização das principais características dos casos de estudo analisados, nomeadamente a área e o custo da intervenção, o tipo e a designação das entidades responsáveis pelos investimentos, as principais actividades funcionais existentes nas frentes de água, antes e após a reconversão, bem como os seus equipamentos fundamentais. A observação do quadro permite concluir que:

- A criação de parcerias público-privado, como entidades responsáveis pelas reconversões, é comum a todos os casos.
- A concretização destas operações prolongou-se por um longo período de tempo, superior a uma década.
- As actividades portuárias e industriais que eram predominantes antes das reconversões, foram substituídas pelo turismo e os serviços nos casos de Baltimore e Londres. No caso de Amesterdão desenvolveu, essencialmente, o sector habitacional.
- A implantação de museus, hotéis e marinas é uma constante nos diferentes casos.

O Quadro III apresenta uma síntese comparativa das principais causas, objectivos e políticas estratégicas que permitiram a concretização das intervenções. São também referidos os elementos âncora, ou seja, os elementos que representam uma mais-valia para as reconversões,

possuindo a capacidade de atrair pessoas e investimentos de uma forma sustentável.

QUADRO II - SISTEMATIZAÇÃO DAS PRINCIPAIS CARACTERÍSTICAS DOS CASOS DE ESTUDO ANALISADOS

318

CIDADE	Área (ha)	Custo	DATA		TIPO DE INVESTIMENTO (Público, Privado, Parceria)/ Nome	ACTIVIDADE PRINCIPAL		EQUIPAMENTOS									
			Início	Conclusão		Antes	Após	Aquário	Planetário	Museu	Marina	Hotel	Desportivo	Festival	World Trade Center	Outros	
BALTIMORE	38	\$2.5 billion	1963	1987	Parceria - Inner Harbor Develop. Corp.	Portuária	Turismo	X	X	X	X	X	X	X	X	X	C. Convenções
LONDRES	2100	£ 8 billion	1981	1992	Parceria - London Docklands Develop. Corp.	Armaz. portuária	Serviços	-	-	X	X	X	X	-	-	X	C. Financeiro
AMSTERDÃO	313	\$2.5 billion	1989	em construção	Parceria - Eastern Docklands Project Manager	Portuária	Habitação	-	-	X	X	X	-	-	X	P. Universitário	

Fonte: The New Waterfront - A Worldwide Urban Success Story e Waterfronts: A New Urban Frontier for Cities on Water.

QUADRO III - SÍNTESE DAS PRINCIPAIS CAUSAS, OBJECTIVOS, ESTRATÉGIAS E ELEMENTOS ÂNCORA

CIDADE	BALTIMORE	LONDRES	AMSTERDÃO
CAUSAS DA INTERVENÇÃO	- Desindustrialização - Diminuição da act. portuária - Crise económica - Degradação social	- Desindustrialização - Diminuição da act. portuária - Crise económica - Espaço degradado	- Diminuição da act. portuária - Espaço degradado
OBJECTIVOS PROGRAMÁTICOS	- Resolver a crise económica - Abertura da frente de água aos cidadãos - Desenvolvimento comercial e turístico	- Resolver a crise económica - Revitalização do espaço urbano - Promover a competitividade a nível internacional	- Requalificação urbana - Preservação da identidade local - Abertura da frente de água aos cidadãos
POLÍTICAS ESTRATÉGICAS	- Criação de parceria - Marketing urbano	- Criação de parceria - Marketing urbano - Flexibilização - Desregulamentação	- Criação de parceria - Marketing urbano - Envolvimento local - Promoção de habitação com componente social
ELEMENTOS ÂNCORA	- Festival marketplace	- Sistemas de transportes - Canary Wharf	- Habitação

Numa análise mais detalhada ao quadro, observa-se que, entre as causas que desencadearam as intervenções estiveram sempre a diminuição da actividade portuária e a desindustrialização. A crise económica foi uma das causas responsável nos casos de Baltimore e Londres. A existência de grandes áreas de terrenos degradados e disponíveis foi um dos motivos de intervenção em Londres e Amesterdão.

De uma forma geral, os objectivos programáticos de cada intervenção procuraram responder às causas que desencadearam as reconversões. Este é o caso de Baltimore e Londres onde os objectivos programáticos estiveram directamente relacionados com a resolução da forte crise económica. No caso de Londres, os objectivos foram mais ambiciosos, visando promover a competitividade da cidade em termos mundiais. O desenvolvimento comercial e turístico e a melhoria da relação de continuidade entre a frente de água e a cidade, foi a aposta de Baltimore. Saliente-se que a abertura da frente de água aos cidadãos é um objectivo comum a todos os casos. Na reconversão mais recente, Amesterdão, os objectivos tiveram como meta a requalificação do tecido urbano, onde a preservação da identidade local foi uma aposta claramente assumida pelas entidades responsáveis.

Relativamente às políticas estratégicas implementadas, assistiu-se, nos três casos de estudo, à criação de parcerias entre entidades públicas e privadas sob a forma de agências com elevada autonomia e poder decisivo. Como se verifica pelo Quadro III, nos três casos foram lançadas agressivas campanhas de marketing procurando "vender" a imagem urbana a empresários e investidores, como forma de aumentar o financiamento privado. Na cidade de Londres, introduziram-se medidas flexibilizadoras dos processos, como forma de incentivo por parte das autoridades públicas à participação privada. No caso de Amesterdão deu-se particular relevo a políticas estratégicas inovadoras, como sejam a promoção de habitação com uma forte componente social e a complementaridade espacial conseguida através de uma gestão global do território, respectivamente.

Por último, verifica-se que no caso de Baltimore implementou-se um "*festival marketplace*" como elemento âncora. Londres desenvolveu o seu sistema de transportes, nomeadamente com a criação do Docklands Light Railway e do London City Airport, e construiu o enorme complexo financeiro de Canary Wharf. Em Amesterdão, o elemento estruturante das Eastern Docklands foi o sector habitacional.

#### 4. DA RECONVERSÃO À REGENERAÇÃO DAS FRENTES DE ÁGUA<sup>5</sup>

320

Nos anos setenta, ao contrariar a tendência generalizada de degradação urbana das cidades americanas, as reconversões de frentes de água tiveram sucesso, pois foram ao encontro das deficiências existentes em termos de equipamentos de lazer e turismo, e beneficiaram, ainda, da falta de alternativas de intervenção credíveis, pelo que se difundiram rapidamente através do continente americano. Num primeiro momento as reconversões assentaram fundamentalmente na dinamização comercial das frentes de água com a criação de novas actividades terciárias, entre as quais se destacam:

- Actividades culturais e recreativas, explorando particularmente o tema marítimo em que a expressão mais conhecida é o aquário, seguida do museu temático, como no caso do velho porto de Boston.
- Actividades comerciais de vocação internacional, inovadoras e sofisticadas, tais como os "*festival marketplaces*", sendo a sua localização, nas margens da água, largamente simbólica.
- A implantação de sedes sociais de empresas e de edifícios para congressos com o acompanhamento obrigatório de restaurantes e hotéis.

Todavia, a grande novidade das operações de reconversão urbana americanas residiu, para além da "descoberta" das frentes de água como espaço privilegiado de intervenção, na nova forma de encarar o relacionamento entre sector público e privado, baseada na criação de parcerias, as quais foram fundamentais para o sucesso da "fórmula" americana. De facto, para além das acções concretas de cada intervenção, as reconversões em frentes de água tiveram o mérito de incorporarem no planeamento urbano as *parcerias público-privado*, nomeadamente através da criação de agências de desenvolvimento. Da relação de proximidade que a parceria possibilitou, puderam surgir com maior fluidez iniciativas para a implementação de projectos no âmbito de programas de contrato e execução, com vantagens comuns para as cidades e para os promotores privados. Se actualmente se assiste à difusão espacial das parcerias (note-se que elas implementaram-se nos três casos de estudo), não pode deixar

---

<sup>5</sup> Em termos conceptuais, entende-se por reconversão de uma frente de água a sua requalificação com objectivos de alteração dos usos e características morfológicas do edificado, cuja ocupação e actividade se encontram em elevado grau de obsolescência e degradação; regeneração pressupõe, para além da reconversão, outras dimensões de requalificação, como sejam a social e a cultural, implicando acções concertadas e uma gestão global das diferentes realidades do espaço urbano.

de se reconhecer que, para além de ter sido nas intervenções de frentes de água que estas experiências começaram, também estas contribuíram decisivamente para a sua aceitação generalizada na gestão territorial.

Mas se renovar uma frente de água, implica recuperar o seu antigo significado para as populações, as suas funções essenciais ou aumentar a riqueza em termos de diversidade funcional criando condições de sustentabilidade, esses não foram certamente os resultados das operações americanas. Refira-se, a este propósito, as críticas relacionadas com o artificialismo e a excessiva dependência das actividades comerciais, de que foi objecto Baltimore (Bruttomesso 1993; Malone, P. 1996; Hoyle, B. 1988 e 1996).

Contudo, pode considerar-se que em termos gerais o *modelo americano* alcançou os objectivos pretendidos, pelo que se expandiu, não só pelo continente americano, mas também, a nível mundial.

As intervenções posteriores surgiram num período de emergência dos mercados financeiros a nível global, em que as forças de mercado impunham a sua ordem e em que se defendia abertamente a livre iniciativa do mercado como o melhor caminho para alcançar o progresso económico e social. Estes factos, são visíveis na estratégia de desregulamentação e flexibilização dos processos de gestão urbana, implementada pelo governo inglês, e materializada com a criação das "Urban Development Corporation" e das "Enterprize Zones".

Os resultados obtidos pelas London Docklands e por outras operações de reconversão semelhantes foram relativamente fracos. Como as estratégias das intervenções se limitaram a cópias, umas após outras, das reconversões americanas, baseadas essencialmente na presença de estruturas comerciais apoiadas por parques de recreio e lazer, os resultados destes projectos tinham de ser, no mínimo, discutíveis. A repetição de determinados equipamentos teve como resultado a perda do efeito de "novidade" inicial e, em consequência, da capacidade de atracção evidenciada nas primeiras reconversões. Tornou-se assim difícil, que na difusão do *modelo americano*, se obtivessem as dinâmicas comerciais e os valores em termos de número de turistas, idênticos aos de Baltimore.

A reconversão das London Docklands foi essencialmente a expressão de um processo de organização, financiamento e gestão a nível global (ao qual não foram alheios o aumento da competitividade internacional e a globalização da economia), não tendo procurado criar melhores condições de vida para as comunidades locais. Este desenvolvimento, fez nascer, em algumas áreas urbanas, um tipo de "cidadela", de costas voltadas para o resto da cidade. Para além de evidenciarem o fracasso das políticas de

desregulamentação e de livre mercado, a reconversão mostrou claramente a necessidade da participação das autoridades e das populações locais, tendo igualmente indicado a importância da existência e concretização de objectivos de âmbito social, ao longo dos projectos de reconversão.

322

Na Europa, segundo Hall (1990) e Chaline (1994), os problemas da difusão do *modelo americano*, residiram no facto do “velho continente” ter criado, no decurso de muitos séculos, instituições culturais que são únicas na sua diversidade e na reflexão das atitudes humanas em termos urbanos, pelo que as formas urbanas europeias não foram moldadas por racionalidades económicas. Por seu lado, às reconversões importadas dos Estados Unidos da América, faltavam-lhes ancoragens culturais e sociais, pois o seu desenvolvimento era baseado apenas nas leis de mercado. O choque entre estas duas realidades tinha que acontecer, gerando graves problemas, e mesmo o insucesso de algumas destas operações quando foram interpretadas no seu estado puro.

Desta forma, o resultado, do ponto de vista espacial, das reconversões caracterizou-se na Europa pela mistura e associação entre a cidade com história e as invenções tipológicas e urbanas da metrópole americana. Assim, as formas arquitecturais das frentes de água transformaram-se num “cocktail” de referências históricas e contemporâneas, incomparável e sem identidade.

O reconhecimento dos fracos resultados destas reconversões, em que se acentuaram muitas assimetrias sociais e espaciais, originou o reequacionamento do pensamento estratégico que as orientava. É neste sentido que, não só se alteram os objectivos programáticos como, e principalmente, a forma de alcançá-los, surgindo novas estratégias valorizando factores até então relativamente ignorados. De facto, ganhou-se consciência que o fenómeno da reconversão em frentes de água ultrapassa largamente a fórmula inicial, baseada em actividades direccionadas para o lazer e o turismo, com particular relevo para os conhecidos “*festival marketplaces*”, amplamente tratados e propagandeados nos meios de comunicação social<sup>6</sup>, pois a reconversão possibilita um conjunto de instrumentos capazes de transformar a situação económica e social de uma cidade.

Na realidade, tem-se hoje a noção que a revitalização das frentes de água pode ser a oportunidade para operações estratégicas de redefinição de

---

<sup>6</sup> Não pode deixar de salientar-se o grande mérito da comunicação social ao trazer para a opinião pública a ideia de que a cidade é importante, e que a resolução dos problemas urbanos é fundamental para a melhoria da qualidade de vida (Portas, 1990). Neste sentido, as reconversões em frentes de água contribuíram fortemente para a mediatização das questões urbanas.

7

coo

1.

muitas funções urbanas, num quadro de desenvolvimento sustentado. Trata-se de aproveitar as frentes de água como uma espécie de "cocoon"<sup>7</sup>, a partir do qual nascem e se propagam operações espaciais de requalificação urbana. Repare-se que, nas intervenções entretanto realizadas, talvez a mais importante "descoberta", na frente de água, tenha sido a forma de "cerzir" a relação entre a água e o tecido da cidade.

Estas são algumas razões pelas quais as frentes de água permanecem um grande desafio, que deve ser conduzido com uma forte determinação e com renovada confiança na possibilidade de reconstruir a relação cidade-água, redesenhando coerentemente aquelas partes de área urbana que esta relação pode e deve renovar, estabilizar e tornar operativa. Para fazer face a este desafio, nos últimos anos, as reconversões evoluíram significativamente. Baseando-se nas numerosas experiências ocorridas, as intervenções visam agora integrar, na sua concepção, objectivos sociais, económicos e urbanos, contrariando anteriores soluções sem qualidade de redesenvolvimento, demasiado ambiciosas e fora de contexto, ou então assentes em acções isoladas, puramente correcionais, que foram necessariamente condenadas a retirarem poucos dividendos dos esforços realizados.

Nas intervenções mais recentes, a dimensão social tem emergido com enorme força, com particular relevo para o desenvolvimento de programas habitacionais como no caso de Amesterdão. O desenvolvimento da vertente habitacional, constituindo um "flagship" fundamental, procura combater práticas sociais de "nimbismo"<sup>8</sup>, que foram frequentes em muitas reconversões de frentes de água, materializando uma estratégia que se pode resumir na expressão "se inicialmente apenas se olhava para as frentes das frentes de água, agora olha-se também para as traseiras das frentes de água".

Em suma, as estratégias actuais recuperam muitas das funções tradicionais das frentes de água e encaram como benéfica a convivência de actividades anteriormente consideradas incompatíveis (nomeadamente a portuária e industrial). Por outro lado, apostam claramente na diversidade funcional e na criação de equipamentos *âncora*, introduzindo factores de sustentabilidade - no sentido expresso por Portas (1990) de "*criar as perenidades para suportar as futilidades*"- e simultaneamente, potenciam a emergência de novas formas de reconversão.

<sup>7</sup> Cocoon - casulo, termo utilizado no sentido da geração de iniciativas de dinamização territorial, e que se vulgarizou através do conhecido filme com a mesma designação.

<sup>8</sup> Designa-se por "nimbismo", o sistema que surgiu da expressão "not in my back yard" e que corresponde a uma prática de actuação corporativista que tende a afastar a população de estratos inferiores (considerados "indesejáveis") do convívio ou vizinhança com outros grupos sociais, potenciando situações de segregação social e de falta de solidariedade.

As intervenções têm um carácter flexível mas controlado, possibilitando e valorizando o aparecimento espontâneo de actividades, que se somam e se enquadram com as programadas, num sinal de vitalidade económica perfeitamente integrado com a expressão de Sennet (1996)<sup>9</sup> *“los espacios se reaniman cuando se utilizan con unas finalidades que no son aquellas para las que fueran concebidas”*.

324

Entretanto, algumas destas últimas intervenções, como é o caso apresentado de Amesterdão, ou ainda outros como os de Saint-Nazaire, Birmingham ou Newcastle, estão a obter resultados satisfatórios na sua fase inicial, permitindo concluir que para além de operações locais de reconversão em frentes de água, estamos agora na presença de operações de regeneração extensiva a todo o tecido urbano. O tempo permitirá concluir se estas operações têm efectivamente repercussões espaciais positivas em termos da melhoria da qualidade de vida urbana, satisfazendo as expectativas que têm suscitado ou se, pelo contrário, não passaram de meras promessas a adicionar a outras que têm ao longo dos anos fracassado.

---

<sup>9</sup> Richard Sennet ao XIX Congresso de la Union Internacional de Arquitectos, UIA Barcelona 96.

## BIBLIOGRAFIA

- BENTLEY, James.** *East of the City, London Docklands Story*. London: Pavilion Books, 1997.;
- BRANCO-TEIXEIRA, M.** *A Reversão de áreas urbanas obsoletas localizadas em Frentes de Água*. Dissertação de mestrado, FEUP/FAUP, 1998.;
- BRENN, Ann e Rigby Dick.** *The New Waterfront - A Worldwide Urban Success Story*. Singapore: T. & H, 1996.;
- BROWNILL, Sue.** *Developing London's Docklands, Another Great Planning Disaster?*. London, 1990.;
- BRUTTOMESSO, Rinio, eds.** *Waterfronts: A New Frontier for Cities on Water*, Veneza: Città d'Acqua, 1993.;
- BRUTTOMESSO, Rinio.** "Territoire de ville, territoire de port: gérer de complémentarités". Dakar: V Conferência Internacional "Villes et Ports", (1995): pp. 67-72.;
- BUSQUETS, Juan et al.** *Plan Estratégico de Antiguo Puerto Madero*. Buenos Aires: C.E A., 1990.;
- CHALINE, Claude, dir.** *Ces Ports qui Créent des Villes*. Paris: L' Harmattan, 1994.;
- CHURCH, A.** "Urban regeneration in London Docklands: a five-year policy review", *Environment and Planning C: Government and Policy*, vol. 6, (1988): pp. 187-208.;
- DEL RIO, Vicente.** *O Modelo de Revitalização Urbana e o caso de Baltimore*. FAU/USP., 1995.;
- FERREIRA, V. M.** "A Expo' 98 e a Metrópole de Lisboa", *Expo' 98. Projectos*, Lisboa: Blau, (1996): pp. 35-38.;
- FERREIRA, V. M. et al.** *Lisboa, a metrópole e o rio*. Lisboa: Bizâncio, 1997.;
- HALL, Peter.** *Cities of Tomorrow*. London: Basil Blackwell, 1988.;
- HALL, Peter.** *The Disappearing City*. University of California at Berkeley, 1990.;
- HALL, Peter.** "Waterfront: A New Urban Frontier", *Waterfronts: A New Frontier for Cities on Water*, Veneza: Città d'Acqua, (1993): pp. 12-20.;
- HEALEY, P. et al.** *Rebuilding the City*. London: E & FN Spon, 1992.;
- HOYLE, Brian, eds.** *Revitalising the Waterfront - International Dimensions of Dockland Redevelopment*, 1988.;
- HOYLE, Brian, eds.** *Cityports, Coastal Zones and Regional Change*. Wiley, 1996.;
- KOSTER, Egbert.** *Oostelijk Havengebied Amsterdam, Eastern Docklands*, Architecture & Natura, 1995.;
- MALONE, Patrick, eds.** *City, Capital and Water*. Londres: Routledge, 1996.;
- PORTAS, Nuno.** "Un Nuevo Urbanismo", *Las Grandes Ciudades en la Decada de los Noventa*, Madrid: Sistema, (1990): pp. 273-281.;
- PROUDFOOT, Peter.** "Government Control in Urban Waterfront Renewal: A Comparative Review", *Journal of Urban Design*, vol.1, nº 1, (1996): pp. 105-114.;
- UNIVERSIDADE NOVA DE LISBOA.** *Cidades, Portos e Frentes de Água*, Lisboa: Mediterrâneo, nº 10/11, 1997.;
- VÁZQUEZ, I. B.** "Algumas reflexões acerca da qualificação urbana", *5ª Conferência Nacional sobre a Qualidade do Ambiente*, vol. 1, Aveiro, (1996): pp. 615-622.;