

Oeiras

EM REVISTA



a
mais bela
varanda
para
o Tejo

THE MOST BEAUTIFUL
BALCONY ONTO THE TAGUS

10

**A DESCOBRIR
O PASSADO**

DISCOVERING THE PAST

**SAIBA O QUE HÁ DEBAIXO
DESTE RIO: DESCUBRA OS TESOUROS
SUBMERSOS EM SÃO JULIÃO DA BARRA**LEARN WHAT'S UNDERNEATH THIS RIVER:
DISCOVER THE UNDERWATER TREASURES
OF SÃO JULIÃO DA BARRA

14

A DOIS

ONE-ON-ONE

**MARINA FERREIRA
'A ÁGUA NÃO EXISTE PARA SE OLHAR,
EXISTE PARA SE VIVER'**
'THE WATER IS NOT THERE TO BE LOOKED AT;
IT IS THERE TO BE LIVED'

42

**PROJETOS
DA AUTARQUIA**

PROJECTS OF THE MUNICIPALITY

**O JAMOR ESTÁ
A MUDAR PARA SI**
THE JAMOR IS CHANGING FOR YOU

62

ENTRE NÓS

AMONG US

"OEIRAS, A PORTA DOS OCEANOS"
INTERVIEW WITH JOAQUIM BOIÇA
OEIRAS, THE OCEANS' GATEWAY

45

**PROJETOS
DA AUTARQUIA**

PROJECTS OF THE MUNICIPALITY

**PASSEIO MARÍTIMO:
UMA VARANDA PARA O TEJO**
THE SEASIDE PROMENADE:
A BALCONY ONTO THE TAGUSEscultura "Mergulho da Baleia", pelo escultor Augusto Cid
"Mergulho da Baleia" sculpture by the sculptor Augusto Cid

Diretor . *Director* PAULO VISTAS Direção Executiva . *Executive Directors* ELISABETE BRIGADEIRO Editor . *Editor* CARLA ROCHA Textos . *Texts* CARLA ROCHA, LUÍS MARIA BAPTISTA, SÓNIA CORREIA, ANA HENRIQUES, CAROLINA SÁ DA BANDEIRA, FILIPA CUSTÓDIO, SANDRA CAÇOILA, CARLOS BELOTO, LUIS BATISTA FERNANDES, JOSÉ BETTENCOURT, CRISTÓVÃO FONSECA, INÊS PINTO COELHO, JORGE FREIRE, PATRÍCIA CARVALHO, TIAGO SILVA, JOÃO LUIS CARDOSO, ISABEL CAÇADOR, HENRIQUE CABRAL, JOSÉ PEDRO GRANADEIRO Fotografia . *Photography* ALBÉRICO ALVES, CARLOS SANTOS, CARMO MONTANHA, OS ESPECIALISTAS, ANTÓNIO PASSAPORTE Ilustrações TÂNIA ROCHA, SUSANA FERREIRA, VERA ELVAS Execução . *Produced by* GABINETE DE COMUNICAÇÃO, OEIRAS TOWN HALL MEDIA DEPARTMENT Conceção gráfica e paginação . *Design and pagination* FORMAS DO POSSÍVEL
www.formasdopossivel.com Tradução . *Translation* CLÁUDIA INGLÊS Design de postais *Postcards design* FORMAS DO POSSÍVEL Propriedade . *Property of* MUNICÍPIO DE OEIRAS Impressão . *Printed by* SOGAPAL Tiragem . *Print run* 20.000 Exemplares Registo . *Registration* ISSN 1646-5970 Depósito Legal . *Legal deposit* 86817/95 Distribuição Gratuita . *Free Distribution* Contactos . *Contacts* LARGO MARQUÊS DE POMBAL 2784-501 OEIRAS, TEL. 214 408 300, ELISABETE.BRIGADEIRO@CM-OEIRAS.PT, CROCHA@CM-OEIRAS.PT, WWW.CM-OEIRAS.PT

**SIGA-NOS NO FACEBOOK!**
[Facebook.com/municipiooeiras](https://www.facebook.com/municipiooeiras)**VISUALIZE-NOS NO ISSUU!**
[Issuu.com/municipiodeoeiras](https://issuu.com/municipiodeoeiras)**SIGA-NOS NO TWITTER!**
[Twitter.com/municipiooeiras](https://twitter.com/municipiooeiras)

Caro leitor/a,

Provavelmente já não se lembra desta nossa Orla Ribeirinha sem o Passeio Marítimo, e muito menos se lembra de como era sem a piscina oceânica e, até, sem a marina de Oeiras; é muito provável que também já não se lembre de como era a zona dos pescadores e a praia velha de Paço de Arcos antes de a termos reabilitado. Temos esta tendência de esquecermos com alguma rapidez quando aquilo que vem de novo é melhor. A Orla Ribeirinha de Oeiras são apenas 9 km, atrevo-me a dizer que são os 9 km mais belos deste Portugal, mas são quilómetros difíceis de se trabalhar. Neste terreno, confluem varias empresas e cada uma com a sua estratégia definida: juridicamente toda a Orla Ribeirinha de Oeiras pertence à Administração do Porto de Lisboa, temos depois a estrada Marginal que é pertença das Infraestruturas de Portugal bem como a linha do caminho-de-ferro que é da CP entre muitos outros exemplos. Levar a cabo um qualquer projeto é conseguir que outras entidades permitam e comunguem da nossa ideia, da nossa visão. Nem sempre é fácil, não obstante de todos quererem o melhor para a sua área de atuação. Esta dificuldade não nos demove. A vontade de virar a população para o seu rio é uma ideia romântica que há muito acalentamos. Longe no tempo, a população de Oeiras não ocupou a zona ribeirinha ‘excessivamente exposta e vulnerável, de terrenos arenosos sem especial aptidão agrícola, toda a faixa ribeirinha terá sido durante séculos uma zona despovoada’, como afirma David Justino no atlas de Oeiras. O crescimento desta zona é mais tardia, faz-se após o estabelecimento dos fortes seiscentistas integrados na defesa de Lisboa, com nichos de afluência balnear e a faina pesqueira na zona de Paço de Arcos. A população cresceu sem dar grande importância à zona

ribeirinha, ao rio, à barra. Quisemos mudar o paradigma. Encetamos uma dança perfeita entre o que herdamos, o que já construímos e aquilo que planeamos construir. Temos o ensejo de transformar todos os 9 km numa varanda para o rio para que nela possa descansar, bulir com os sentidos, espriar-se.

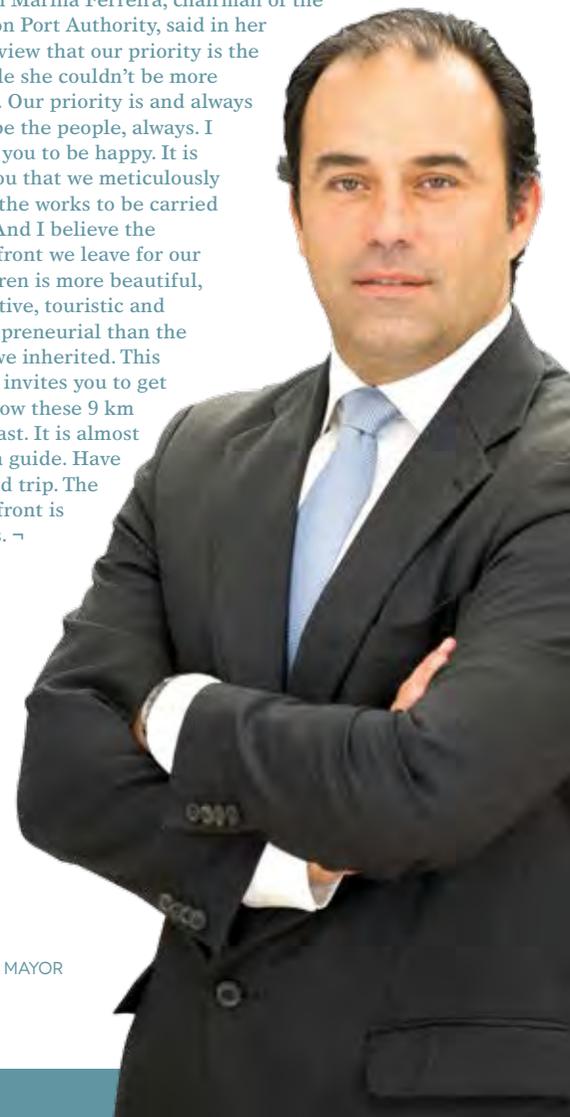
Quando Marina Ferreira, presidente da Administração do Porto de Lisboa afirmou na entrevista que nos deu que a nossa prioridade são as pessoas, não podia ter acertado mais. A nossa prioridade são e serão sempre as pessoas, sempre. É a si que nos interessa ver feliz. É por si que planeamos ao milímetro as obras a realizar. E acredito que a orla ribeirinha que deixamos aos nossos filhos é mais bela, mais eficaz, mais turística, mais empreendedora que aquela que herdamos. Esta revista é um convite a conhecer estes 9 km de costa. É como que um guia. Faça uma boa viagem. A zona ribeirinha é sua. ↪

Dear reader,

You probably can't recall our Riverfront without the Seaside Promenade, let alone what it was like without the oceanic swimming pool or even without the Oeiras marina; very likely, you also can't remember what the fishermen's area and the old Paço de Arcos beach were like before we rehabilitated them. We tend to forget the past somewhat quickly when things change for the better. The Oeiras Riverfront is only 9 km long - I dare say the most beautiful 9 km in Portugal - but these kilometres are difficult to work on. Several companies come together in this single area and each with its own specific strategy: from the legal point of view, the entire Oeiras riverfront area belongs to the Lisbon Port Authority, the Coastal Road is owned by *Infraestruturas de Portugal* and the railway track belongs to CP, just name a few examples. To carry out any project is to get other entities to allow it and to share our idea, our vision. It is not always easy, despite the fact that everyone wants

the best for his own area of intervention. We are not discouraged by this difficulty. The will to lead the population back to its river is a romantic notion we have cherished for a long time. In ancient times the population of Oeiras did not occupy the waterfront area, "overly exposed and vulnerable, with sandy soils of no particular agricultural potential; the riverside strip was probably an unpopulated area for centuries", says David Justino in *Atlas de Oeiras*. Growth in this area comes later, after the construction of the seventeenth century forts as part of Lisbon's defences, with niches of fishing and beach activity in the Paço de Arcos area. The population grew without paying much importance to the waterfront, to the river, to the bar. We wanted to change the paradigm. We begin a perfect dance between what we inherit, what we have already built and what we plan to build. We have the opportunity to turn all 9 km into a balcony to the river for you to rest in, tease the senses, unwind.

When Marina Ferreira, chairman of the Lisbon Port Authority, said in her interview that our priority is the people she couldn't be more right. Our priority is and always will be the people, always. I want you to be happy. It is for you that we meticulously plan the works to be carried out. And I believe the riverfront we leave for our children is more beautiful, effective, touristic and entrepreneurial than the one we inherited. This issue invites you to get to know these 9 km of coast. It is almost like a guide. Have a good trip. The riverfront is yours. ↪



PAULO VISTAS
PRESIDENTE DA CÂMARA MAIOR

CONHEÇA

a nossa Orla Ribeirinha

GET TO KNOW OUR RIVERFRONT

Esta revista é um guia de uma viagem que gostávamos muito que fizesse. Pode fazê-lo acompanhado/a ou sozinho/a, não interessa. Importa, apenas, que faça e descubra os mais belos 9 km de costa (para nós, deste Portugal, quiçá do mundo). O passado mistura-se com o moderno num interlaçar curioso e belo. E olhe para o rio, para o nosso Tejo, onde há tesouros escondidos, flores a bailarem na linha de água, peixes que, se calhar, nem sonha. Acima de tudo, banhe-se nele, descubra as nossas praias, faça o que Marina Ferreira, presidente da Associação do Porto de Lisboa, sugere: a água não serve (só) para se ver, serve também para se viver. Descubra os tesouros arquitetónicos que herdámos, viva os projetos que realizamos e conheça o que já está planeado. Pode parecer difícil, mas a nossa costa se já era bela está a ficar, ainda, mais bela, funcional, atrativa, apelativa, desportiva e inesquecível. Nunca se esqueça, Oeiras é sua! Boa viagem.

This magazine is a guide for a journey we would love for you to take. You can do it by yourself or with company, it doesn't matter. The only thing that matters is that you do take it and discover the most beautiful 9 km of coast (for us, the most beautiful in Portugal and perhaps the world). The past blends with the modern in a curious and beautiful interlacement. We also ask you to look at the river, our Tagus, with its hidden treasures, flowers dancing on the water line and fish beyond belief. Above all, bathe in it, discover our beaches, do as Marina Ferreira – Chairman of the Lisbon Port Authority – suggests: the water is not there (just) to be looked at; it is there to be lived. Discover the architectural treasures we have inherited, experience the projects we execute and find out what is planned for the future. It may seem impossible, but our already beautiful coast is becoming even more beautiful, functional, attractive, appealing, sporty and unforgettable. Never forget, Oeiras is yours! Have a good trip!





SÃO JULIÃO É UMA DAS
MAIS IMPORTANTES
CONSTRUÇÕES MILITARES
DO PAÍS, TENDO SIDO
CONSTRUÍDO COMO UM
REFORÇO DA DEFESA DA
CIDADE DE LISBOA
E DO SEU PORTO.

*São Julião is one of
the most important
military buildings in
the country and was
built to reinforce the
defence of the city of
Lisbon and its port.*

FORTE DE SÃO JULIÃO DA BARRA

SÃO JULIÃO FORT



Construído, em meados do século XVI, em local estratégico que domina a entrada da Barra, São Julião é uma das mais importantes construções militares do país, tendo sido construído como um reforço da defesa da cidade de Lisboa e do seu porto. Enfrentou as poderosas forças de Filipe II, e foi também o mais poderoso sistema de defesa do Litoral lisboeta, tendo defendido a barra do Tejo cruzando fogo com a Torre do Bugio. Este Forte veio a integrar-se na última linha de resistência das chamadas Linhas de Torres, construídas para fazerem face às Invasões Francesas. São Julião da Barra serviu de prisão militar e política, sendo célebre o caso do General Gomes Freire de Andrade, que esteve detido em São Julião da Barra e foi executado no terreno anexo à fortificação.

Mais recentemente tem sido utilizado para atos de representação de organismos da Defesa Nacional e, mais recentemente, como residência do Ministro da Defesa Nacional e também como espaço para a realização de eventos privados.

Built in mid sixteenth century on a strategic location overlooking the entrance to the Bar, São Julião is one of the most important military buildings in the country and was built to reinforce the defence of the city of Lisbon and its port. It was used in the fight against the mighty forces of King Felipe II of Spain and was also the most powerful defence system is the Lisbon coast, guarding the Tagus Bar by crossing fire with the Bugio Tower. This Fort was also part of the last line of resistance against the French Invasions, the so-called Lines of Torres Vedras. Later, São Julião da Barra was a military and political prison and one of its most famous prisoners was General Gomes Freire de Andrade, who was held in São Julião da Barra and executed on the grounds adjacent to the fortification. More recently it has been used for official affairs of bodies of the Portuguese Defence and, lately, as the residence of the Portuguese Minister of Defence as well as a venue for private events.

MERGULHO DA BALEIA



MERGULHO DA BALEIA / DIVING WHALE

O “Mergulho da Baleia”, localizada no Passeio Marítimo de Oeiras, junto à Praia da Torre e ao Porto de Recreio, é hoje uma das esculturas mais conhecidas do concelho. Homenagem ao Povo do Faial e à depoluição do Tejo, a escultura projetada por Augusto Cid, distingue-se principalmente pela enorme beleza da envolvente, pelas dimensões e perfeição das linhas da escultura e pelo seu simbolismo.

The “Mergulho da Baleia”, located on the Oeiras Seaside Promenade, near the Torre Beach and the Yachting Harbour, is nowadays one of the most famous sculptures in the municipality. A tribute to the people of Faial and the depollution of the Tagus, the sculpture designed by Augusto Cid stands out for the great beauty of its surroundings, the size and perfection of the sculpture’s lines and its symbolism.

FORTE DE Catalazete

CATALAZETE FORT



Pequeno forte construído em 1762 também chamado Forte Novo das Mercês. Em 1977 passou a ser propriedade da Associação Portuguesa da Juventude, funcionando hoje em dia como Pousada da Juventude.

Small fort built in 1762, also called the New Fort of Mercês. In 1977 it became the property of the *Associação Portuguesa da Juventude* [Portuguese Youth Association] and today it is a Youth Hostel.





O SÍTIO DO
CINEMA FELIZ
The place of
happy cinema

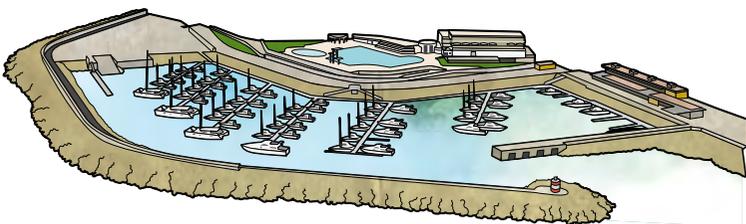
VER PÁGINA 6 / SEE PAGE 6



SABIA QUE...

A Piscina Oceânica é constituída por dois planos de água salgada, num total de 1.800m², tendo uma lotação para 700 pessoas. Existe também uma plataforma de saltos com quatro pranchas de 0,70 cm, 2m, 5m e 7,5m. A Piscina Oceânica está adequada para pessoas com deficiência.

With a capacity for 700 users, the Oceanic Swimming Pool is composed of two salt water pools, in a total of 1,800 m². It also includes a platform with four diving boards (0.70 cm, 2m, 5m and 7.5m high). The Oceanic Swimming Pool is suitable for people with disabilities.



PORTO DE RECREIO E PISCINA OCEÂNICA

YACHTING HARBOUR

Construído no ano de 2005, na orla marítima de Oeiras, e com um plano de água salgada de 1675m² e 3 km de passeio marítimo, o Porto de Recreio tem capacidade para 274 embarcações com comprimento até 25m e dispõe de uma equipa de segurança e marinheiros, que garantem o bom funcionamento no apoio às embarcações. Integra ainda espaços de restauração, bares e lojas, e destaca-se como pólo impulsor do desporto aquático.

Built in 2005 in the seashore of Oeiras, with a saltwater surface of 1,675m² and 3 km of seaside promenade, the Yachting Harbour can hold 274 boats up to 25m long and is staffed with a security team and sailors who guarantee the good operation in the support to boats. It also comprises restaurants, bars and shops and is a true centre of promotion of water sports.

BANDEIRAS AZUIS DO PORTO DE RECREIO

Na região Tejo, o Porto de Recreio é a única marina com Bandeira Azul desde 2006. Este é o nono ano consecutivo que o Porto recebe esta qualificação como prova da sua segurança, conforto dos utentes, de informação e do seu compromisso ambiental. O Porto de Recreio de Oeiras foi também premiado com cinco âncoras de ouro, a classificação máxima atribuída pela "The Yacht Harbour Association (TYHA)" às principais marinas do mundo.

BLUE FLAGS IN THE YACHTING HARBOUR

The Yachting Harbour is the only marina in the Tagus region awarded a Blue Flag since 2006. This is the ninth consecutive year the Harbour receives this qualification as proof of its safety, user comfort, information and environmental commitment. The Oeiras Yachting Harbour has also been awarded Five Gold Anchors, the maximum rating attributed by "The Yacht Harbour Association (TYHA)" to leading marinas worldwide.

INEVITÁVEL

UNAVOIDABLE



O humor pode ser crítica fatal e implacável. Crítica de costumes, crítica social, crítica política. A grande comédia é indispensável.

Humour can be fatal and relentless criticism. Criticism of customs, social criticism, political criticism. Great comedy is indispensable.

O sítio do CINEMA FELIZ

THE PLACE OF HAPPY CINEMA

Este ano de 2016 será um ano dedicado à grande comédia e aos grandes argumentistas, realizadores e atores da comédia cinematográfica. De todos os tempos, desde os clássicos do mudo que permanecem tão atuais, às comédias mais recentes. A masterclass será organizada segundo blocos mais ou menos temáticos que permitam captar estilos e subgéneros diferentes, pois dentro de “a comédia” existe: o burlesco, a comédia sofisticada, a sátira, a screwball comedy, a paródia, a comédia poética, a comédia social... O humor pode ser crítica fatal e implacável. Crítica de costumes, crítica social, crítica política. A grande comédia é indispensável. Há, pois, grandes cómicos, com

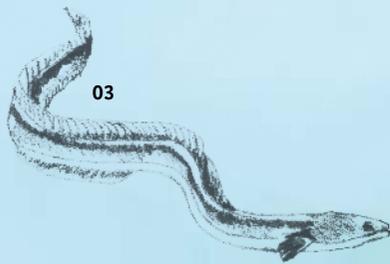
lugar garantido enquanto tal em qualquer história do cinema e há brilhantes atores que se notabilizaram “também” na comédia. Há realizadores “de comédia”, apesar de terem feito, e muito bem, outro tipo de filmes e há realizadores de uma ou duas comédias que marcaram. Existem igualmente filmes que são simplesmente grandes comédias, porque tudo ajuda à festa, desde o argumento à realização, passando pelo inspirado elenco. Será um pouco de tudo isso que teremos durante esta masterclass que irá ocupar o ano de 2016 no Auditório Municipal César Batalha. Um hino ao humor que é, igualmente, um hino à vida. Como alguém disse também, “rir é o melhor remédio”. –

LAURO ANTÓNIO

The year 2016 will be devoted to great comedy and great film comedy screenwriters, directors and actors. Of all times, from the classics of silent movies - that never go out-of-date - to the latest comedy. The masterclass will be organized according to roughly thematic blocks to allow the capturing of different styles and subgenres, as within “the comedy” there is the burlesque, the sophisticated comedy, the satire, the screwball comedy, the parody, the poetic comedy, the comedy of manners, etc. Humour can be fatal and relentless criticism. Criticism of customs, social criticism, political criticism. Great comedy is indispensable. As such, there are great comedians with a guaranteed place in any history of cinema and there are brilliant actors

who “also” distinguished themselves in comedy. There are the so-called “comedy filmmakers”, although they also directed - and very well - other genres, and there are filmmakers who made only one or two comedies and excelled at it. There are also movies that are simply great comedies because everything comes together, from the argument to direction and an inspired casting. This masterclass - which will take place throughout 2016 in the César Batalha Municipal Auditorium - will reflect a bit of all of the above. A hymn to humour that is also a hymn to life. As someone also said, “laughter is the best medicine.”

LAURO ANTONIO



03



04



02



05

Erguido durante
o século XVI



01



PEIXES DO NOSSO RIO

No estuário do Tejo há muita vida que desconhecemos, nomeadamente os peixes que o habitam, tais como:

In the Tagus estuary there is plenty of wildlife we do not know about, namely the fishes that inhabit it, such as:

Espécies residentes – espécies que desenvolvem todo o seu ciclo de vida em ambiente estuarino
Resident species – Species which entire life cycle occurs in estuarine environment

Caboz da areia – *Pomatoschistus microps* [6]
Xarroco – *Halobatrachus didactylus* [7]

Espécies que utilizam o estuário como zona de berçário
Species that use the estuary as a nursery area

Linguado-legítimo – *Solea solea* [9]
Linguado do Senegal – *Solea senegalensis* [2]
Robalo – *Dicentrarchus labrax* [1]
Corvina – *Argyrosomus regius* (a corvina também se reproduz no estuário) [5]

Espécies migradoras que utilizam o estuário como meio de passagem durante as suas migrações do rio para o mar ou do mar para o rio

Migratory species that use the estuary on their migrations from the river to the sea or from the sea to the river

Sável – *Alosa alosa* [4]
Lampreia – *Petromyzon marinus* [8]
Enguia – *Anguilla anguilla* [3]
Tainha – *Liza ramada* [10]



06



07



08



10



09

FORTE/FAROL DO BUGIO

BUGIO FORT/LIGHTHOUSE

É um forte isolado, erguido a Sudoeste de São Julião da Barra, durante o século XVI, sobre uma restinga de areia denominada Cabeça Seca, à entrada da barra do Tejo e em frente a Santo Amaro. Pela sua forma original e pela sua localização estratégica, constitui um marco na paisagem oeirense. Ao centro da praça de armas ergue-se o farol, ligado à bateria alta por três estruturas de cantaria, sobre arco e com varandim de ferro.

An isolated fort, built to the southwest of São Julião da Barra during the sixteenth century, on a sandbank called “Dried Head”, at the entrance to the Tagus bar and opposite to Santo Amaro. Its unusual shape and strategic location make it a landmark of the Oeiras landscape. At the centre of the ward stands the lighthouse, connected to the high battery by three stonework structures, over an arch and with iron balconies.

AO CENTRO DA PRAÇA DE ARMAS
ERGUE-SE O FAROL, LIGADO À BATERIA
ALTA POR TRÊS ESTRUTURAS
DE CANTARIA, SOBRE ARCO E COM
VARANDIM DE FERRO.

*At the centre of the ward stands the lighthouse,
connected to the high battery by three
stonework structures, over an arch and with
iron balconies.*



SAIBA O QUE HÁ DEBAIXO DESTE RIO

DESCUBRA OS TESOUROS SUBMERSOS EM SÃO JULIÃO DA BARRA

LEARN WHAT'S UNDERNEATH THIS RIVER
DISCOVER THE UNDERWATER TREASURES OF SÃO JULIÃO DA BARRA

TEXTO . TEXT JOSÉ BETTENCOURT, CRISTÓVÃO FONSECA, INÊS PINTO COELHO,
JORGE FREIRE, PATRÍCIA CARVALHO E TIAGO SILVA (CENTRO DE ESTUDOS DE HISTÓRIA
D'AQUÉM E D'ALÉM MAR) JOÃO LUÍS CARDOSO (UNIVERSIDADE ABERTA E CENTRO
DE ESTUDOS ARQUEOLÓGICOS DO CONCELHO DE OEIRAS/CMO)

FOTOGRAFIA . PHOTO GABINETE DE COMUNICAÇÃO

O Tejo marcou desde cedo a ocupação humana da Estremadura portuguesa, permitindo a implantação de povoações ribeirinhas que se dedicavam à pesca, ao comércio e a outras explorações de recursos marinhos e fluviais. Potenciou também uma intensa navegação tendo em vista a penetração num imenso território interior, onde dominava Lisboa, cidade portuária milenar.

A entrada da Barra do Tejo exigia no entanto aos mareantes vasto conhecimento e domínio dos ciclos das marés, do movimento das correntes e do regime dos ventos, assim como do funcionamento hidrológico e das características topográficas da barra, cujos bancos de areia se encontravam, como agora, sujeitos a permanente movimento.

Nessa área, designada por São Julião da Barra 2 (SJB2), foram encontrados vários pratos, potes e garrafas de porcelana chinesa, fabricados no Reinado Wanli (1573-1619), potes orientais e uma grande quantidade de grãos de pimenta que colocaram os investigadores na pista da nau *Nossa Senhora dos Mártires*, que ali naufragou em 1606 quando voltava de Goa.

Entre a carga da Nossa Senhora dos Mártires vinha uma pequena quantidade de porcelana chinesa. Até ao século XVII, na Europa estas peças eram uma mercadoria de luxo, utilizada ou colecionada sobretudo pelas classes mais abastadas. A bordo da Nossa Senhora dos Mártires vinham também várias especiarias e todas as vitualhas necessárias durante a viagem.

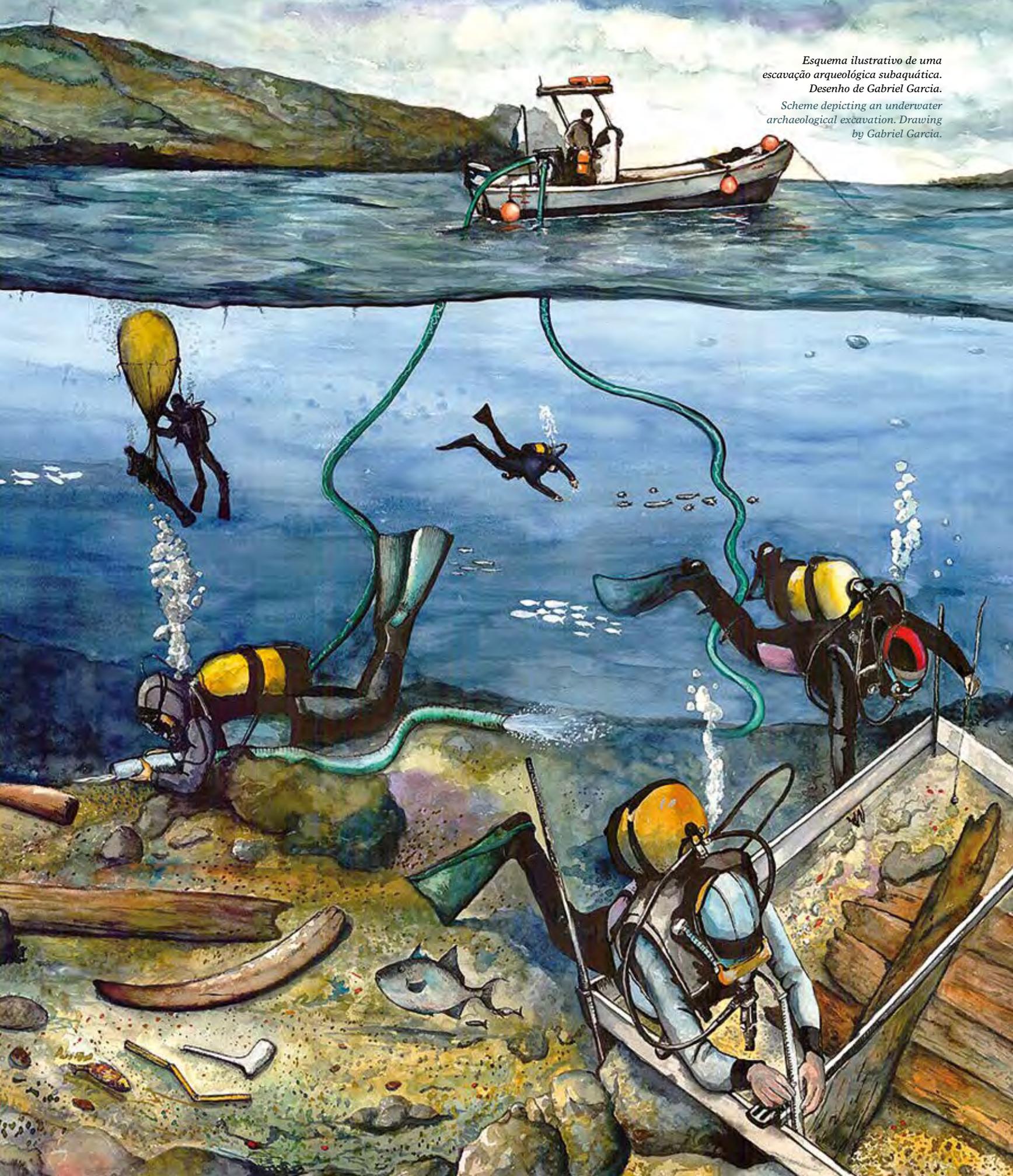


The *Nossa Senhora dos Mártires* also carried various spices and all the supplies necessary for the trip. Both could be stored and preserved in jars, produced in several locations in China or Siam (now Thailand), very commonly found in the wreckage of ships that sailed the Cape Route. Illustration by Inês Coelho, based on spoils kept at the DGPC.

For a long time, the Tagus has been a significant factor in the human occupation of the Portuguese Extremadura area, allowing the development of riverside villages devoted to fishing, trade and other activities related to the use of marine and river resources. It also fostered an intense navigation meant to penetrate the vast inland territory, where the ancient port city of Lisbon predominated. However, the entrance of the Tagus River Bar required of sailors a vast knowledge and mastery of the cycles of the tides and movement of the currents and winds, as well as of the hydrological factors and topographical characteristics of the bar, which sandbanks were – then as now – subject to constant movement. In that area, named São Julião da Barra 2 (SJB2), were found several Chinese porcelain dishes, pots and bottles, manufactured during the Wanli reign (1573-1619), along with oriental pots and a large quantity of pepper grains that put



*Esquema ilustrativo de uma
escavação arqueológica subaquática.
Desenho de Gabriel Garcia.
Scheme depicting an underwater
archaeological excavation. Drawing
by Gabriel Garcia.*



400 ANOS DE NAVEGAÇÃO SUBMERSOS EM SÃO JULIÃO DA BARRA

A reavaliação da documentação e o estudo sistemático dos materiais arqueológicos de São Julião da Barra mostra registo arqueológico de longa diacronia, que começa no século XVI e termina no XX, documentando a navegação de e para o porto de Lisboa durante 400 anos, afastando-se totalmente da noção de “cápsula do tempo” que muitas vezes se atribui aos sítios de naufrágio.

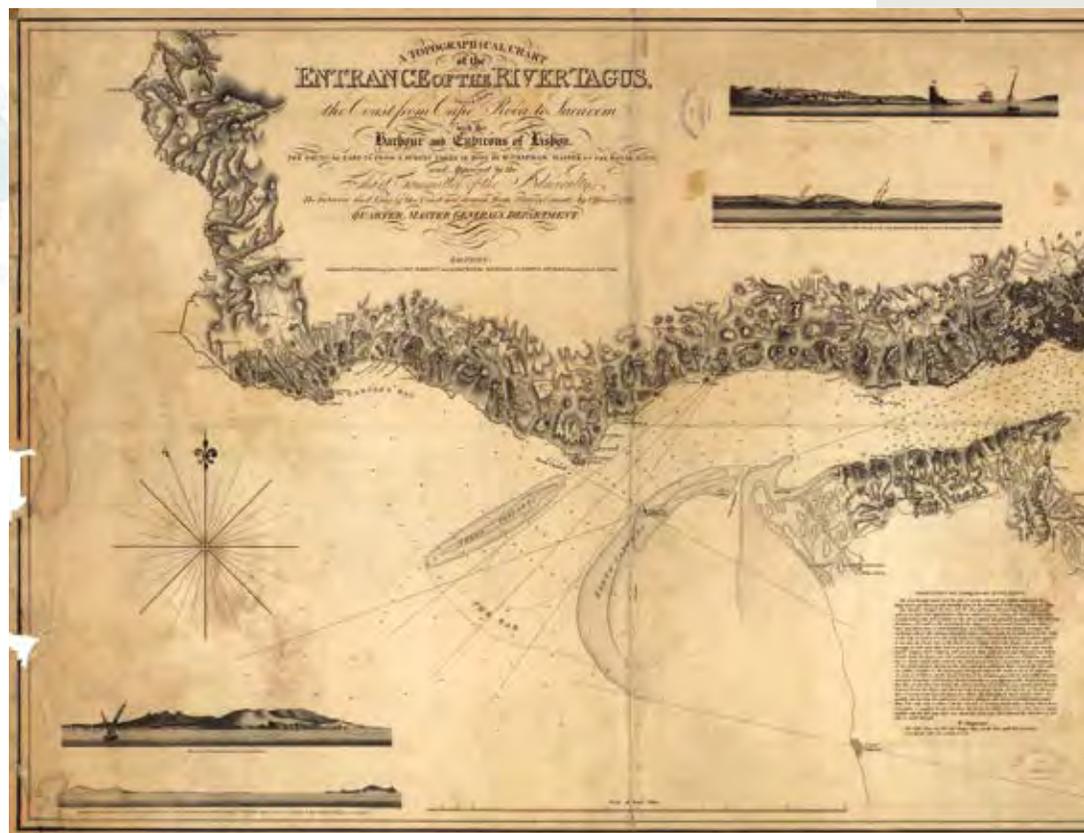
As moedas constituem um bom indicador da assinalável diacronia e diversidade cultural do complexo arqueológico de São Julião da Barra, encontrando-se sobretudo numismas portugueses e espanhóis, os mais antigos do século XVI, a maioria dos séculos XVII e XVIII, que estarão relacionados com os sucessivos naufrágios ali ocorridos.

Na colecção numismática destacam-se três moedas de 4000 réis, à flor do cunho, cunhadas na Baía (Brasil em 1720), no reinado de D. João V (1707-1750).

Numa perspectiva arqueológica, estas são particularmente interessantes porque nos remetem de imediato para a frota de três navios provenientes do Brasil que naufragaram à entrada do Tejo, naquele ano, cuja notícia foi publicada na Gazeta de Lisboa, de 25 de Janeiro de 1720.

Destaca-se também um conjunto de materiais de proveniência inglesa, de finais do século XVIII. Entre estes uma roda com a Broad arrow, marca da Royal Navy que surge frequentemente em objetos utilizados a bordo dos seus navios. Estes materiais colocam-nos na pista do HMS Kingfisher, que naufragou contra os rochedos de São Julião da Barra em 1793. Os vestígios mais recentes encontrados em São Julião da Barra correspondem aos destroços do navio Santa Mafalda, que ali naufragou em 1966 contra a Pedra da Laje após uma avaria no leme.

O trabalho de salvaguarda despoletado pela construção do Porto de Recreio de Oeiras em 2002, promovido pelo CNANS, consubstanciou-se na identificação de cinco canhões de ferro e por outros artefactos em zona onde tinham sido efetuados vários achados nas últimas décadas. Os materiais ainda não foram estudados, mas esta é uma área onde ocorreram vários naufrágios,



nomeadamente o da nau da Carreira da Índia Santo Ignacio de Loyola, quando dali voltava em 1633.

Na zona de Caxias é referido em 2006 o achado fortuito durante a pesca de arrasto de um exemplar completo de ânfora romana do tipo Haltern 70 e de vários outros fragmentos anfóricos. As ânforas romanas do tipo Haltern 70 foram produzidas em vários pontos da Bética (sul de Espanha), entre meados do século I a.C. e inícios do século II d.C. Transportavam vinho, azeitonas ou defructum (líquido doce obtido pela cozedura do mosto) e encontram-se amplamente identificadas no mediterrâneo ocidental, nomeadamente no noroeste peninsular.

Em frente à Cruz Quebrada, dois pescadores descobriram em 1999 duas botijas completa, publicadas na revista Al-Madan. Na mesma zona foram achadas, também fortuitamente, várias balas em ferro. Tais achados são difíceis de interpretar na ausência de dados sobre os contextos arqueológicos. As botijas são muito comuns em navios ibéricos dos séculos XVI ao XVIII onde eram utilizadas no armazenamento de várias vitualhas e cargas, como o vinho ou o azeite. ↵



Este artigo corresponde a parte do catálogo da exposição “Arqueologia subaquática do Concelho de Oeiras”, iniciativa conjunta da Câmara Municipal de Oeiras, do Centro de História d’Aquém e d’Além-Mar (FCSH/UNL) e da Direção Geral do Património Cultural, realizada entre os dias 11 de dezembro de 2015 e 31 de janeiro de 2016 no Palácio Marquês de Pombal em Oeiras.



researchers on the track of the *Nossa Senhora dos Mártires* carrack, which shipwrecked there in 1606, on its way back from Goa.

The load of the Nossa Senhora dos Mártires included a small quantity of Chinese porcelain. Up to the seventeenth century, in Europe, these pieces were luxury items, used or collected mainly by the wealthier classes. The carrack also carried various spices and all the supplies necessary for the trip.

400 YEARS OF NAVIGATION SUNK IN SÃO JULIÃO DA BARRA

The review of the documentation and the systematic study of the archaeological material from São Julião da Barra reveal the archaeological record of a long diachrony, which begins in the sixteenth century and ends in the twentieth, documenting the navigation to and from the port of Lisbon over 400 years, completely dispelling the notion of “time capsule”, often attributed to shipwreck sites. The coins are a good indicator of the remarkable diachrony and cultural diversity of the archaeological site of São Julião da Barra, mostly composed of Portuguese and Spanish coins, the oldest from the sixteenth century but most from the seventeenth and eighteenth century and that are probably related to the successive shipwrecks that occurred there.

In the numismatic collection stand out three pieces of “4000 réis”, FDC state, minted in Bahia (Brazil) in 1720, during the reign of King João V (1707-1750). From an archaeological perspective, these are particularly interesting because they immediately make us think of the fleet of three ships from Brazil that sunk on the entrance to the Tagus on that same year, as reported in the *Gazeta de Lisboa* newspaper of 25th January 1720.

Also noteworthy is a set of materials of English provenance, from the late eighteenth century. It includes a wheel bearing the Broad Arrow, the mark of the Royal Navy, which often appears in objects used on board its ships. These materials put us on the track of the HMS Kingfisher, which foundered on the rocks of São Julião da Barra in 1793.

The most recent remains found in São Julião da Barra correspond to the wreck of Santa Mafalda, which sunk there in 1966 against Pedra da Laje after a helm malfunction.

The preservation work triggered by the construction of the Oeiras Yachting Harbour in 2002, promoted by CNANS, resulted in the identification of five iron cannons and other artefacts in an area where several findings had been made in recent decades. The materials have not been studied yet, but this is an area where several shipwrecks occurred, in particular the carrack Santo Ignacio de Loyola, in 1633, on the

OS VESTÍGIOS MAIS RECENTES ENCONTRADOS EM SÃO JULIÃO DA BARRA CORRESPONDEM AOS DESTROÇOS DO NAVIO SANTA MAFALDA, QUE ALI NAUFRAGOU EM 1966 CONTRA A PEDRA DA LAJE APÓS UMA AVARIA NO LEME.

The most recent remains found in São Julião da Barra correspond to the wreck of Santa Mafalda, which sunk there in 1966 against Pedra da Laje after a helm malfunction.



return trip from the Portuguese India Run. In the Caxias zone is mentioned in 2006 the fortuitous finding, during trawling operations, of a complete Roman amphora of the Haltern 70 type and of several other amphora fragments. Roman amphorae of the Haltern 70 type were produced in various areas of the Baetica Province (south of Spain) from mid of the first century BC to early second century AD. They were used to carry wine, olives or defrutum (a sweet reduction obtained by boiling the must) and are widely identified in the western Mediterranean, particularly in the northwest of the peninsula.

In 1999, a couple of fishermen found two complete cylindrical pots in front of Cruz Quebrada, a finding published in the *Al-Madan* magazine. In the same area were also found by chance several iron bullets. These findings are difficult to interpret in the absence of data to provide archaeological context. The cylindrical pots are very common in Iberian ships of the sixteenth to the eighteenth century, where they were used to store various provisions and cargo, such as wine or olive oil. →

This article corresponds to part of the catalogue of the exhibition titled “*Arqueologia Subaquática do Concelho de Oeiras / Underwater Archaeology in the Municipality of Oeiras*”, a joint initiative of the Municipality of Oeiras, the Centro de História d’Aquém e d’Além-Mar (FCSH/UNL) and the Direção Geral do Património Cultural / Directorate General for Cultural Heritage, from 11th December 2015 to 31st January 2016 at the Palace of the Marquis of Pombal in Oeiras.



Marina Ferreira

Presidente da Administração do Porto de Lisboa

CHAIRMAN OF THE BOARD OF DIRECTORS OF THE LISBON PORT AUTHORITY

**‘A água não existe
para se olhar,
existe para se viver’**

‘THE WATER IS NOT THERE TO BE LOOKED AT;
IT IS THERE TO BE LIVED’

TEXTO . TEXT CARLA ROCHA & FOTOGRAFIA . PHOTO CARMO MONTANHA



Marina Ferreira é a presidente da Administração do Porto de

Lisboa. Recebeu-nos na nova sede, ali paredes meia com o Tejo, o rio que partilha com Oeiras. Não é só o Rio, toda a Orla Ribeirinha de Oeiras, cerca de 9 km, é jurisdição da APL. Este até pode ser um casamento forçado, mas há muito que o entendimento se faz sentir. Ambas as instituições comungam da importância de uma balança equilibrada, de uma relação de respeito e de cedências. Se é fácil? Não será sempre. Para a câmara as pessoas estão em primeiro lugar, para a APL está a economia de que depende a empresa, como afirma Marina Ferreira. Mas isso não impede que esta língua de terra e este rio sejam potenciados em prol daquilo que se julga ser o melhor para os Oeirenses.

Marina Ferreira is the Chairman of the Board of Directors of the Administração do Porto de Lisboa [Lisbon Port Authority]. She received us at the Authority's new headquarters, overlooking the Tagus, the river it shares with Oeiras. And not just the River, but the entire Oeiras Riverfront, about 9 km long, which is under the jurisdiction of the APL. Although this is a "forced marriage" of sorts, understanding was reached a long time ago. The two institutions share the belief on the importance of keeping the balance, of a relationship based on respect and compromise. Is it easy? Not always, probably. From the Municipality's perspective people come first, for the APL the priority is the economy the company depends upon, says Marina Ferreira. But that does not prevent this stretch of land and this river from being used to the benefit of that which is believed to be in the best interest of the people of Oeiras.

Esta revista é sobre a nossa orla ribeirinha. No entanto, este é um espaço que não nos pertence, pertence-vos. Quando estava a investigar estas questões soube que, carinhosamente, tratavam a APL por Câmara do Meio. Sabia disto?

Às vezes a Câmara Municipal de Oeiras refere essa expressão.

Mas acha que é uma crítica?

Não, não acho que isto seja uma crítica, muito pelo contrário. Eu não concordo muito com a sua posição quando diz que o espaço não vos pertence porque, muito antes de mim e muito antes do Presidente Paulo Vistas, a Câmara de Oeiras e o Porto de Lisboa trabalharam em grande parceria. Quer o Porto de Lisboa, quer a CMO, têm obrigações para com as pessoas para quem trabalham e para com a população em geral. Acho que, sem prejuízo da jurisdição não ser da Câmara isso não quer dizer que, muito em especial com a CMO, não tenhamos uma colaboração estratégica há muitos anos. Temos uma comissão constituída, em permanência, que depende de mim e do presidente, e em que resolvemos todos os assuntos em grande colaboração. Logo, o facto de a jurisdição ser diferente não dá origem a questões como “meu” ou “teu”, é mesmo “o nosso”.

E não é difícil delinearem uma estratégia tendo em conta 11 municípios? Cada município tem as suas políticas, a sua estratégia, a sua visão daquilo que quer para a sua orla ribeirinha.

Eu penso que, no passado, já terá sido mais difícil.

O Porto de Lisboa, a Área Metropolitana de Lisboa e os 11 municípios com quem trabalhamos podem mesmo ser considerados ímpares a nível mundial, um exemplo de uma boa relação e de uma boa colaboração entre os portos e as cidades.

THE PORT OF LISBON, THE LISBON METROPOLITAN AREA AND THE 11 MUNICIPALITIES WE WORK WITH CAN EVEN BE CONSIDERED UNIQUE IN THE WORLD, AN EXAMPLE OF GOOD RELATIONSHIP AND GOOD COOPERATION BETWEEN THE PORTS AND THE CITIES.

Hoje em dia com a própria organização quer do Estado, quer das autarquias, com a obrigatoriedade de planeamento, de concertação, grande parte das dificuldades que se sentiram nos anos 1980 e 1990 estão claramente ultrapassadas. Subsistem alguns focos mínimos de dificuldade que sempre subsistirão, é a mesma coisa que entre uma câmara e uma junta de freguesia, pois há sempre coisas nos pormenores em que não há um acordo total, mas como há uma grande sintonia estratégica acho que estamos no bom caminho. O Porto de Lisboa, a Área Metropolitana de Lisboa e os 11 municípios com quem trabalhamos podem mesmo ser considerados ímpares a nível mundial, um exemplo de uma boa relação e de uma boa colaboração entre os portos e as cidades.

No nosso concelho, a jurisdição da APL vai desde o forte de São Julião da Barra até ao Terraplano de Algés. Que visão estratégica é que têm para esta zona?

Nós não temos a visão retalhada do território. A nossa principal prioridade do ponto de vista da estratégia são os polos de predominância claramente

This magazine is about our riverfront. However, that area is not ours, it belongs to you. While researching these matters I found that the APL was affectionately known as the “Middle Municipality”. Did you know that?

The Municipality of Oeiras sometimes mentions that expression.

But do you think it is meant as a criticism?

No, I do not think of it as a criticism, quite the contrary. I do not quite agree with you when you say the area does not belong to you because, long before me and long before Mayor Paul Vistas, the Municipality of Oeiras and the Port of Lisbon worked in a tight partnership. Both the Port of Lisbon and the Municipality of Oeiras have obligations to the people they work for and to the population in general. Even though the Municipality does not have the jurisdiction I think there is a strategic cooperation that has been in place for many years, especially with the Municipality of Oeiras. We have a permanent committee, led by me and by the Mayor, where we solve all the issues in close cooperation. Thus, the fact that the jurisdiction is different does not give rise to issues such as “mine” or “yours”; it is truly “ours”.

And isn't it difficult to outline a strategy taking into account 11 municipalities? Each municipality has its own policies, strategy and vision of what it wants for its own riverfront.

I think that it was probably more difficult in the past. Nowadays, with the organization of the State and the Municipalities and with the mandatory planning and coordination, most of the difficulties experienced in the 1980s and 1990s are clearly behind us. Some small focus of difficulty remain and they always will, it is the same as between a municipality and a parish council, because there are always details upon which they do not fully agree, but because there is a great strategic alignment I think we're in the good path. The Port of Lisbon, the Lisbon Metropolitan Area and the 11 municipalities we work with can even be considered unique in the world, an example of good relationship and good cooperation between the ports and the cities.

In our municipality, the jurisdiction of the APL spans from the São Julião da Barra fort to the Terraplano de Algés. What is your strategic plan for this area?

We do not have a segmented vision of the territory. From the strategic point of view our main priority is the major hubs where port activity is clearly predominant. This includes the Oeiras marina, the future Porto Cruz marina and the area of the Seaside Promenade, although the latter is not so much a priority. That is, the first priority is the port hubs. The second priority is maritime safety, that is, the works of protection from landslides. The third is social responsibility, which comprises, for example, the situation of the seaside



portuária. Aí temos a marina de Oeiras, a futura marina de Porto Cruz, temos a zona do Passeio Marítimo que, neste caso, já não é primeira prioridade. Ou seja, a primeira prioridade são os polos estritamente portuários. A segunda prioridade é a segurança marítima, ou seja, as obras de proteção contra aluimentos. A terceira é a responsabilidade social, em que entra, por exemplo, a situação do passeio marítimo. Nós, pelo facto de beneficiarmos a economia através de situações que podem não ser as que mais favorecem a primeira prioridade das autarquias, que são as pessoas e só depois a economia e para nós é ao contrário (primeiro a economia e depois as pessoas), tentamos equilibrar este tónus, esta balança. Procuramos resultados através de uma intervenção muito grande ao nível da responsabilidade social nas zonas ribeirinhas.

Quando nos fala dessa parte económica que é muito importante, porque, como referiu, são uma empresa, estamos a falar de um aumento do fluxo de carga e descarga no Porto de Lisboa?

Nós estamos neste momento a trabalhar com o Professor Augusto Mateus na apreciação do impacto económico-social no início de um porto na envolvente urbana, mas à partida, e sem grandes estudos, sabemos que há grandes limitações urbanas à sua existência (de um porto). Por exemplo, de acordo com as regras internacionais, os portos são locais de alta segurança, existe um código internacional – o ISPS – que os obriga a terem regras de segurança muito apertadas. Temos outro tipo

promenade. Because we benefit the economy through situations that may not be those that most favour the top priority of the municipalities - which is the people and only then the economy, while for us it is the opposite (first the economy and then the people) - we try to balance this tone, this scale. We seek results through a very deep intervention in terms of social responsibility in the riverfront areas.

When you speak of that economic aspect that is very important because, as you mentioned, you are a company, are we talking about an increase in the loading and unloading flow at the Port of Lisbon?

We are currently working with Professor Augusto Mateus in assessing the economic and social impact of the implementation of a port in the urban environment, but – to begin with and with no in depth studies - we know there are major urban constraints to its existence (of a port). For example, according to international rules the ports are high security sites; there is an international code - the ISPS - which requires them to have very strict security rules. We have other limitations that have to do with the movement of the port, that is, with the loading and unloading of cargo and with the arrival and departure of passengers and all that has a direct impact on neighbouring cities. We are aware of that. And, because of that awareness, we also adopt an attitude of social responsibility, that is, we acknowledge our impact but offer compensations, we cooperate by creating conditions for the riverfront areas to be best enjoyed by residents, provided the Municipalities safeguard our companies and the companies that need to work at the Port of Lisbon.

You seek a balance.

Yes, because it's not good for any region to lack logistics centres; it is through logistics centres, and especially ports, that about 80% of the goods come into our country.

With the increased traffic in the Terrapleno de Algés zone one of our concerns is traffic flow. There is a connection to CRIL



Eu acho que ser mulher é sempre difícil, porque existe algum preconceito social. Se nós somos agressivas é porque estamos mal dispostas, se não somos agressivas é porque somos umas palermas que não sabemos mandar.

I THINK BEING A WOMAN IS ALWAYS DIFFICULT, BECAUSE THERE IS SOME SOCIAL PREJUDICE. IF WE ARE AGGRESSIVE IT'S BECAUSE WE ARE IN A BAD MOOD, IF WE ARE NOT AGGRESSIVE IT'S BECAUSE WE ARE SOFTIES WHO CAN'T LEAD.

de limitações que tem a ver com o movimento do porto, ou seja, com as cargas e descargas, com as entradas e saídas de passageiros, tudo isso impacta diretamente nas cidades com quem temos vizinhança. Temos essa consciência. E ao termos essa consciência temos, também, uma atitude de responsabilidade social, ou seja, reconhecemos o nosso impacto mas também damos contrapartidas, colaboramos criando condições para que as frentes ribeirinhas possam ser melhor usufruídas pelos munícipes, desde que as Câmaras salvaguardem as nossas empresas e as empresas que precisam de trabalhar no Porto de Lisboa.

Procura um equilíbrio. Sim, porque também não é bom para nenhuma região não ter centros logísticos, pois é através dos centros logísticos, e muito em especial dos portos, que entra cerca de 80% das mercadorias no nosso país.

Uma coisa que nos preocupa com o aumento de tráfego na zona do terraplano de Algés que é o fluxo de trânsito. Existe uma ligação feita à CRIL, mas a ligação à CREL é um pouco afastada, obrigando ao trânsito a incidir no meio urbano. A APL tem planeado alguma concretização nesse aspeto?

Há 20 ou 30 anos houve um projeto, que até estava associado a um projeto de atravessamento do Tejo em Túnel, mas parece que todos esses projetos caíram com a ligação à CRIL, pois esta ligação satisfaz bastante as necessidades do Porto de Lisboa.

Ou seja, não se pensa numa ligação à CREL? Neste momento não, como sabe temos em desenvolvimento a criação de um grande polo logístico na margem sul, por isso não antecipamos que venha a haver necessidade de ligação à CREL, por agravamento do tráfego. O nosso principal terminal é em Alcântara, que

but the connection to CREL is a bit removed, forcing the traffic to cross the urban environment. Does the APL have a plan for that aspect?

There was a project, about 20 or 30 years ago, that was even related to a project for a tunnel crossing of the Tagus but it seems that all those projects were dropped with the connection to CRIL, as this connection meets the needs of the Port of Lisbon very well.

So, there are no plans for a connection to CREL?

Not at this time; as you know, we are working on the project for a major logistics hub in the south bank, so we do not anticipate the need for a connection to CREL as a result of increased traffic. Our main terminal is in Alcântara, which is very close to CRIL, and there is no need to keep the heavy traffic within the urban area when it can exit directly onto CRIL, which has a connection to CREL.

Your predecessor, Natércia Cabral, and Isaltino Morais had outlined a plan to share the Terraplano and the activities. How is that plan coming along?

At this time there are several phases. We are working towards the urban development of the Pedrouços Dock and that is a project that is shared with the Municipalities of Oeiras and Lisbon because, although it has a greater impact on Lisbon, it also affects Oeiras. It is a project that will certainly take some time as it is a large endeavour that involves the revitalisation of the Pedrouços Dock by the Port of Lisbon and that is currently

está muito próximo da CRIL, e não se justifica manter tráfego pesado dentro do tecido urbano, podendo sair diretamente na CRIL, até porque na CRIL existe uma ligação à CREL.

A sua antecessora, Natércia Cabral, juntamente com Isaltino Morais, tinham delineado um plano do Terraplano de partilha daquele espaço e das atividades. Como está esse plano?

Neste momento existem várias fases. Estamos a trabalhar no sentido de desenvolvimento urbanístico na Doca de Pedrouços e esse é um projeto que está a ser partilhado com a Câmara de Oeiras e a Câmara de Lisboa, porque tendo um impacto maior em Lisboa tem, também, impacto em Oeiras. É um projeto que seguramente vai demorar um bocado, pois é um projeto grande que implica, da parte do Porto de Lisboa, a revitalização da Doca de Pedrouços e que está neste momento a aguardar o parecer da Câmara de Lisboa. Depois, no âmbito do Terraplano, temos um protocolo para a celebração de eventos, em que sempre que a CMO tem necessidade, e tem tido algumas vezes, existe total colaboração e disponibilidade.

A vossa estratégia para a zona ribeirinha é sempre pensada de acordo com as câmaras municipais?

Sempre, não temos nenhuma estratégia que não seja articulada com as câmaras. Não avançamos sozinhos para projetos.

As câmaras estão “reféns” das vossas decisões?

Não, de todo, nem elas de nós e nem nós das câmaras. Penso que vivemos num período

interessante do um ponto de vista democrático e de respeito pelas organizações, e de melhor alocação dos meios públicos, no sentido de tentar canalizar para os melhores projetos. Quando se vive este tipo de situações não existe espaço para grandes disputas de competências, porque o dinheiro é escasso para todos e temos que nos juntar para com o que temos poder oferecer o melhor ao público em geral e à economia em especial. Não temos nenhum projeto neste momento que não esteja a ser trabalhado e dialogado com as câmaras. Por isso, eu diria que estamos num bom momento que foi iniciado pela minha antecessora. Foi um processo longo, moroso, mas que está neste momento consolidado e com bons resultados.

Ser mulher é difícil neste seu trabalho?

Eu acho que ser mulher é sempre difícil, porque existe algum preconceito social. Se nós somos agressivas é porque

Não temos nenhuma estratégia que não seja articulada com as câmaras. Não avançamos sozinhos para projetos.

We do not have a single strategy that is not coordinated with the municipalities. We do not develop the projects by ourselves.

pending the opinion of the Municipality of Lisbon.

As for the Terraplano, we have a protocol for the organisation of events: whenever the CMO needs it – and that has happened a few times – there is full cooperation and availability.

Is your strategy for the riverfront area always designed by agreement with the Municipalities?

Always; we do not have a single strategy that is not coordinated with the municipalities. We do not develop the projects by ourselves.

Are the Municipalities “hostage” to your decisions?

No, not at all, the Municipalities are not our hostages nor are we held hostage by the Municipalities. I think we live an interesting period, framed by principles of democracy and respect for the organisations, and of better allocation of public resources, in the sense that there is the attempt to channel them to the best projects. When living this type of situations there is no room for great power disputes, because money is sparse all around and we must come together so that, with what we have, we can offer the best to the public in general and to the economy in particular. At this time there is not a single project that is not being developed and discussed with the municipalities. Therefore, I would say we are living a good period, which began with my predecessor. It was a long and slow process but it is now consolidated and producing good results.

Is it difficult being a woman in your line of work?

I think being a woman is always difficult, because there is some social prejudice. If we are aggressive it's because we are in a bad mood, if we are not aggressive it's because we are softies who can't lead. But it is also much more challenging...

Most people do not imagine women in these jobs.

I receive many foreigners and they often remark “how is it that a lady is leading an entity such as this?”. I think we, women, have great qualities and, as far as generalisations go, we are more results and goals oriented and, in my opinion, that is an asset. Maybe the fact that I am a woman and my predecessor was also a woman is what enabled such a good relationship with the Municipalities because, fundamentally, we are not here to claim any power, we are here to implement projects. This may be arrogant of me as a woman but I think men feel a greater need to affirm their personal power.

In an ideal future, how would you like our riverfront area to be?

In terms of the water plane I would like it to have at least the same perspective as in Brittany, where every late afternoon, every weekend and every morning before 9 a.m. there is massive practice of water sports. I have a cultural perspective of sports, because I think sports make us better people. They force us to develop values that are not necessarily present in our professional and family life. I practiced a lot of sports, although never professionally, and I like not only the competition but also the solidarity between the people, the fair-play. I sometimes wonder why we talk so much of the sea and so little of water sports in Portugal. For example, we, at the Port of Lisbon, have been developing a very interesting work from the point of view of the riverfront areas but we have been somewhat neglecting the river itself. Ideally, I would like to take

estamos mal dispostas, se não somos agressivas é porque somos umas palermas que não sabemos mandar. Mas também é muito mais desafiante...

A maior parte das pessoas não imagina mulheres nestes cargos.

Eu recebo muitos estrangeiros e é raro o que não diz “mas como é que está uma senhora à frente de um organismo destes?”. Eu acho que nós, mulheres, temos grandes qualidades, e na medida em que se podem fazer generalizações, nós somos mais orientadas para os resultados e para os objetivos e, na minha opinião, isso é uma mais-valia. Se calhar foi o facto de tanto eu como a minha antecessora sermos mulheres que permitiu uma relação tão boa com as autarquias, porque fundamentalmente nós não estamos aqui para afirmar poder nenhum, estamos aqui para afirmar projetos. Se calhar é arrogância da minha parte enquanto mulher, mas acho que os homens têm mais necessidade de afirmação do seu poder pessoal.

Num plano idílico e de futuro, como gostaria que fosse a nossa orla ribeirinha?

Começando pelo plano de água, eu gostaria que ele tivesse, no mínimo, a perspetiva que tem o plano de água na Bretanha em que todos os fins de tarde, todos os fins-de-semana, e todas as manhãs, antes das 9h00, está carregado de desportistas náuticos. Eu tenho uma perspetiva cultural do desporto, porque acho que o desporto faz de nós melhores pessoas. Obrigamos a desenvolver valores que na nossa vida profissional e familiar nem sempre temos.

Pratiquei muitos desportos, embora nunca tenha sido desportista profissional, e gosto da competição, por um lado, mas também da solidariedade entre as pessoas, o que se chama o “fair-play”. Às vezes causa-me alguma interrogação como é que em Portugal se fala tanto do mar e não se fala do desporto náutico. Nós, por exemplo, no Porto de Lisboa temos vindo a desenvolver um trabalho muito interessante do ponto de vista das frentes ribeirinhas, mas temos esquecido um bocadinho o espelho de água. Do ponto de vista idílico gostaria de por as pessoas na água, porque eu acho que a água não existe para se olhar, existe para se viver. Nós somos um país de marinheiros e perdemos essa relação com a água, pois hoje em dia a maior parte das pessoas a relação que têm com a água é ir para a praia ficar na areia e dar um mergulho. Isso não é relação nenhuma com a água, é relação com a terra. Acho que este estuário do Tejo tem condições ímpares para vários tipos de atividades desportivas, nomeadamente tudo o que tem a ver com a vela. Nos anos 50's do século passado fomos Campeões Mundiais de vela e hoje em dia não tem grande visibilidade. Há jovens fantásticos a praticar vela, mas não tem o nível de massificação que do ponto de vista idílico poderia ser atingido. Mas não só, temos outros desportos como o kitesurf, o windsurf, a canoagem, e que têm pouco impacto. Comemorámos o aniversário do Porto de Lisboa recentemente, e fizemos uma enorme regata, tivemos cerca de 80 barcos num domingo de manhã, e não tivemos nenhum órgão de comunicação social presente. Também gostaria

Às vezes causa-me alguma interrogação como é que em Portugal se fala tanto do mar e não se fala do desporto náutico.

I sometimes wonder why we talk so much of the sea and so little of water sports in Portugal

the people to the water because I think the water is not there to be looked at; it is there to be lived. We are a nation of sailors and have lost that relationship to the water; nowadays, the relationship of the majority of the people to the water is going to the beach to lie on the sand and take a dive. That is not a relationship with the water it is a relationship with the land. I think the estuary of the Tagus has unrivalled conditions for various types of sports activities, namely all that has to do with sailing. In the 1950s we were sailing World Champions and nowadays the sport lacks visibility. We have fantastic young sailors but the sport lacks the level of massification that could ideally be reached. But that is not all, we have other sports, such as kitesurf, windsurf and canoeing which have little impact. We recently celebrated the anniversary of the Port of Lisbon and organised a huge boat race, with about 80 boats on a Sunday morning and there wasn't a single mass media present. I would also like my country to grow and, therefore, I would like the Port of Lisbon to be acknowledged and turn into a Leading port in the

area of the shipping of cargo, as it once was. In the 1960s and 1970s the Port of Lisbon was the largest Port in the Iberian Peninsula.

Taking a step back, in that idealised section of our riverfront area – and aside from the water filled with people practicing water sports – what else would you envision?

I would like for the riverfront area to have some bleachers, integrated in the landscape, so that people could behold the river.

Do you feel we continue to live a bit with our backs turned to the river?

Completely. People normally use the river and the sea to go for a jog and, as they run, they look to what is ahead, not to their side.

However, interestingly, our seaside promenade is one the areas most frequented by the population; people need it, they have made it their own.

They need the outdoors, because if it is summer they go to the beach. As I see it, it is the enjoyment of a public space and, fortunately, in the last 20 years the public spaces have

que o meu país crescesse, e por isso gostaria que o Porto de Lisboa se afirmasse e, como já foi no passado, se transformasse num porto de Liderança na área do transporte de mercadorias. O Porto de Lisboa nos anos 1960 e 1970 era o maior porto da península Ibérica.

Voltando um bocadinho atrás, nesta parte idílica da nossa orla ribeirinha, tirando esta parte do espelho de água cheio e repleto de pessoas que se apropriem dos desportos náuticos, o que gostaria mais?

Gostaria na parte ribeirinha de ter umas bancadas integradas na paisagem para as pessoas poderem ver o rio.

Acha que ainda vivemos um bocadinho de costas voltadas para o rio?

Completamente. As pessoas normalmente utilizam o rio e o mar para ir correr, e quando estão a correr estão a olhar para a frente não estão a olhar para o lado. Mas é curioso, que o nosso passeio marítimo é dos espaços que a população mais procura, ou seja, as pessoas têm necessidade dele, apropriaram-se dele. Precisam do ar livre, porque se for no verão vão para a praia. Por isso, a meu ver, é a fruição de um espaço público e felizmente nos últimos 20 anos os espaços públicos foram requalificados e as pessoas voltaram para a rua.

Nesse sentido os espaços públicos na zona ribeirinha, e noutras zonas, estão a ser muito utilizados. Se calhar o Parque dos Poetas também tem muita gente.

Mas não tanta como o Passeio Marítimo...

Acredito que sim, porque o Passeio Marítimo tem a praia, tem o mar. Mas não é o mar, nem o rio que estão a viver, estão a viver o Passeio Marítimo. Por isso, faz sentido se tivermos esse espetáculo permanente de Oeiras começar a ficar “anfíbia” e a viver também a água.

E é sensível, por exemplo, às marinas?

Sou muito sensível, eu própria sou Marina (risos). Brincadeiras à parte, sou mais às Docas de Recreio. Existe uma diferença muito grande, a marina é um conceito imobiliário e a doca de recreio é um conceito náutico e portuário. O que é uma marina? É um grande projeto imobiliário que tem um espaço de náutica de recreio como núcleo principal. Uma Doca de Recreio é uma área que se constrói com o mesmo tipo de estrutura náutica, mas que vive independentemente da parte imobiliária que lhe está associada. Por exemplo, temos a marina de Vilamoura ou Portimão, que tem todo aquele projeto imobiliário associado, e temos aqui a zona das docas



been refitted and the people have returned to the open air. In that sense, public spaces in the riverfront area and elsewhere are highly sought after. The Poet's Park probably has a lot of visitors as well.

But not as much as the Seaside Promenade...

I do not doubt it, because the Seaside Promenade has the beach, has the sea. But it is not the sea or the river the people are experiencing; they are experiencing the Seaside Promenade. Therefore, it makes sense if we see that permanent phenomenon of Oeiras beginning to turn “amphibian” and experiencing the water as well.

And are you sensitive, for example, to the marinas?

I am very sensitive, I am a Marina myself (laughter). Jokes aside, I am more partial to Recreational Harbours. There is a great difference: a marina is a real estate concept and a recreational harbour is a nautical and port concept. What is a marina? It is a large real estate development project with an area for water recreation at its core. A Recreational Harbour is an area built with the same type of nautical structure but that has a life of its own, regardless of the real estate aspect it entails. For instance, there is the Vilamoura marina or the Portimão marina, with all that real estate project associated, and we have here the recreational docks area. The largest marina in the country is the Port of Lisbon, which has its own brand, the “Marina

Não se esqueça que o maior construtor mundial de canoas é Português (a Nelo). Um dos principais responsáveis pelas embarcações da Volvo Ocean Race também é Português, é de Aveiro, por isso temos uma tradição também nessa área e acho que temos de a desenvolver também.

THE WORLD'S LEADING BUILDER OF CANOES IS PORTUGUESE (NELO). ONE OF THE MAIN RESPONSIBLE PARTIES FOR THE BOATS IN THE VOLVO OCEAN RACE IS ALSO PORTUGUESE, FROM AVEIRO, SO THERE IS ALSO A TRADITION IN THIS AREA AND I BELIEVE WE NEED TO FURTHER THAT AS WELL.

de recreio. A maior marina do país é o Porto de Lisboa, nós temos inclusive uma marca que é a “Marina de Lisboa” em que temos 1100 locais de atracação. Não somos uma marina, somos um conjunto de várias docas de recreio, mas adotamos a designação “Marina de Lisboa” exatamente para transmitir esta noção de que é fundamental as pessoas poderem socorrer-se deste tipo de ocupações. Temos 1100 locais de estacionamento, com uma taxa de ocupação de 85%, portanto temos necessidade de expandir pois há procura.

Quando falamos do desporto náutico, também temos que dar condições para as pessoas levarem o barco para o rio.

Exato, temos que ter instalações em terra, instalações em água. É este ordenamento todo que eu desejava, pois para ter os barcos em água tem que ter a adequada preparação em

terra: tem que ter escolas de formação, locais para a preparação de velas, construção de cascos. Não se esqueça que o maior construtor mundial de canoas é Português (a Nelo). Um dos principais responsáveis pelas embarcações da Volvo Ocean Race também é Português, é de Aveiro, por isso temos uma tradição também nessa área e acho que temos de a desenvolver também.

E para isso também precisa das Câmaras.

Ah! mas isso preciso sempre! Eu acho que as Câmaras também partilham esta perspectiva. Estamos num ponto de maturidade democrática em que é possível, sem prejuízo das preocupações partidárias, haver estratégias comuns, e isso é muito positivo, e penso que a maior parte das pessoas ainda não se apercebeu disso. ↪

de Lisboa”, with 1,100 docking spaces. We are not a marina; we are a group of several recreational docks, but use the name “Marina de Lisboa” to convey the idea that it is fundamental that people are able to use this type of occupations. We have 1,100 parking spaces, with an occupation rate of 85%, so we feel the need to expand as the demand is there.

In terms of water sports, we also need to make it possible for people to take their boats to the river.

Correct. We need facilities on land and on the water. That complete structure is what I would like because, in order to have the boats on the water, there must be the adequate preparation on land: we need the schools for learners, areas for the preparation of the sails, for the construction of the hulls. The world's leading builder of canoes is Portuguese (Nelo). One of the main responsible parties for the boats in the Volvo Ocean Race is also Portuguese, from Aveiro, so there is also a tradition in this area and I believe we need to further that as well.

And for that you also need the Municipalities.

Oh! But I always need them! I feel the Municipalities also share that perspective. We are at a point of democratic maturity in which it is possible to implement common strategies notwithstanding the party lines and that is very positive and I think the majority of the people have not yet realised that. ↪

QUEBRA-CABEÇAS

JIGSAW

LUIS BATISTA FERNANDES ARQUITETO ARCHITECT

As intervenções nas frentes ribeirinhas são encaradas não só como fatores de valorização paisagística, ambiental e social, mas também como motor de competitividade dos territórios que as detêm.

E assim, quer sejam frentes de mar, rio ou estuário, assistimos a uma progressiva qualificação e reabilitação destas parcelas de território para fruição pública, sobretudo naquelas em que as funções urbanas são mais evidentes.

Mas quem nestas áreas trabalha, sabe o verdadeiro calvário que representa sequer ter uma ideia para a intervenção nestes limites ténues entre as zonas terrestres e o meio aquático, seja ele fluvial ou marítimo.

Os milhares de utentes destas zonas não têm a mínima noção do esforço sobre-humano que autarcas e técnicos tiveram para realizar uns meros 400 metros de passeio marítimo.

Não é portanto estranho que responsáveis dos destinos das Cidades com frente de mar/rio se refiram a reabilitações nestas áreas como sendo “mais uma peça no puzzle”⁽¹⁾.

Parece inexplicável que responsáveis do urbanismo e de executivos municipais se tenham de referir a estas obras como sendo um quebra-cabeças.

Mas é, infelizmente, uma triste realidade. E o verdadeiro enigma é a incompreensível dificuldade em realizar qualquer coisa que tenha por objeto a intervenção nas zonas marginais aos planos de água, particularmente aquelas que se destinam à fruição

pública e que são em si mesmo reabilitantes e valorizadoras da cidade e do território.

De nada servem as boas intenções do PNPOT⁽²⁾, PROT's⁽³⁾, POETejo⁽⁴⁾, PEPL's⁽⁵⁾ e PDM's⁽⁶⁾ com esforçadas e reafirmadas normas e propostas, mais ou menos integradas de soluções dignas e recreativas se, para as concretizar, elas representam um verdadeiro quebra-cabeças. A dependência de tutelas, organismos, técnicos impreparados, atores bloqueantes e falsos defensores de valores, muitas vezes inexistentes, a legislação confusa e sobreposta que dispersa competências, os decisores cinzentos e incompetentes, tudo contribui para a falência dos projetos mesmo antes de serem avaliados os seus méritos.

Compreende-se, com relativa facilidade, sobretudo no litoral, as vantagens do estabelecimento de objetivos comuns de médio prazo, quando falamos de racionalização de recursos e a organização de redes de equipamentos e serviços públicos.

A verdadeira gordura do estado está nos processos e seus agentes. Quando pensamos num país carente de recursos e investimentos, esta evidência faz toda a diferença em ter ousadia e a capacidade de agarrar as melhores oportunidades e não depender de contextos ocasionais. ↵

1 Manuel Salgado in Reabertura da Ribeira das Naus, 2013

2 Programa Nacional da Política de Ordenamento do Território

3 Plano Regional de Ordenamento do Território

4 Plano de Ordenamento do Estuário do Tejo

5 Plano Estratégico do Porto de Lisboa

6 Plano Diretor Municipal

Interventions in riverfronts are seen not only as landscape, environmental and social enhancement factors, but also as drivers of competitiveness for the territories in which those riverfronts are located.

And so, whether they are sea, river or estuary fronts, we observe a progressive qualification and rehabilitation of those areas for public enjoyment, especially those where urban functions are more evident. However, those who work in these areas know the ordeal involved in even having an idea for intervention in those tenuous boundaries between land and the aquatic environment, be it river or sea.

The thousands of users of these areas do not have the slightest idea of the superhuman effort that mayors and technicians had to make to execute a mere 400 meters of seaside promenade.

Therefore, it is not strange those responsible for managing cities with sea/river fronts speak of rehabilitation actions in those areas as “one more piece of the puzzle”⁽¹⁾.

It seems inexplicable that those responsible for urban planning and for municipalities need to refer to these works as a puzzle.

However, this is unfortunately a sad reality. And the real enigma is the incomprehensible difficulty in accomplishing anything which purpose is to intervene in areas that border water bodies, particularly those that are intended for public enjoyment and that are, themselves, a factor of enhancement and rehabilitation of the city and the territory.

The good intentions of PNPOT⁽²⁾, PROT's⁽³⁾, POETejo⁽⁴⁾, PEPL's⁽⁵⁾ and PDM's⁽⁶⁾ – with industrious and reaffirmed rules and proposals, more or less integrated, for decent and recreational solutions – fall apart when their implementation is a veritable puzzle.

Dependence on responsible entities, organisations, unprepared technicians, blocking interested parties and false defenders of values, often non-existent, the confusing and overlapping legislation that scatters powers, the gray and incompetent decision-makers, all these contribute to the failure of projects even before their merits are evaluated.

It is thus relatively easy to understand, especially on the coast, the advantages of establishing common medium term goals when talking about rationalization of resources and the organization of public facilities and services networks.

The true “fat” of the state lies in the processes and their agents.

When we consider a country in need of resources and investment, this evidence makes all the difference in having the boldness and the ability to grab the best opportunities and not depend on occasional contexts. ↵

1 Manuel Salgado, in the reopening of the Ribeira das Naus, 2013

2 Programa Nacional da Política de Ordenamento do Território / National Programme of Territorial Planning Policy

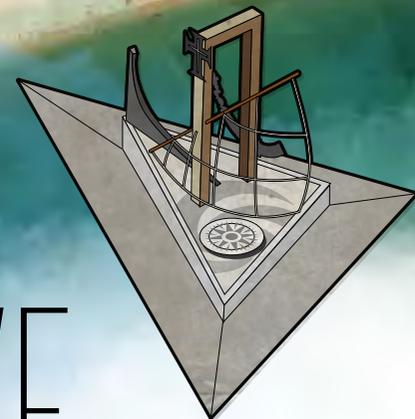
3 Plano Regional de Ordenamento do Território / Regional Territorial Planning Plan

4 Plano de Ordenamento do Estuário do Tejo / Tagus Estuary Territorial Planning Plan

5 Plano Estratégico do Porto de Lisboa / Port of Lisbon Strategic Plan

6 Municipal Master Plan





NAVE VISIONISTA

NAVE VISIONISTA

Escultura localizada na praia de Santo Amaro, erguida em homenagem aos Descobrimentos. É da autoria de Luís Vieira Baptista.

A sculpture located in the Santo Amaro beach, created by Luís Vieira Baptista in tribute to the Discoveries.

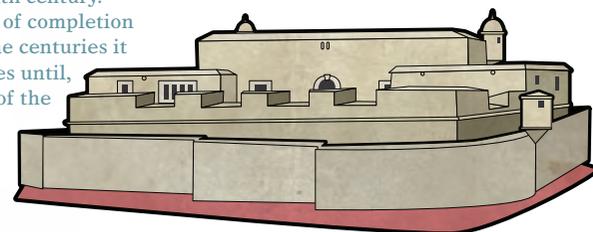


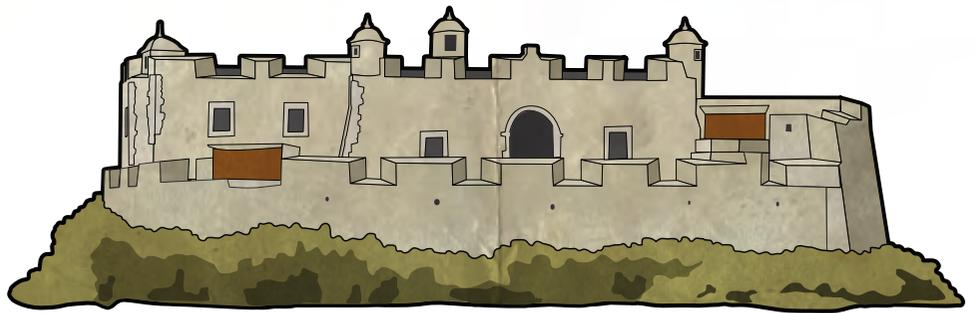
FORTE DO AREEIRO OU DE SANTO AMARO

AREEIRO OR SANTO AMARO FORT

Pequeno forte construído no século XVII. Na porta da entrada tem a data de conclusão das obras: 1659. Ao longo dos séculos, teve várias ocupações, até que, em 1954, foi entregue ao Ministério da Defesa Nacional.

Small fort built in the seventeenth century. The front door displays the date of completion of its construction: 1659. Over the centuries it was occupied by different entities until, in 1954, it became the property of the Portuguese Ministry of Defence.





FORTE DE SÃO JOÃO DAS MAIAS

SÃO JOÃO DAS MAIAS FORT

Pequeno forte construído após a Restauração no reinado de D. João IV. A sua posição estratégica tornou esta fortificação mais importante pelo seu poder de fogo, a seguir à Fortaleza de São Julião da Barra e ao Forte de São Pedro de Paço de Arcos. A porta de entrada possui as armas reais e uma inscrição alusiva à sua construção (1644). A pequena capela ainda mantém um silhar de azulejos do século XVIII.

Small fort built after the Restoration in the reign of King João IV. Its strategic position, which accounted for its great fire power, made it the most important fortification after the São Julião da Barra Fortress and the São Pedro de Paço de Arcos Fort. The front gate bears the royal coat of arms and an inscription alluding to its construction (1644). The small chapel still displays an eighteenth century tile ashlar.



Um novo projeto vai nascer aqui, tornando o Passeio Marítimo ainda mais belo

A NEW PROJECT IS GOING TO BE BORN HERE, AND THE SEASIDE PROMENADE TURNS TO BE EVEN MORE BEAUTIFUL

FONTAINHAS PLATAFORMA SUPERIOR PASSEIO MARÍTIMO

UPPER DECK OF THE OEIRAS
SEASIDE PROMENADE

A Plataforma Superior do Passeio Marítimo de Oeiras, Fontainhas e Paço de Arcos abrange terrenos com uma área de aproximadamente 2,9 ha, ao longo de um corredor entre o Passeio Marítimo de Oeiras e a Avenida Marginal, numa extensão de 430m e com uma largura variável entre 50m e 90m.

A obra anteriormente executada deu acabamento ao passeio marginal e à sua definição e contenção por um muro de suporte com uma forte estereotomia que agradou à população.

Este estudo conceptual desenvolve-se na continuidade do troço do Passeio Marítimo de Oeiras projetado pelo Gabinete de Apoio da Universidade de Lisboa (GAPTEC), sob a coordenação do Professor Sidónio Pardal.

A orientação atual aponta para uma intervenção simples e económica, assegurando a adaptação deste espaço como uma solução simples que poderá, até, ser transitória, para acolher o estacionamento automóvel de uma forma organizada e com acessos funcionais e seguros, resolver a modelação e o tratamento dos espaços livres para recreio e lazer e estruturar os percursos em articulação com o atual passeio marítimo. Com base nos esquemas exploratórios para a ligação do parque de estacionamento à rede viária existente (Avenida Marginal





PRAIA DE PAÇO DE ARCOS
PATRÃO LOPES

VER PÁGINA 28 / SEE PAGE 28

e ramal de saída para a praia de Santo Amaro), a CM de Oeiras e as Estradas de Portugal trabalharam uma solução cujo desenho está integrado neste estudo conceptual. Fica, assim, funcionalmente assegurada uma entrada e saída de mão para uma plataforma de estacionamento formalmente organizado. Atualmente, parte da plataforma das Fontainhas é utilizada para um estacionamento informal sobre terra batida e constata-se que face às necessidades reais e à intensidade da procura de estacionamento, tem sentido que se assuma programaticamente a criação de um amplo parque de estacionamento para o passeio marítimo implantado de modo a não interferir ou, de algum modo, diminuir o domínio paisagístico que se pretende ampliar e qualificar nesta excepcional frente marítima. O estudo apresenta um corredor paralelo à Avenida Marginal, onde se criam 160 lugares de estacionamento para ligeiros. Face ao conforto e a intensidade, poderão justificar que este parqueamento seja pago a um preço módico já que reúne todas as características para ter uma elevada rotatividade.

Na leitura e perceção do espaço, na sua estrutura de base e pela sinalética, deve ser clara a dominância do peão, isto é, o condutor do automóvel, ao entrar neste espaço, deve aperceber-se de que entrou numa zona especial de recreio e lazer onde o peão tem plena prioridade.

The Upper Deck of the Oeiras, Fontainhas and Paço de Arcos Seaside Promenade covers land with an area of approximately 2.9 hectares, along a corridor between the Oeiras Seaside Promenade and the Coastal Road, a distance of 430 meters with a varying width of 50 to 90 meters. The previous works put the finishing touches on the coastal promenade and on its definition and containment by means of a retaining wall with a strong stereotomy that pleased the population.

The goal of this conceptual study is to extend the section of the Oeiras Seaside Promenade designed by the Gabinete de Apoio (Support Office) of the University of Lisbon (GAPTEC), under the coordination of Professor Sidónio Pardal. The current orientation points to a simple and cost-effective intervention, ensuring the conversion of this space through a simple solution - that may even be transient - so that it can be used as an organised parking lot with functional and safe access ways, in order to solve the shaping and treatment of recreation and leisure open-air spaces and to structure the routes in accordance with the current seaside promenade.

Based on exploratory schemes for connecting the existing parking lot to the existing roads (Coastal Road and outbound extension to the Santo Amaro beach), the Municipality of Oeiras and *Estradas de Portugal* created a solution which design is integrated in this conceptual study, thus ensuring a direct entry and exit to a formally organized parking platform. At this time, part of the Fontainhas platform is used as an informal unpaved parking area and the actual needs and the intensity of parking demand make it clear that it makes sense to plan the creation of a wide parking lot, in order to serve the existing Seaside Promenade in a manner that does not interfere with or in any way diminish the scenic area of this exceptional seafront that is meant to be expanded and qualified. The study proposes a corridor, running parallel to the Coastal Road, which creates 160 parking spaces for cars. Given the comfort and intensity of use characteristics, it may be adequate to introduce the payment of an affordable fee for the parking, as it is expected to register high traffic rates.

The reading and perception of space, in terms of its base structure and signage, should make it clear that the dominance is given to the pedestrian; that is, any driver entering the area should realise that he has entered a special recreation and leisure area where the pedestrian has full priority.

DIREÇÃO GERAL DE FARÓIS

NAVY'S LIGHTHOUSE DIRECTORATE

Sediada em Paço de Arcos, entre a Praia Velha e a Praia Nova, as instalações da Direção Geral de Faróis compreendem as oficinas de eletrotécnica e mecânica, um depósito de material, a Central de Faróis e o Núcleo de Formação de Faroleiros da Escola da Autoridade Marítima

With headquarters in Paço de Arcos, between the Velha Beach and the Nova Beach, the facilities of the Navy's Lighthouse Directorate comprise the electrotechnical and mechanics workshops, a materials warehouse, the Lighthouses Centre and the Training Centre for Lighthouse Keepers of the Maritime Authority's School.





PATRÃO LOPES

O NOSSO HERÓI

“PATRÃO” LOPES, OUR HERO

Embora não seja mundialmente conhecido, é um dos maiores heróis que Portugal já teve. A sua coragem no salvamento de naufragos levou ao reconhecimento nacional e internacional daquele que foi o grande salvador de muitas vidas na barra do Tejo.

Although not widely known, he was one of the greatest Portuguese heroes. His courage in the rescue of victims of shipwrecks earned him national and international acknowledgement as the great saviour of many lives in the Tagus River bar.

TEXTO . TEXT CAROLINA SÁ BANDEIRA & FOTOGRAFIA . PHOTO CMO / ARQUIVO



Aos 22 anos rumou a Paço de Arcos, pois a pesca no Algarve era pouco lucrativa. Como sinal de reconhecimento pelo mérito profissional, foi-lhe proposto o lugar de remador da falua do Bugio.

When he was 22 years old he headed to Paço de Arcos, as fishing in the Algarve was not very profitable. In recognition of his professional merit he was offered the position of rower in the Bugio's falua (type of sailboat).

Nasceu a 19 de Agosto de 1798, no Algarve. Em 1808 dedicou-se à carreira do mar sob a orientação de seu pai. Com apenas 10 anos já saltava do barco, ferrava as velas, trepava os mastros, estendia as redes.

Aos 22 anos rumou a Paço de Arcos, pois a pesca no Algarve era pouco lucrativa. Como sinal de reconhecimento pelo mérito profissional, foi-lhe proposto o lugar de remador da falua do Bugio.

Com a sua habilidade, cedo demonstrou ser o mais conhecedor dos jovens da foz do Tejo, estando sempre disposto a mergulhar na água as vezes que fossem necessárias até trazer para terra firme todos os que necessitavam do seu auxílio.

O seu primeiro salvamento data do ano de 1823, num dia em que um camponês, com o seu filho aos ombros, resolveu atravessar no vau, o rio que ainda vinha forte. A certa altura o camponês perde o pé, larga a criança e ambos rumam rio abaixo agitando os braços. No meio de toda esta confusão, um homem lança-se à água e mergulhando vezes sem conta salva a criança, levando-a para a praia. Logo em seguida, regressa às águas e salva a segunda vítima. Ao chegar a terra é levado em ombros e ouve o seu nome sair da boca da multidão. Este foi o início de uma vida cheia de sucesso na arte de resgatar náufragos.

Quando morreu o antigo patrão da falua do Bugio, em vez de lhe suceder o mais antigo dos remadores, foi acordado entre todos que o lugar seria cedido ao mais novo, mas também mais hábil e digno remador, Joaquim Lopes. Foi a partir deste momento que passou a ser conhecido como Patrão Lopes, nunca perdendo a simpatia e humildade que lhe era característica.

Em Fevereiro de 1856, a escuna inglesa “Howard Primrose” foi abalada por um terrível temporal, acabando por encalhar, tendo Joaquim Lopes efetuado um salvamento arrojado e destemido da tripulação do navio.

He was born on 19th August 1798, in the Algarve. In 1808 he started his career at sea, under the guidance of his father. At the age of 10 he already jumped from the boat, gathered the sails, climbed the masts and spread the nets.

When he was 22 years old he headed to Paço de Arcos, as fishing in the Algarve was not very profitable. In recognition of his professional merit he was offered the position of rower in the Bugio's falua (type of sailboat).

Naturally skilled, he soon proved to be the most knowledgeable of the youth of the mouth of the Tagus and was always willing to dive into the water as often as necessary until he brought ashore all those who needed his help.

His first rescue dates back to 1823, on a day when a peasant, with his son on his shoulders, decided to ford the river that was still flowing strong. At one point the peasant loses foot, drops the child and they are both dragged down the river, waving their arms. Amid all this confusion, a man throws himself into the water and, diving again and again, saves the child, carrying him to the beach. Soon after, he returns to the water and saves the second victim. Upon reaching land he is carried in triumph as the crowd shouts his name. This was the beginning of a life full of success in the art of rescuing people from the sea.

When the former skipper of the Bugio's falua died he was not succeeded by one of the senior rowers; rather, it was agreed by all that the place would be given to the youngest but also the most skilled and worthy rower, Joaquim Lopes. It was from this moment

É na sequência deste feito que recebe a primeira de onze condecorações – a medalha de prata da Rainha Vitória concedida pelo governo inglês.

Apesar de ter uma vida difícil, e uma família para alimentar, quando Patrão Lopes recebia dinheiro pelos seus salvamentos, repartia-o pelos seus camaradas mais pobres.

EM 1862

Patrão Lopes e os seus companheiros salvaram toda a tripulação do iate “Almirante” que tinha ficado completamente despedaçado no meio de um temporal. A surpresa foi, na sequência deste salvamento, o rei D. Luís ter ido à sua humilde casa felicitá-lo, e tendo ficado encantado com a conversa tida convida o herói a visitá-lo no seu Paço de Caxias. Na despedida, o rei D. Luís ofereceu o colar da “Torre e Espada, de Valor, Lealdade e Mérito”. Quando um dia, lhe perguntaram quantas pessoas tinha salvo, a resposta foi: “Até trezentas contei. Mas depois disso não fiz mais caso de seguir na contagem!”.

Com o aumentar da idade, foi ficando doente e com dificuldades em andar, pelo que andar sobre as ondas era um autêntico sacrifício físico. No entanto, continuou a dirigir tudo quanto respeitava à atividade do seu salva-vidas, ficando dias inteiros à frente de sua casa, observando o mar para que ninguém passasse despercebido em caso de perigo. Patrão Lopes faleceu na madrugada do dia 21 de Dezembro de 1890. Paço de Arcos ficou de luto, o comércio fechou, e muitos foram os que prestaram a última homenagem a este herói. ⇐

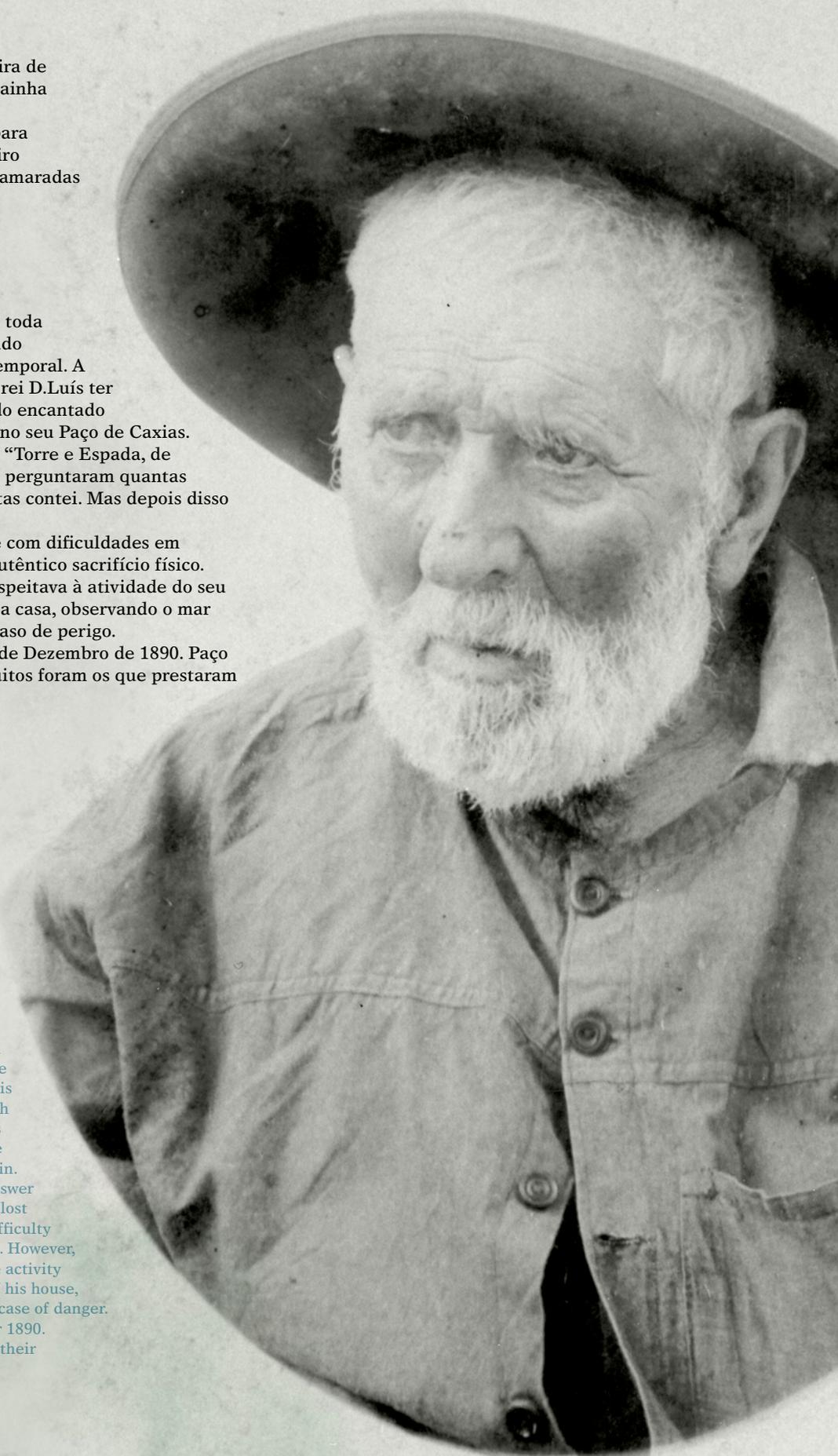
on that he became known as *Patrão* (Skipper) Lopes, never losing his characteristic friendliness and humility.

In February 1856, the British schooner “Howard Primrose” was rocked by a terrible storm, eventually running aground, and Joaquim Lopes made a bold and fearless rescue of the ship’s crew. As a result of this feat he is given the first of eleven medals - the Queen Victoria silver medal, awarded by the English government.

Even though life was hard and he had a family to feed, whenever *Patrão* Lopes received any money for his rescues he shared it with his poorer comrades.

In 1862, Patrão Lopes and his companions saved the entire crew of the yacht “Admiral” that had been completely shattered by a thunderstorm. The surprise was that, after this rescue, King Luís visited him at his humble home to congratulate him and, delighted with their conversation, invites the hero to visit him in his Caxias Palace. In parting, King Luís awarded him the “Tower and Sword, for Value, Loyalty and Merit” chain. When asked how many people he had rescued the answer was: “I counted up to three hundred. But after that I lost count!”. As he grew older he became sick and had difficulty walking; walking upon the waves was a true sacrifice. However, he continued to direct everything that concerned the activity of his lifeguard boat, spending entire days in front of his house, watching the sea so that no one passed unnoticed in case of danger.

Patrão Lopes passed away at dawn on 21st December 1890. Paço de Arcos mourned, trade closed and many paid their last respects to this hero. ⇐





SEDE DOS PESCADORES DA PRAIA VELHA

FISHERMEN'S BUILDING IN PAÇO DE ARCOS

Até 2009 a designada praia velha de Paço de Arcos encontrava-se desqualificada e com uma utilização desorganizada. O espaço utilizado para a atividade piscatória na praia velha de Paço de Arcos foi alvo de uma intervenção profunda que veio requalificar a Praia Velha e a zona envolvente, através da criação de um espaço público de qualidade de forma a servir não só as necessidades dos pescadores como as do público em geral.

A intervenção previu a criação de uma praça ampla, áreas de estacionamento e a construção de um edifício de apoio à atividade piscatória, e criação de um acesso mais funcional das embarcações à praia e ao mar.

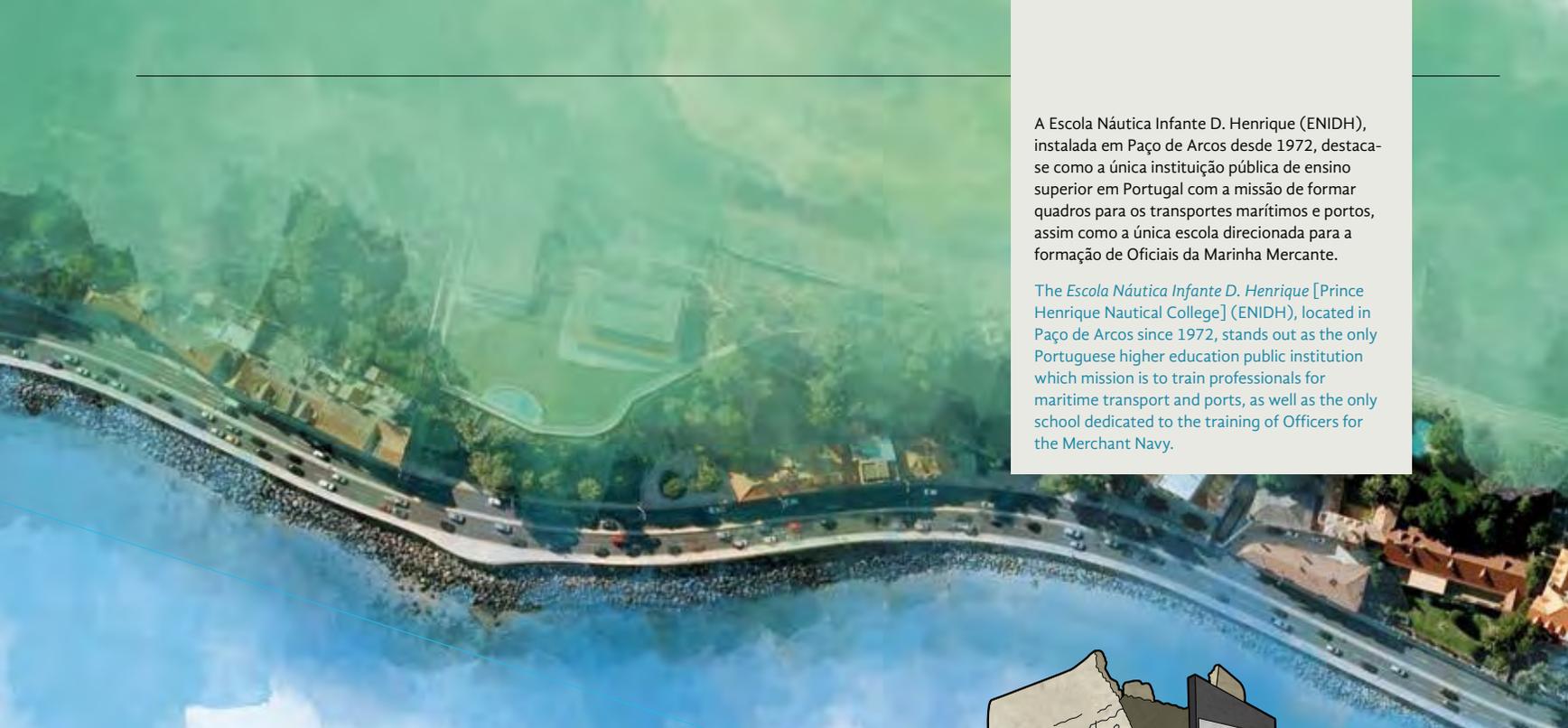
O edifício encontra-se degradado e carente

de uma intervenção, pelo que após auscultação dos pescadores se decidiu realizar obras de melhoramento no edifício.

Será de referir, que esta ação vem ao encontro das expectativas dos pescadores e é fundamental e determinante para o sucesso da atividade piscatória local. O Projeto Base para o Edifício inclui na primeira zona a alteração da área de copa para área de trabalho e lavagens e a eliminação da zona de convívio e construção do local de descarga e registo do pescado, para transportar à Lota, o pescado capturado, pelos pescadores profissionais desse Local. Assim, prevêem-se pequenas intervenções de adequação e reparações diversas, que têm a ver com questões de segurança e salubridade.

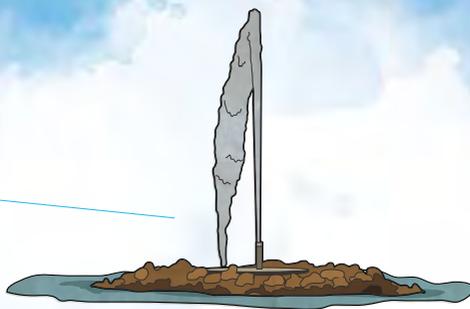
Up to 2009 the so-called *Praia Velha* [Old Beach] in Paço de Arcos was degraded and its use disorganised. The space used for the fishing activity in Paço de Arcos' *Praia Velha* has undergone an extensive intervention that rehabilitated both *Praia Velha* and the surrounding area, through the creation of a quality public space to serve not only the needs of the fishermen but also those of the general public. The intervention included the creation of a large square and parking areas and the construction of a building to support the fishing activity, as well as the creation of a more functional access for the boats to reach the beach and the sea. The building is now degraded and in need of an intervention; therefore, and upon

consulting the fishermen, it was decided to carry out improvement works. It should be noted that this action meets the expectations of the fishermen and is fundamental and decisive for the success of the local fishing activity. The Base Project for the building includes, in the first area, the transformation of the kitchen in a work and washing area and the elimination of the leisure area as well as the construction of a space for the unloading and registration of fish, to transport to the auction market the fish caught by the local professional fishermen. Thus, small interventions are also planned for various adaptations and repairs, related to issues of safety and hygiene.



A Escola Náutica Infante D. Henrique (ENIDH), instalada em Paço de Arcos desde 1972, destaca-se como a única instituição pública de ensino superior em Portugal com a missão de formar quadros para os transportes marítimos e portos, assim como a única escola direcionada para a formação de Oficiais da Marinha Mercante.

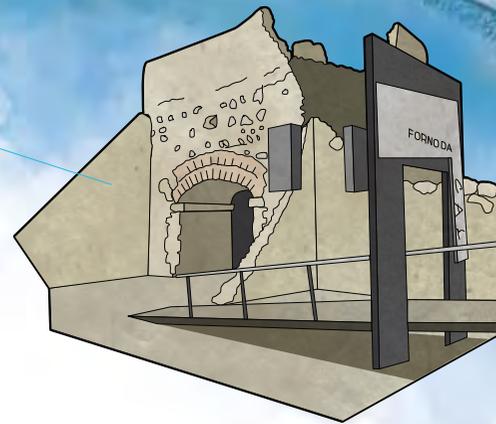
The *Escola Náutica Infante D. Henrique* [Prince Henrique Nautical College] (ENIDH), located in Paço de Arcos since 1972, stands out as the only Portuguese higher education public institution which mission is to train professionals for maritime transport and ports, as well as the only school dedicated to the training of Officers for the Merchant Navy.



GEISER

Considerado um dos mais recentes ícones da paisagem da barra do Tejo, o Géiser de Paço de Arcos é o maior existente no Oceano Atlântico. Em funcionamento desde 2002, o Géiser foi habituando a população da Grande Lisboa a uma mistura de luz e cor, que ilumina as noites da Avenida Marginal. Esta verdadeira obra de arte, projetada, através de dois motores submersos, água a uma altura de cerca de 50 metros, onde um jogo de luzes verdadeiramente delicioso constitui um quadro deslumbrante da barra do Tejo.

Considered one of the latest icons of the Tagus bar landscape, the Paço de Arcos Geyser is the largest one in the Atlantic Ocean. In operation since 2002, the Geyser has accustomed to people of the Lisbon region to a mix of light and colour that illuminates the nights of the Coastal Avenue. This true work of art uses two underwater motors to thrust water at a height of about 50 meters, in a truly delightful play of light that creates a stunning picture of the Tagus bar.



FORNOS DA CAL

LIMESTONE KILNS

O conjunto é constituído por cinco fornos, de planta circular, de queima de cal que estavam ligados entre si. A referência mais antiga referente ao conjunto de fornos data de 1582, sendo que a sua exploração constituiu durante séculos uma atividade económica importante na zona, e atualmente conserva um elevado valor histórico e cultural para o concelho.

The set consists of five circular kilns for the calcining of limestone that were connected to each other. The earliest reference to this group of kilns dates from 1582 and, for centuries, its operation constituted an important economic activity in the area; nowadays, it is of high historical and cultural value for the municipality.

UM DIA NA VIDA DE UM PESCADOR

A DAY IN THE LIFE OF A FISHERMAN

TEXTO . TEXT CARLA ROCHA
FOTOGRAFIA . PHOTO CARLOS SANTOS



Carlos Dias é pescador profissional há 11 anos. A vida nunca lhe foi fácil ou simples. Para trás deixou uma tarefa igualmente árdua que já não interessa. Casou e tem duas filhas. É como pescador que ganha a vida, que sustenta a casa que alimenta a prole. É talvez a falar da sua família que se permite abandonar à emoção. De resto, vê a vida com uma certa dureza de quem já se habituou a ter uma existência complicada ‘tenho uma filha de 16 anos e outra de 21. São boas miúdas e muito inteligentes. Às vezes a minha mulher vem comigo, mas tenho de fazer o seguro e se a pesca não rende, é dinheiro deitado borda fora. Mas gosto quando ela vem. Faz-me companhia, sabe como é’. O dia ainda tarda a amanhecer e já Carlos Dias se encontra no café do João no mercado de Paço de Arcos para o seu *mata-bicho* antes da pescaria. Ali conhecem-se todos. Os bons dias atropelam-se. Carlos é saudado por todos como o Maminhas ‘ninguém me trata por Carlos Dias. Para eles sou o maminhas e não me importo. Aliás, eu queria colocar Maminhas no meu barco mas começaram por me dizer que era feio e tal e não coloquei... olhe, estou arrependido. Que mal tem em ser maminhas?’. Carlos Dias é o presidente da Associação de Pescadores de Paço de Arcos. Todo o seu discurso é uma luta por melhores condições para si e os seus

Carlos Dias has been a professional fisherman for 11 years. Life was never easy or simple for him. He left behind an equally arduous job that no longer matters. He got married and has two daughters. It is as a fisherman that he makes a living, supports his home and feeds his family. It is perhaps when speaking of his family that he allows himself to express his emotions. In everything else he looks at life with a certain hardness of one who has gotten used to having a complicated existence. “I have a daughter who is 16 and another who is 21. They are good girls and very smart. My wife comes with me sometimes, but I have to insure her and if the fishing is not good it is money thrown overboard. But I like it when she comes along. She keeps me company, you know”. Long before dawn, Carlos Dias is already at João’s café, in the Paço de Arcos market, taking his breakfast before the fishery. Everyone knows everyone there. There is a cascade of “Good Mornings”. Carlos is greeted by all as the “Maminhas” (Portuguese informal word for “breasts”). “No one calls me Carlos Dias. To them I’m Maminhas and I don’t mind. In fact, I wanted to name my boat Maminhas but people told me it was rude





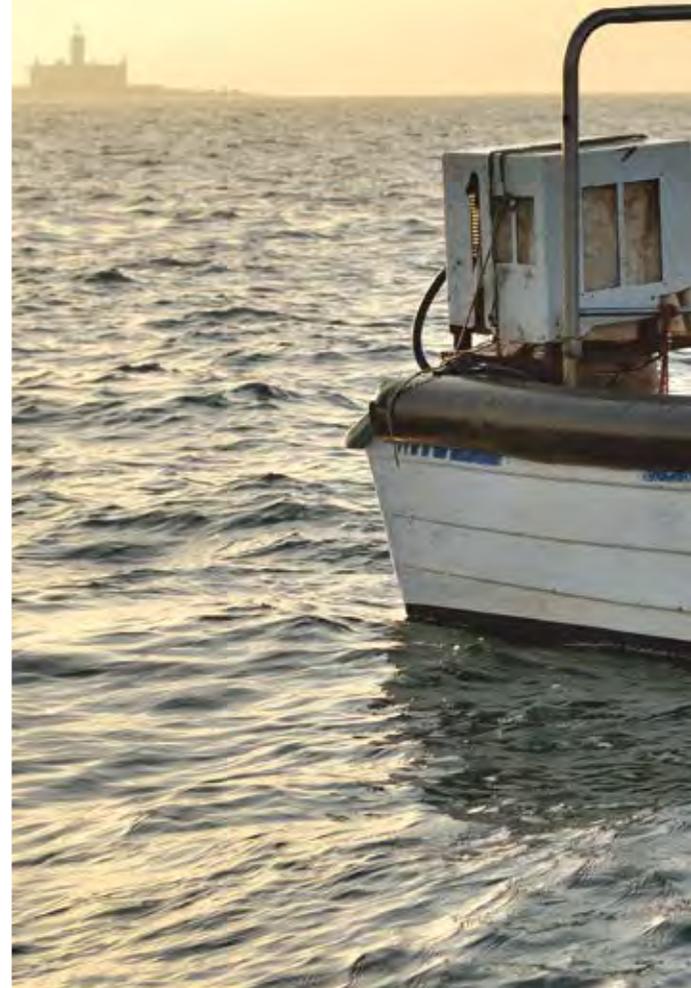
colegas de profissão ‘Somos pescadores centenários. As pessoas chegam a Paço de Arcos e acham piada ao facto de haver pescadores. Os turistas, então, adoram, mas precisamos de condições. É verdade que temos uma sede nova, mas ela não é suficiente nem está organizada de forma concertada para o propósito do nosso trabalho [a Sede de Pescadores irá ser alvo de obras de requalificação de forma a ir ao encontro das necessidades dos cerca de 40 pescadores profissionais que Paço de Arcos possui. Ver mais nesta revista]. Nunca tínhamos tido uma sede nossa e agora temos mas precisávamos que possuísse soluções para o pescado que não possui. Ouvi falar de umas obras, veremos...’. Enquanto se dirige para a praia, passa um pescador desportivo que não sabe bem onde lançar a linha. Olha para Carlos Dias e pergunta-lhe: ‘Maminhas, qual o melhor sitio para pescar?’, Carlos Dias responde de prontidão ‘Na água, sabe, o peixe está misturado e anda por aí’, diz apontado para toda a água que se espraia à sua frente. Entra no ‘coco’ um pequeno barco que se encontra na praia velha e que só tem o propósito

de o levar para o seu barco maior ‘o meu barco comprei-o em segunda mão. Custou-me 15 mil euros. Custou muito a pagar. Sabe, isto é uma vida difícil. Nem sempre a pesca dá. Aliás, muitas das vezes não dá. Nunca temos subsídios. E, no inverno, temos meses que aquilo que devemos pagar à segurança social é pouco menos do que todo o dinheiro que ganhamos. Como é que podemos fazer, diga lá? Nunca houve tantas dívidas dos pescadores à segurança social. A malta se tiver 120 euros e com fome, não vai pagar a segurança social, vai comer’. Meteu-se no barco: ‘hoje o dia está para o polvo’. Maminhas conhece o rio como as palmas das suas já calejadas mãos. A cavala na piteira traz um e outro polvo. Os pequenos Carlos Dias devolve à água ‘há quem fique com eles, mas eu não acho bem. Devem crescer. Comer pequeno só os caracóis’. Os grandes levam um corte entre os olhos e são colocados nos baldes. O polvo continua vivo muito tempo depois de apanhado. Começa a nadar pelo barco, a preparar tudo o que vê. As embarcações passam umas pelas outras e a maioria já se vai conhecendo. Saúdam-se. ‘Ó maminhas

and so on, so I gave up... now I regret it. What’s wrong with calling it *Maminhas*?”. Carlos Dias is the president of the Paço de Arcos Fishermen Association. His entire speech is a fight for better working conditions for himself and his colleagues. “We have been fishermen for centuries. People come to Paço de Arcos and like the fact that there are fishermen. The tourists love it; but we need conditions. It is true that we have a new station, but it is not enough and it’s not organized in a manner that agrees with the purpose of our work [the Fishermen’s station will be the object of rehabilitation works in order to meet the needs of the about 40 professional fishermen working in Paço de Arcos. More information in this issue]. We had never had our own headquarters and now we have one but we needed it to have solutions for the fish that it does not have. I heard of some works, we shall see...”. As he heads to the beach, a recreational fisherman who does not quite know where to cast

SOMOS PESCADORES CENTENÁRIOS.
AS PESSOAS CHEGAM A PAÇO DE
ARCOS E ACHAM PIADA AO FACTO DE
HAVER PESCADORES. OS TURISTAS,
ENTÃO, ADORAM, MAS PRECISAMOS
DE CONDIÇÕES.

We have been fishermen for centuries. People come to Paço de Arcos and like the fact that there are fishermen. The tourists love it; but we need conditions.







his line goes by. He looks at Carlos Dias and asks: “*Maminhas*, where’s is the best place to fish?”. Carlos Dias answers promptly “In the water; you know, the fish is mixed and swims around”, he says pointing to all the water that spreads ahead of him. He enters the “*Coco*”, a small boat moored in Praia Velha which only purpose is to carry him to his larger boat. “I bought my boat in second hand. It cost me 15 thousand Euros. I had a hard time paying for it. You see, this is a difficult life. The fishery doesn’t always pay. In fact, it often doesn’t. We never get any grants. And, in the winter, there are months when what we have to pay to social security is little less than all the money we earn. How can we get by, can you tell me? There have never been so many fishermen in debt to the Social Security. If we have 120 Euros and are hungry, we’re not going to pay social security, we’re going to eat”. He gets into the boat: “today is a good day for octopus”. *Maminhas* knows the river like the back of his callused hands. The mackerel used as bait attracts one octopus and then another. Carlos Dias returns the small ones to the water, “some people keep them but I don’t think that’s right. They should grow. The only small things I eat are snails”. The large ones are cut between the eyes and are placed in the buckets. The octopus remains alive for a long time after it’s caught. It starts to move around the boat, climbing everything in sight. The boats pass each other and the majority are acquaintances. There are greetings. “*Maminhas*, look sharp!” someone calls out. *Maminhas* smiles. In the loneliness of the hours there a nearly palpable beauty in that swing of the water, the sun climbing, the other boats punctuating the water, the Bugio far beyond and the feeling of a time that does not seem to pass. We kill time. Until that spot is





NUNCA HOUE TANTAS DÍVIDAS DOS
PESCADORES À SEGURANÇA SOCIAL.
A MALTA SE TIVER 120 EUROS E COM FOME,
NÃO VAI PAGAR A SEGURANÇA SOCIAL,
VAI COMER.

*There have never been so many
fishermen in debt to the Social Security.
If we have 120 Euros and are hungry,
we're not going to pay social security,
we're going to eat.*

**Em Paço de Arcos
existem 40 pescadores**

*Paço de Arcos has
40 fishermen*

põe-te bonito', ouve-se. Maminhas sorri. Dentro da solidão das horas, há uma beleza quase palpável naquele balanço das águas, o sol a ficar alto, os outros barcos a pontuarem a água, o bugio ao fundo e a sensação de um tempo que parece que não passa. Engana-se o tempo. Até que aquele sítio deixa de dar. Não há mais polvos. Toca a mudar de sítio. E é quase que uma dança. Os barcos vão mudando de lugar uma e outra vez. No fim Carlos Dias não conseguiu mais do que 7 polvos. O dia não foi feliz. 'haja saúde', diz. À beira de meio século de vida, Carlos avança para a praia, para a doca, para casa e para o descanso. Amanhã haverá outro dia. Talvez tenha mais sorte. Ou talvez não. Não espera muito do futuro. No fim volta a falar em nome dos pescadores 'nós só queremos poder fazer o nosso trabalho com mais condições. Temos sempre tantas dificuldades. A doca fica longe. Gastamos tanto dinheiro em seguros, em gasolina, em segurança social em tudo, que só gostávamos de ter mais condições e até apoios para fazermos este trabalho. Não falo por mim, Carlos Dias, mas por todos os cerca de 40 profissionais que aqui existem. Temos orgulho nesta terra, esperamos que esta terra também tenha orgulho em nós'. →



exhausted. There are no more octopi. It's time to move to another place. It's almost like a dance. The boats switch places time and time again. In the end, Carlos Dias did not catch more than 7 octopi. The day was not good. "At least there's health", he says. About to turn fifty, Carlos advances to the beach, to the dock, to his home and his rest. Tomorrow will be another day. Maybe he'll be luckier. Or maybe not. He doesn't expect much from the future. Towards the end he speaks once more on behalf of the fishermen "all we want is to be able to do our jobs with better conditions. It's always so difficult. The dock is far away. We spend so much money on insurances, fuel, social security and everything else that we just want to have better conditions and even some support to do our jobs. I am not speaking for myself, Carlos Dias, but for all the about 40 professionals who work here. We are proud of this land and hope this land is also proud of us". →



RESPEITAMOS TODO O PATRIMÓNIO DE OEIRAS, SEJA NOSSO OU NÃO

WE RESPECT ALL OF OEIRAS' HERITAGE, WHETHER IT'S OURS OR NOT

CARLOS BELOTO HISTORIADOR E RESPONSÁVEL PELA RECUPERAÇÃO DA QUINTA REAL DE CAXIAS
HISTORIADOR E RESPONSÁVEL PELA RECUPERAÇÃO DA QUINTA REAL DE CAXIAS

Fui praticamente bombardeado com a notícia do jornal *Público* sob o título «Palácio sob tutela militar vandalizado e a cair aos bocados em Caxias», publicada por José António Cerejo, na edição de 22 de Dezembro de 2015, uma reportagem que vem na sequência de um movimento cívico denominado Fórum Cidadania Lisboa, que ao tomar conhecimento da situação, não hesitou em enviar, no dia anterior, ao ministro da Defesa, Azeredo Lopes, uma carta a pedir esclarecimentos e a perguntar se já se pensou no assunto. Claro que o senhor ministro, recém-empossado, terá respondido cordialmente que o seu ministério estava agora a estudar esse e outros casos pendentes, uma vez que a hipótese, que se pusera em 2012, de alienação do imóvel ficara sem consequências práticas. Longe de estar em desacordo com a necessidade de se recuperar o Património e em particular a Quinta Real de Caxias na qual se integra o Paço Real, mas não pode deixar passar mais esta oportunidade de esclarecer factos da história da Quinta, assim:

1. Os jardins e Cascata foram iniciados em 1775 pelo príncipe D. Pedro de Bragança mais tarde D. Pedro III pelo casamento com D. Maria I.
2. D. Francisco morre em 1742.
3. O Paço começou a ser construído em Agosto de 1785. É, portanto, uma obra muito posterior ao terramoto de 1755.
4. O Paço serviu para apoio à Família Real nas suas deslocações a Caxias, quer para assistir à partida dos grandes barcos para a Índia ou Brasil, quer para assistir às vindimas ou aos muitos jantares, lanches e festas de que temos notícia. Depois do regresso da Corte vinda do Brasil, o Paço passou a servir de residência temporária de algumas personagens ligados à Corte como por exemplo a D. Amélia de Leuchtenberg, esposa em segundas núpcias de D. Pedro

IV, imperatriz do Brasil, duquesa de Leuchtenberg e de Bragança, a sua filha D. Maria Amélia de Bragança, princesa do Brasil, D. Luís, entre alguns outros enquanto o Palácio da Ajuda não ficou habitável.

5. Quanto à classificação do Paço não é como refere a notícia é bom esclarecer que só duas salas do piso intermédio (salão nobre e quatro da Imperatriz) foram classificadas. Estes são os factos que deveriam interessar saber, principalmente quando se pretende apelar para a justiça da pretensão. No entanto desde 2007 foram feitos estudos e investigações que permitiram descobrir as telas pintadas das duas dependências classificadas. A expensas da Câmara Municipal de Oeiras, as telas foram fotografadas num formato de alta resolução. O signatário fez o restauro digital do material fotográfico e, neste momento este material está pronto para publicação. Simultaneamente foi feito o levantamento de todo o edifício em Autocad por um grupo de voluntários coordenados pelo signatário. Por último embora o aspeto geral do interior seja deprimente a estrutura parece em bom estado de conservação muito devido a reparação total do telhado nos anos 70 do séc. XX. Para este espaço estão a ser equacionadas várias propostas de programa em colaboração com a CM de Oeiras. Finalizando, repito “E justo necessário e já devia ter sido feito há muito tempo, falo naturalmente da recuperação do Paço de Caxias, mas não estando resolvida a questão da posse pela parte da CM de Oeiras, alguns passos já foram dados para que o que é mais importante não se perdesse e não perdeu!” –

Cronica baseada na notícia do publico:
<http://www.publico.pt/local/noticia/palacio-sob-tutela-militar-vandalizado-e-a-cair-aos-bocados-em-caxias-1718150>

I was practically bombarded by the article published in *Público* under the title “Palace under military tutelage vandalized and falling apart in Caxias”, written by José António Cerejo, on the edition of 22nd December 2015, which follows the story of the civic movement Fórum Cidadania Lisboa that, upon learning of the situation, did not hesitate to send (the day before) a letter to the Minister of Defence Azeredo Lopes requesting clarification and asking if he had already thought about the matter. Naturally, the newly invested Minister has responded cordially that his ministry is now studying that and other pending cases, since the hypothesis set forth in 2012, the sale of the property, had failed to produce any practical effects. Far from disagreeing with the need to recover our Heritage and, in particular, the Caxias Royal Estate that includes the Royal Palace, I cannot, nonetheless, neglect this opportunity to clarify some facts regarding the history of the Estate:

1. The gardens and the Cascade were begun in 1775 by Prince Pedro de Bragança, later King Pedro III by marriage to Queen Maria I.
2. Prince Francisco died in 1742.
3. The construction of the Palace began in August 1785. Therefore, its construction begins long after the 1755 earthquake.
4. The Palace was used by the Royal Family on its visits to Caxias, either to watch the departure of the vessels to India or Brazil or to attend the wine harvest or the many dinners, luncheons and parties of which we have reports. After the return of the Court from Brazil the Palace was used as the temporary residence of some personalities related to the Court - such as Amélia of Leuchtenberg, second wife of King Pedro IV, Empress of Brazil, Duchess of Leuchtenberg and Bragança, her daughter Maria Amélia de Bragança, Princess of Brazil,



and Prince Luis, among a few others - while the Ajuda Palace was not made habitable.

5. As for the classification of the Palace, it is not as stated in the news article; it is important to clarify that only two rooms in the intermediate floor (the noble hall and the Empress' room) were classified. These are the facts that should be pertinent, especially when the goal is to argue the fairness of the claim. However, studies and research carried out since 2007 have revealed the painted canvas on the two rooms classified. At the expense of the Municipality of Oeiras, the canvases were photographed in high resolution. The undersigned performed the digital restoration of the photographic material and, at present, that material is ready for publishing. At the same time, a group of volunteers coordinated by the undersigned performed the Autocad survey of the entire building. Lastly, and although the general situation of the interior is depressing, the structure seems to be in good state of repair, largely due to the complete repair of the roof in the 1970s. Several proposals are being studied for this space, in cooperation with the Municipality of Oeiras. In closing, I repeat “It is fair and necessary and it should have been done a long time ago; I speak, naturally, of the recovery of the Caxias Palace but, since the issue of the ownership by the Municipality of Oeiras has not yet been solved, a few steps have already been taken so that what was more important did not disappear and it has not!” –

Text based on the article published by *Público*:
<http://www.publico.pt/local/noticia/palacio-sob-tutela-militar-vandalizado-e-a-cair-aos-bocados-em-caxias-1718150>

O JAMOR ESTÁ A MUDAR PARA SI

PLANO DE GESTÃO E ORDENAMENTO ESTRATÉGICO DO CENTRO DESPORTIVO NACIONAL DO JAMOR

THE JAMOR IS CHANGING FOR YOU
PLAN FOR THE MANAGEMENT AND STRATEGIC PLANNING
OF THE JAMOR NATIONAL SPORTS CENTRE

TEXTO . TEXT CARLA ROCHA & FOTOGRAFIA . PHOTO JQPV ARQUITETOS ASSOCIADOS

O Centro Desportivo Nacional do Jamor (CDNJ), localizado na Área Metropolitana de Lisboa, no Concelho de Oeiras, ocupa uma área com cerca de 200 hectares e constitui um espaço privilegiado para o desenvolvimento da prática desportiva quer para praticantes do desporto federado e de alto rendimento como para os cidadãos que aí ocorrem para prática desportiva informal ou recreativa e também para assistir a eventos desportivos de diferentes modalidades. O CDNJ é, por outro lado, uma área privilegiada para atividades lúdicas e recreativas, sendo historicamente procurado pelos habitantes do Concelho de Oeiras, como dos concelhos limítrofes, por turistas ou frequentadores de espetáculos desportivos e culturais, para usufruto das zonas de lazer, dos circuitos de manutenção e de várias outras valências deste equipamento desportivo de excelência.

A área de intervenção do PGOE-CDNJ, localiza-se na proximidade do Rio Tejo, entre os aglomerados de Caxias, Queijas e Cruz-Quebrada/Dafundo, a Poente, Norte e Nascente respetivamente e, tem

como limite a Sul, a margem direita da foz do Rio Jamor. A intervenção que se pretende levar a cabo, através do PGOE-CDNJ, compreende todo o território do CDNJ, uma vez que subsistem deficiências de carácter infraestrutural quer ao nível das instalações desportivas, quer dos espaços de lazer e recreio, edifícios administrativos, habitações – casas de função e espaços naturais, nomeadamente o Rio Jamor e área florestal. Abrange, ainda, os edifícios de carácter cultural e religioso, existentes neste território, de que destacam o sistema de quintas – Quinta do Balteiro, Quinta da Graça e a capela da Nossa Sr.ª da Boa Viagem e todas as infraestruturas básicas de saneamento (substituição e atualização da rede antiga existente), de águas, eletricidade e rede viária na qual se incluem necessariamente os parques de estacionamento. ⇐

The Centro Desportivo Nacional do Jamor/Jamor National Sports Centre (CDNJ), located in the Lisbon Metropolitan Area, Municipality of Oeiras, spans over an area of about 200 hectares and is a privileged space for the practice of sports both for high performance athletes and



members of sports federations and for the citizens who use it for informal or recreational practice of sports and to watch different types of sports events.

Moreover, the CDNJ is a privileged area for leisure and recreational activities and historically sought by the residents of the Municipality of Oeiras and of neighbouring municipalities, by tourists and by sports and cultural events audiences who take advantage of its leisure areas, maintenance circuits and of various other facilities of this sports centre of excellence.

The area of intervention of the PGOE-CDNJ is located in the vicinity of the Tagus River, between the Caxias, Queijas and Cruz-Quebrada/Dafundo hubs to West, North and East, respectively, and is limited to the South by the right

bank the mouth of the Jamor River. The intervention to be carried out through the PGOE-CDNJ comprises the entire CDNJ territory, as there are still shortcomings in terms of the infrastructure, namely in regards to sports facilities and areas for leisure and recreation, administrative buildings, houses (staff quarters) and natural spaces, specifically the Jamor River and the forest area.

It also comprises buildings of cultural and religious nature that exist in that territory, among which stand out the farms system - Quinta do Balteiro, Quinta da Graça - and the chapel of Nossa Sr.ª da Boa Viagem, as well as all basic sanitation (replacement and updating of the existing network), water and electricity infrastructures and roads (including the parking lots). ↗



INTERVENÇÕES PREVISTAS PARA O CDNJ:

- Implementação da Cidade do Futebol
- Criação de pistas de BTT e XCO
- Criação da rede de percursos acessíveis do CFNJ
- Requalificação da carreira de tiro
- Implantação da rede de fibra ótica por todas as instalações
- Instalação da Casa das Federações (casa EDP)
- Reabilitação da pista de crosse/corta-mato (Quinta do Balteiro)
- Reabilitação da envolvente à pista de crosse/corta-mato (Quinta do Balteiro)
- Reabilitação das margens do rio Jamor na zona da Quinta do Balteiro
- Requalificação da zona adjacente aos esteiros
- Instalação do centro de medicina desportiva
- Instalação do centro de documentação, investigação e estudos avançados do Jamor (quinta da Graça)
- Reabilitação da paisagem e estrutura ribeirinha do CDNJ
- Plano de eficiência energética e ecosustentabilidade do CDNJ

INTERVENTIONS PLANNED FOR THE CDNJ:

- Implementation of the *Cidade do Futebol* / Football City
- Creation of BTT and XCO tracks
- Creation of the CDNJ network of accessible paths
- Requalification of the shooting range
- Installation of fibre optics in all facilities
- Installation of the *Casa das Federações* / Federations House (Casa EDP)
- Rehabilitation of the cross-country track (Quinta do Balteiro)
- Rehabilitation of the area around the cross-country track (Quinta do Balteiro)
- Rehabilitation of the margins of the Jamor River in the *Quinta do Balteiro* area
- Requalification of the area surrounding the estuaries
- Installation of the sports medicine centre
- Installation of the Jamor documentation, research and advanced studies centre (Quinta da Graça)
- Rehabilitation of the riverside structure and landscape of the CDNJ
- CDNJ energy efficiency and eco-sustainability plan

PASSEIO MARÍTIMO

UMA VARANDA PARA O TEJO

THE SEASIDE PROMENADE - A BALCONY ONTO THE TAGUS

TEXTO . TEXT FILIPA CUSTÓDIO ✎ FOTOGRAFIA . PHOTO GABINETE DE COMUNICAÇÃO

O Concelho de Oeiras, possui uma frente ribeirinha com cerca de 9 Km de extensão. O espaço físico da Orla Litoral do Concelho de Oeiras é fortemente condicionado no que respeita a intervenções no local tanto pelas fortes barreiras físicas constituídas pela EN-6 (conhecida como Marginal) e linha de caminho-de-ferro Lisboa-Cascais como pelas fortes condições de agitação marítima motivadas pelas marés e corrente do Rio que se acentuam pela variação e força dos ventos dominantes. Apesar da frente ribeirinha do estuário do Tejo ser território do Concelho de Oeiras, a sua jurisdição administrativa está cometida à Administração do Porto de Lisboa (APL), o que não tem inibido a Câmara de, através do diálogo e do estabelecimento de parcerias construtivas, prosseguir activamente na modernização, recuperação e qualificação de toda esta faixa. O estuário do Tejo é um património ambiental, económico e sócio cultural que deve ser protegido, qualificado e optimizado através de uma grande diversidade de ambientes e equipamentos.

The Municipality of Oeiras has a waterfront of about 9 km.

The physical area of the Municipality of Oeiras' waterfront poses severe constraints to any interventions to the area, both due to the physical barriers created by the EN-6 road (known as the *Marginal* or Coastal Road) and the Lisboa-Cascais railway track and to the large waves created by the tides and the river's currents which are accentuated by the variation and strength of prevailing winds. Although the riverfront of the Tagus estuary is part of the Municipality of Oeiras territory, its administrative jurisdiction is held by the Administração do Porto de Lisboa / Lisbon Port Authority (APL), a fact that has not inhibited the Municipality from - through dialogue and the forging of constructive partnerships - actively pursuing the modernization, rehabilitation and qualification of this entire area.

The Tagus estuary is an environmental, economic and socio-cultural heritage that must be protected, qualified and optimized through a wide range of atmospheres and equipments.





A DEVOLUÇÃO DO RIO À POPULAÇÃO

RETURNING THE RIVER TO THE POPULATION

A requalificação da Orla Litoral do Concelho de Oeiras deve ser entendida como um todo. Sendo certo que não é possível requalificá-la de uma só vez em toda a sua extensão, os projetos têm vindo a desenvolver-se em vários níveis de operacionalidade de intervenção de modo a que de acordo com oportunidades diversas ou investimentos possíveis de canalizar rapidamente se possam pôr em execução. Assim, numa tentativa de devolver o rio à população têm-se desenvolvido, por fases, projetos de intervenção urbanística enquadrados em princípios de sustentabilidade, respeitando o ambiente e as especificidades do local onde se inserem. Deste modo, pretende-se revalorizar, gradualmente, a relação de Oeiras com o Rio, recuperando o ambiente e a paisagem, reconvertendo os usos da área litoral, assegurando a integração deste espaço no tecido da “cidade”, ligando-o à água através de percursos pedonais. Neste momento há obra feita (Fase 1 e Fase 2), há obra em estudo e a ser lançada (Fase 3 – FASE A).

The requalification of the Coastal Area of the Municipality of Oeiras must be understood as a whole. While it is true that the area is too large for one single intervention, projects for various levels of intervention have been prepared so that they can be quickly executed as different opportunities or potential investments arise that can directed to that goal. Therefore, in an attempt to return the river to the population, we have been developing a set of urban intervention projects (in stages), designed according to principles of sustainability and respect for the environment and the specificities of the site where the interventions take place. Thus, the goal is to gradually enhance Oeiras’ relationship with the River, by recovering the environment and the landscape, reconvertng the uses of the coastal area and ensuring the integration of this space into the fabric of “city” by connecting it to the water through pedestrian routes. At this time there are works already completed (Phase 1 and Phase 2) and there are works being studied and yet to be launched (Phase 3 – PHASE A).

FASE 1

ENTRE O FORTE DE S. JULIÃO DA BARRA E O FORTE DE S. JOÃO DAS MAIAS

PHASE 1: BETWEEN THE SÃO JULIÃO DA BARRA FORT AND THE SÃO JOÃO DAS MAIAS FORT

A primeira fase de requalificação, desenvolvida por iniciativa da Câmara Municipal de Oeiras, (em parte em iniciativa conjunta com a A.P.L.), teve início em 1993 e foi concluída em 2005.

Para além da construção da 1ª fase do Passeio Marítimo com uma extensão de cerca de 2400m, as intervenções realizadas incluíram: a construção da Piscina Oceânica, de um Porto de Recreio de Oeiras (com mais de 250 lugares de amarração) e equipamentos de apoio assim como o apoio de restauração e de comércio aplicado ao local, estacionamento, acessibilidades, zonas verdes e colocação de obras de arte ao longo do percurso pedonal.

Também a Praia de Sto. Amaro de Oeiras foi intervencionada com a inclusão de um pontão em cada extremo para recolha e manutenção da areia, bem como foram reformulados todos os equipamentos de praia.

The first phase of requalification, developed by initiative of the Municipality of Oeiras (partly in joint venture with the APL), began in 1993 and was completed in 2005. In addition to the construction of the first phase of the Seaside Promenade, with an extension of about 2,400 meters, the interventions included the construction of the Oceanic Swimming Pool and the construction of the Oeiras Yachting Harbour (with more than 250 moorings) and support equipment, as well as of restaurants and specialised local shops, parking, accesses and green areas and the placement of artworks along the pedestrian route. The Santo Amaro de Oeiras beach was also the object of an intervention, with the inclusion of a jetty at each end for the collection and fixation of the sand and the replacement of all beach equipments.



FASE 2

ENTRE O FORTE DE S. JOÃO DAS MAIAS E A PRAIA DE PAÇO-DE-ARCOS

PHASE 2: BETWEEN THE SÃO JOÃO DAS MAIAS FORT AND THE PAÇO-DE-ARCOS BEACH

Esta obra concluída em Março de 2009, com uma extensão de cerca de 1450m, da autoria do Arq. Paisagista Prof. Sidónio Pardal, dá continuidade ao Passeio Marítimo que se prolonga ao longo de toda a orla litoral do concelho (1ª fase), proporcionando um percurso pedonal que assume particular importância dada a dificuldade de acesso e de fruição desta zona de excelência, não só para as populações residentes mas também para o turismo da Costa do Sol.

O troço agora tratado vem dar continuidade a um programa de obra que agarra o Passeio existente junto ao Forte do São João das Maias e o prolonga até à Praia de Paço de Arcos, integrando o paredão longitudinal preexistente que data dos anos 40.

Com esta intervenção, além de se assegurar a fruição deste trecho da orla costeira, confere-se segurança, asseio e valorização estética a um espaço que é particularmente atraente mas que não estava acessível. A ideia caracteriza-se pela subtil simplicidade do desenho e pela força da expressão paisagística do sítio. A estereotomia da pedra clivada naturalmente confere à estrutura do passeio uma harmonia bruta que se conjuga com as tonalidades e os movimentos das águas do mar.

Para além dos objetivos específicos do percurso pedonal, alcança-se também uma proteção e estabilização das vertentes escarpadas

do afloramento basáltico, na medida em que, algumas pedras soltas e instáveis constituíam uma ameaça para as pessoas que se aventuravam a deambular pelo sopé e pela crista da escarpa. Também o próprio Forte de São João das Maias, em parte ameaçado pela rebentação das ondas em períodos de tempestade, fica definitivamente protegido, já que o esporão construído a poente não é suficiente para neutralizar a energia das ondas neste local. A procura regular do Passeio Marítimo por centenas de milhares de pessoas atesta a sua utilidade e constitui uma importante valorização não apenas para o concelho de Oeiras mas para a área metropolitana, constituindo-se como uma infra-estrutura associada à utilização de apoio às praias costeiras e actividades

Completed in March 2009, with an extension of about 1,450 meters, this project was designed by the Landscape Architect Prof. Sidónio Pardal to extend the Seaside Promenade that runs along the entire coastal area of the municipality (1st phase), providing a pedestrian route that is particularly important in light of the difficulties in accessing and enjoying this area of excellence, not only for resident populations but also for the tourism of the Costa do Sol.

Not only does this intervention ensure the enjoyment of this section of the coastline but it also enhances the safety, cleanliness and aesthetics of a space that is particularly attractive but that was not accessible. The idea is characterized by the subtle simplicity of the design and strength of the site's landscaping. The stereotomy of the cleaved stone naturally awards the structure of the promenade a rough harmony that combines with the colours and the movements of the sea. In addition to other specific goals, the pedestrian promenade also ensures the protection and stabilization of the steep slopes of the basaltic outcrop, since some loose and unstable rocks were a threat to those who ventured to wander the foot and the crest of the scarp.

Já desfrutou do Passeio Marítimo este ano?

Have you enjoyed the Seaside Promenade this year?



náuticas. O investimento público total desta obra foi de 5.200.000,00€, sendo que 1.310.547,48€ foram concedidos como incentivo financeiro pela Secretaria de Estado e Turismo através do Programa de Intervenção Turismo Linha de Apoio I – Território, Destino e

Produtos Turísticos, a qual reconheceu o interesse turístico do Passeio Marítimo, como uma infra-estrutura de ligação entre várias outras infra-estruturas existentes, constituindo-se como uma complementaridade entre elas o que contribui para a sua valorização.

Also, the São João das Maias Fort, partly threatened by waves in stormy periods, is now permanently protected, since the spur built to the west was not enough to counteract the energy of the waves in this site. The regular enjoyment of the Seaside Promenade by hundreds of thousands of people testifies to its usefulness and is an important added-value not only for the municipality of Oeiras but also for the metropolitan area, as an infrastructure that is also used in the support to coastal beaches and nautical activities.

The public investment in this work totalled 5,200,000.00 Euros, of which 1,310,547.48 Euros were granted as financial incentives by the State and Tourism Department through the Programa de Intervenção Turismo Linha de Apoio I – Território, Destino e Produtos Turísticos (State Program of support to tourism), which acknowledged the tourism potential of the Seaside Promenade as an infrastructure that connects several other existing infrastructures, complementing them and contributing to their enhancement.

FASE 3/A

ENTRE A BAÍA DOS GOLFINHOS E A PRAIA DA CRUZ-QUEBRADA

PHASE 3/A: BETWEEN THE GOLFINHOS BAY AND THE CRUZ-QUEBRADA BEACH

O objetivo principal desta intervenção (FASE A), da autoria do gabinete empresa WW – Consultores de Hidráulica Marítima S.A., e que se encontra em início de obra, é a construção do passeio marítimo entre o muro nascente da Ribeira de Barcarena e o limite nascente da proteção já existente ao longo da obra de proteção marítima da linha férrea entre Caxias e a Praia da Cruz-Quebrada. O passeio marítimo, nesta fase, terá uma extensão total de aproximadamente 1990m e uma largura mínima de 7,5 m, sendo 2,5 m destinados à ciclovía e os restantes 5,0 m à circulação pedonal. Os principais

objetivos estabelecidos para este troço são:

- Alargamento e beneficiação do percurso já existente entre a Curva do Mónaco e a Praia da Cruz-Quebrada;
- Obras de defesa costeira;
- Instalação de iluminação;
- Instalação de mobiliário e equipamento urbano.

Face às intervenções previstas neste troço de passeio marítimo, não serão introduzidas alterações no regime morfodinâmico atualmente existente, dado que as obras mantêm a sua defesa frontal em talude de enrocamento existente e preservam os alinhamentos da atual frente litoral.

The main goal of this intervention (PHASE A), designed by the office of WW - Consultores de Hidráulica Marítima S.A., which is in the early stages of execution, is the construction of the Seaside Promenade between the east wall of the Barcarena Streamlet and the east limit of the pre-existing protection along the maritime protection of the railway track between Caxias and Cruz-Quebrada Beach. At this stage, the Seaside Promenade will have a total length of approximately 1,990 meters and a minimum width of 7.5 meters, 2.5 m of which reserved for the bike lane and the remaining 5.0 m for pedestrians.

The main goals for this section are:

- Widening and improvement of the pre-existing path between the Mónaco Curve and the Cruz-Quebrada Beach;
- Coast protection works;
- Installation of lighting;
- Installation of urban furniture and equipment.

In view of the interventions planned for this section of the Seaside Promenade, changes to the currently existing morphodynamic regime will not be introduced, since the works do not alter the frontal prote

BASES GERAIS DE PROJETO

A Fase A deste troço de passeio marítimo será constituída pelas seguintes zonas de intervenção distintas, designadas por:

Praia do Forte de São Bruno:

Nesta zona prevê-se a construção do passeio marítimo entre o Forte de São Bruno e a curva do Mónaco, numa extensão de aproximada de 130 m. Neste troço o passeio confina a nascente com o muro vertical existente que delimita a avenida marginal e a poente com a plataforma dos equipamentos de restauração e esplanadas existente na Praça do Forte de S. Bruno. Entre o molhe da ribeira de Barcarena e o acesso em rampa da avenida marginal à praia localizada a nascente do Forte, o pavimento e a largura o passeio não são objeto de intervenção, mantêm-se o pavimento já existente em calçada de blocos de calcário. Neste troço mantém-se os dois acessos em rampa e o acesso em escada entre a avenida marginal a praia.

Curva do Mónaco / Plataforma Panorâmica:

A implantação da estrutura do passeio marítimo será cingida ao muro da avenida marginal, construída sobre o talude de enrocamento existente, com o comprimento de aproximadamente 190 m. Nesta zona o talude de enrocamento existente será removido parcialmente para construção do muro de betão de contenção da plataforma e do pavimento e será construída uma nova proteção marítima com blocos de enrocamento.

No antigo pontão de apoio aos socorros a naufragos, antigos alicerces relativos ao antigo “Forte de Nossa Senhora do Vale” também conhecido como “Forte de Caxias”, é agora designado pelo projeto como plataforma panorâmica. Aqui será efetuada a reparação da estrutura existente (revestimento lateral com blocos e pavimento com lajes de pedra)

e será construído um talude de enrocamento na continuidade da proteção marítima a construir no alinhamento do passeio marítimo na curva do Mónaco.

Esta plataforma será então convertida numa plataforma panorâmica e numa zona de lazer equipada com mobiliário urbano (papeleiras, bancos, e módulos de estacionamento de bicicletas)

Plataforma Panorâmica / Linha do Caminho de Ferro:

Nesta zona a plataforma marítima existente tem um comprimento de aproximadamente 239 m e será alargada de modo a obter uma largura mínima de 7,5 m. No alargamento da plataforma e à semelhança do descrito na zona da curva do Mónaco, o talude de enrocamento existente será removido parcialmente para a construção do muro de betão de contenção da mesma e do pavimento e será construída uma nova proteção marítima com blocos de enrocamento; No alargamento da plataforma e à semelhança do descrito na zona anterior o talude de enrocamento será removido parcialmente para construção do muro de betão de contenção da estrutura da plataforma e será reposto o enrocamento entre o muro e o manto de enrocamento existente.

Linha do Caminho-de-ferro:

o passeio marítimo nesta zona tem um comprimento de aproximadamente 1256 m e será alargado de modo a obter uma largura mínima de 7,5 m. No alargamento da plataforma e à semelhança do descrito na zona anterior o talude de enrocamento será removido parcialmente para construção do muro de betão de contenção da estrutura da plataforma e será reposto o enrocamento entre o muro e o manto de enrocamento existente.

A obra da Fase A da 3ª Fase do Passeio Marítimo, foi consignada à empresa Mota-Engil, Engenharia e Construção S.A. pelo valor de 2.535.000€ + IVA.



PROJECT GENERAL BASES

Phase A of this section of the seaside promenade will be composed of the following distinct intervention zones:

São Bruno Fort Beach: the plan for this area comprises the construction of the Seaside Promenade between the São Bruno Fort and the Monaco curve, over an extension of approximately 130 meters. In this section the Promenade is limited, to the east, by the existing vertical wall which delimits the coastal road and, to the west, by the restaurant and terraces deck that exists in the São Bruno Fort's Square. Between the Barcarena streamlet's jetty and the access ramp from the coastal road to the beach, located to the east of the fort, the pavement and the width of the sidewalk will not be altered; the existing limestone blocks pavement will be kept. In this section are also preserved the two access ramps and the access staircase between the beach and the coastal road.

Mónaco Curve / Scenic Platform: the implementation of the Seaside Promenade's structure will be adjacent to the coastal road wall built on the pre-existing riprap slope, with a length of approximately 190 meters. In this area the existing riprap slope will be partially removed to build the concrete containment wall for the pavement and the platform and a new maritime protection will be built from riprap blocks.

In the old jetty of support to lifesaving operations, the old foundations of the old Nossa Senhora do Vale Fort - also known as Caxias Fort - are now designated by the project as scenic platform. This area's pre-existing structure will be repaired (side facing with stone blocks and pavement with stone slabs) and a riprap embankment will be built in the continuity of the maritime protection to be erected in the same line as the Seaside Promenade in the Monaco curve. This platform will then be converted into a scenic platform and a leisure area equipped with street furniture (trash cans, benches and parking modules for bikes).

Scenic Platform / Railway Track: in this area the existing seaside platform has a length of approximately 239 meters and will be extended in order to obtain a minimum width of 7.5 meters. In the widening of the platform, and as described for the Monaco curve zone, the existing riprap slope will be partially removed to build the concrete containment wall for the platform and the pavement and a new maritime protection will be built with riprap blocks;

Railway Track: In this area the seaside promenade is approximately 1,256 meters long and will be widened to obtain a minimum width of 7.5 meters. In the widening of the platform, and as described for the previous area, the riprap embankment will be partially removed to allow the construction of the containment concrete wall for the platform structure and the replacement of the riprap between the wall and the existing riprap layer.

The works for Phase A of the Third Stage of the Seaside Promenade were awarded to the company Mota-Engil, Engenharia e Construção S.A. for the amount of 2,535,000€ + VAT.

FASE 3/B

ENTRE A FORTE DA GIRIBITA E A BAÍA DOS GOLFINHOS

PHASE 3/B: BETWEEN THE GIRIBITA FORT AND THE GOLFINHOS BAY

Também da autoria do gabinete empresa WW – Consultores de Hidráulica Marítima S.A., o projeto relativo à Fase B encontra-se ainda numa etapa embrionária uma vez que o mesmo se encontra sujeito a Avaliação de Impacte Ambiental, pelas alterações/intervenções propostas para a Praia de Caxias.

Os primeiros estudos que se realizaram para este troço tinham por base os seguintes objetivos:

- requalificação da envolvente à “Praia” de Caxias (com criação de uma Praça de receção, um Solarium e zonas de estadia);
 - estabelecer o contacto com os fortes da Giribita e S. Bruno;
 - dinamizar a praça do forte de S. Bruno;
 - aumentar a rede ciclável;
 - criação de mais condições para promoção da atividade física e desportiva que permitam um estilo de vida saudável.
- Contudo, só após a emissão do Relatório de Impacte Ambiental é que se poderá definir concretamente o programa final a ser desenvolvido em projeto de execução. ▸

Also designed by the company WW – Consultores de Hidráulica Marítima S.A., the project for Phase B is equally at a very early stage, as it is subject to an Environmental Impact Evaluation due to the alterations/interventions proposed for the Caxias Beach.

The first studies carried out for this section were based on the following goals:

- Requalification of the area surrounding the Caxias beach (with the creation of an Hospitality Plaza, a Solarium and rest areas);
- Creation of a connection between the Giribita and São Bruno Forts;
- Revitalisation of the São Bruno Fort's square;
- Expansion of the bike lane;
- Creation of more conditions for the promotion of physical and sports activities that facilitate a healthy life style.

However, only after the Environmental Impact Report is issued will it be possible to specify the final program to be developed by means of an execution project. ▸

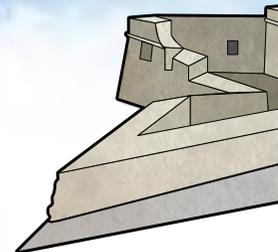
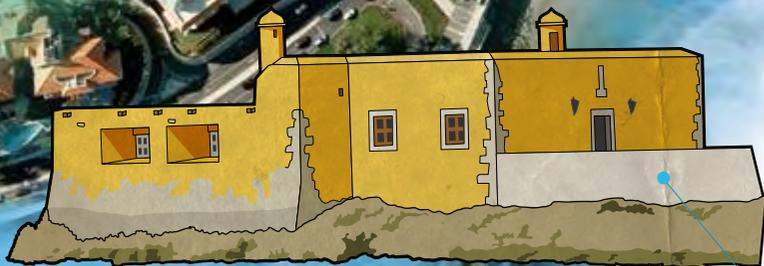




SABIA QUE...

Em Caxias já existiu um forte de seu nome "Forte de Nossa Senhora do Vale", e que hoje apenas restam os seus alicerces?

In Caxias there was once a fort named "Forte de Nossa Senhora do Vale" and that today only its foundations remain?



PEQUENO FORTE CONSTRUÍDO,
ENTRE PAÇO DE ARCOS E CAXIAS,
NO SÉCULO XVII POR ORDEM
DE D. JOÃO IV.

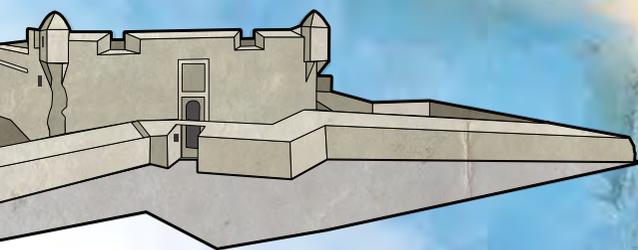
*Small fort built between Paço
de Arcos and Caxias in the
seventeenth century by order
of King João IV.*

FORTE DA GIRIBITA

GIRIBITA FORT

Pequeno forte construído, entre Paço de Arcos e Caxias, no século XVII por ordem de D. João IV. Tem sobre a entrada principal uma pedra com as armas reais e uma inscrição relativa à sua construção - 1649. Por um Ato de 26 de Junho de 1947, o forte foi entregue à Marinha de Guerra.

Small fort built between Paço de Arcos and Caxias in the seventeenth century by order of King João IV. Over the main entrance it bears a slab with the royal arms and an inscription marking its construction - 1649. The fort was assigned to the Navy by a law enacted on 26th June 1947.



FORTE DE SÃO BRUNO

SÃO BRUNO FORT

Localiza-se na confluência da ribeira de Barcarena com o Tejo, tendo em frente a Estação Ferroviária em Caxias. A sua construção foi iniciada em 1647, e o seu nome decorre do facto de ter sido edificado muito perto do Convento de Laveiras dos Frades Cartuxos de São Bruno. Fazia parte da primeira linha de fortificações marítimas e fluviais, construídas após a Restauração, entre o Cabo da Roca e a Torre de Belém, para defesa da cidade de Lisboa, permitindo assim cruzar fogo com o Forte de Nossa Sra. de Porto Salvo à direita.

It is located in the confluence of the Barcarena streamlet with the Tagus river, across from the Caxias Railway Station. Its construction began in 1647 and its name derives from the fact that it was built very close to the Laveiras Convent of the Carthusian Friars of St. Bruno.

It was part of the first line of marine and river fortifications, built after the Restoration between the Roca Cape and the Belém Tower to defend the city of Lisbon, allowing crossfire with the Nossa Senhora de Porto Salvo Fort, on the right.

QUINTA REAL DE CAXIAS

CAXIAS ROYAL ESTATE

A construção da Quinta Real de Caxias foi iniciada no século XVIII pelo infante D. Francisco, filho de D. Pedro II e de D. Maria Sofia Neuburg. Da antiga propriedade há a salientar o palácio e edifícios e os belos jardins e cascata monumental, o principal elemento do conjunto em que se evidencia a articulação da componente paisagística, arquitetónica e escultórica. O centro do jardim é dominado pela monumental cascata, construída pelos mestres Mathias Francisco. Decoram todo este conjunto as estátuas em terracota da oficina de Machado de Castro (século XVIII), que nos contam a história da deusa Diana.

A Quinta Real de Caxias, que outrora foi residência de verão da família real, foi parcelada na 1ª metade do século XX. O palácio, jardins e cascata ficaram na posse do Ministério do Exército e a restante área ficou sob a responsabilidade do Ministério da Justiça.



VEJA TAMBÉM
A CRÔNICA NA PÁGINA 41
SEE ALSO THE
ARTICLE ON PAGE 41

The construction of the Caxias Royal Estate began in the eighteenth century, by initiative of Prince Francisco, son of King Pedro II and Lady Maria Sophia of Neuburg.

From the former estate stand out the palace, the buildings and the beautiful gardens and their monumental cascade, the main element of a design that emphasises the harmony of the landscape, architectural and sculpted components.

The centre of the garden is dominated by the monumental cascade, built by the masters Mathias Francisco. The entire set is decorated by terracotta statues from the workshop of Machado de Castro (eighteenth century) that tell the story of the goddess Diana. The Caxias Royal Estate, once the summer residence of the Royal family, was split in the first half of the twentieth century. The palace, gardens and cascade became the property of the Ministry of the Army and the remaining area of the Ministry of Justice.

*Já deu o primeiro mergulho
do ano nas nossas praias?*

Have you taken the first dive of the year in our beaches?

SAPAL AS PLANTAS DO TEJO

Salt marsh, the plants of the Tagus

TEXTO . TEXT ISABEL CAÇADOR

ILUSTRAÇÃO . ILLUSTRATION TÂNIA ROCHA



A definição de sapal tem mudado ao longo do tempo, mas hoje a maioria dos investigadores considera que os sapais se definem por possuírem solos provenientes de sedimentos aluviais e estuarinos transportados pelas marés, que são colonizados por plantas vasculares, herbáceas ou arbustivas (vegetação halófito) e são regularmente inundados pelas águas de marés, de salinidade variável. Com larga distribuição geográfica e possuindo grande variabilidade ecológica, os sapais integram-se em ecossistemas mais complexos, designadamente nos estuários e lagunas costeiras. Nas regiões temperadas, os sapais caracterizam-se por valores elevados de produtividade, que são dos mais elevados da biosfera. Com a sua elevada produtividade e uma baixa taxa de decomposição, estes ecossistemas desempenham um papel importante, por exemplo, atuando como “sinks” de carbono, que retiram da atmosfera e armazenam nos tecidos das plantas,

contribuindo assim para a redução do dióxido de carbono atmosférico. Em muitos casos, e particularmente no caso dos sapais situados em sistemas estuarinos, as correntes de maré transportam contaminantes de origem fluvial, ou proveniente das áreas urbanas, industriais e agrícolas que envolvem o estuário. Vários trabalhos referem a importância dos sapais na remediação natural do sistema estuarino, através da acumulação e retenção de nutrientes e metais pesados contribuindo neste caso para diminuir a eutrofização do sistema estuarino e para a minimização dos efeitos tóxicos dos metais. Os sapais constituem ainda reservatórios genéticos importantes, para além de serem habitat natural de várias espécies, nomeadamente de peixes e aves migradoras. A biodiversidade é um fator importante e a contribuição das funções ecológicas dos sapais para a riqueza específica nas regiões costeiras tem sido bem demonstrada.

The definition of salt marsh has changed over time, but today most researchers think that the salt marshes are defined by soils created from alluvial and estuarine sediments carried by the tides, which are colonized by vascular, herbaceous or shrub plants (halophyte vegetation) and are regularly flooded by tidal waters of varying salinity. With wide geographic coverage and great ecological variability, the salt marshes are part of more complex ecosystems, namely in coastal lagoons and estuaries. In temperate regions, the salt marshes are characterized by high levels of productivity, among the highest in the biosphere. With their high productivity and a low decomposition rate, these ecosystems play an important role, for example, acting as carbon “sinks”, removing carbon from the atmosphere and storing it in plant tissue, thereby contributing to the reduction of atmospheric carbon dioxide. In many cases, and particularly in the case of the salt marshes located in estuarine systems, tidal currents transport contaminants from rivers or from urban, industrial and agricultural areas surrounding the estuary. Several studies mention the significance of salt marshes in the natural remediation of the estuarine systems, through the accumulation and retention of nutrients and heavy metals, thus contributing to reduce the eutrophication of the estuarine systems and to minimize the toxic effects of metals. Salt marshes are also important genetic reservoirs, as well as the natural habitat of various species, particularly migratory birds and fish. Biodiversity is an important factor and the contribution of the ecological functions of salt marshes to the specific richness in coastal regions has been well demonstrated.



Já olhou o Tejo bem nos olhos?

Have you looked the Tagus in the eyes?



AS PLANTAS DE SAPAL E A SUA DISTRIBUIÇÃO

A presença e distribuição das plantas no sapal são uma das características mais marcantes da ecologia destes habitats, que sempre atraiu a atenção dos investigadores. De facto, em sapais em formação, assiste-se a uma primeira colonização de espécies pioneiras, de um modo geral incluídas nos géneros *Salicornia* e *Spartina*, que posteriormente dão lugar a outras espécies, dos géneros *Atriplex*, *Halimione* e *Sarcocornia*, correspondendo este processo a diferentes estádios de uma mesma sucessão. No entanto, o posicionamento das plantas de um sapal já estabelecido corresponde a uma zonação, ou seja, acontece de acordo com as características físico-químicas do sedimento, respondendo a diferentes alturas de maré.

SALT MARSH PLANTS AND THEIR DISTRIBUTION

The presence and distribution of plants in the salt marsh is one of the most striking features of the ecology of these habitats, which has always attracted the attention of researchers. In fact, when a salt marsh is being formed, there is an initial colonization by pioneer species, generally included in the *Salicornia* and *Spartina* genera, which later give way to other species of the *Atriplex*, *Halimione* and *Sarcocornia* genera, a process that corresponds to different stages of a same sequence. However, the positioning of plants in an already established salt marsh corresponds to a zonation, that is, it happens according to the physical-chemical characteristics of the sediment, in response to different tide heights.

LISTA DAS ESPÉCIES MAIS FREQUENTES DOS SAPAIS DO ESTUÁRIO DO TEJO

List of the most frequent species in the Tagus estuary salt marshes:

No baixo sapal

Spartina maritima (Curtis) Fernald
Salicornia ramosissima J.Woods
Juncus maritimus Lam.

No sapal médio

Halimione portulacoides (L.) Aellen
Sarcocornia fruticosa (L.) A.J. Scott
Sarcocornia perennis (Mill.) A.J. Scott
Aster tripolium L.

No sapal alto

Arthrocnemum macrostachyum (Moris.) Moris
Atriplex halimus L.
Inula crithmoides L.
Juncus acutus L.
Polygonum maritimum L.
Salsola vermiculata L.
Suaeda vera Forssk. ex J.F.Gmel

In the low marsh

Spartina maritima (Curtis) Fernald
Salicornia ramosissima J.Woods
Juncus maritimus Lam.

In the medium marsh

Halimione portulacoides (L.) Aellen
Sarcocornia fruticosa (L.) A.J. Scott
Sarcocornia perennis (Mill.) A.J. Scott
Aster tripolium L.

In the high marsh

Arthrocnemum macrostachyum (Moris.) Moris
Atriplex halimus L.
Inula crithmoides L.
Juncus acutus L.
Polygonum maritimum L.
Salsola vermiculata L.
Suaeda vera Forssk. ex J.F.Gmel



A MAIS BELA VARANDA PARA O TEJO

THE MOST BEAUTIFUL BALCONY TO THE TAGUS





PONTE FILIPINA

FILIPINA BRIDGE

Foi construída, em 1608, graças à perseverança e abnegação de um Frade Franciscano de seu nome Frei Rodrigo de Deus, da Ordem dos Arrábidos, do Convento da Ordem de Ribamar, que junto do Senado de Lisboa, presidido na época por D. João de Castro, pugnou para que a mesma fosse construída. Como as razões que apresentou eram evidentes e reais, conseguiu que se resolvessem executar a sua proposta, com a condição de que a mesma deveria correr por conta e zelo do Frade. Por isso, a insígnia que existe gravada num dos parapeitos diz o seguinte “A SIDADE MANDOU FAZER ESTA PONTE E AS MAIS OBRAS À CUSTA DO REAL POVO NO ANO DE 1608”. Na altura, o reino de Portugal era Governado por um Vice - Rei, de seu nome D. Cristóvão de Moura e Távora, 1º. Marquês de Castelo Rodrigo. Este Frade, era conhecido pela sua piedade e as suas epístolas.

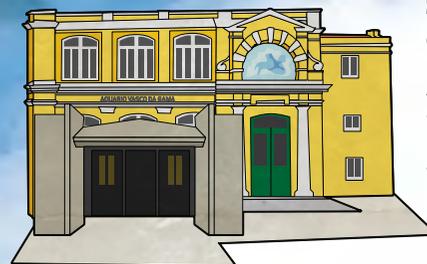
Built in 1608, thanks to the perseverance and dedication of the Franciscan Friar Rodrigo de Deus, of the Order of the Arrábidos, from the Convent of the Order of Ribamar, who persuaded the Lisbon Senate, chaired at the time by João de Castro, to approve its construction. As the reasons he presented were obvious and real, he managed to have his proposal executed, on the condition that it be built at the expense and under the direction of the Friar. This explains the insignia engraved on one of the parapets, which reads “THE CITY HAD THIS BRIDGE AND THE OTHER WORKS BUILT AT THE EXPENSE OF THE ROYAL PEOPLE IN THE YEAR 1608”. At the time, the kingdom of Portugal was governed by a Viceroy, named Cristóvão de Moura e Távora, the 1st Marquis of Castelo Rodrigo. The Friar was known for his piety and his epistles.



SABIA QUE...

O Aquário Vasco da Gama já tem 118 anos e foi um dos primeiros Aquários em todo o Mundo?

The Vasco da Gama Aquarium is 118 years old and was one of the world's first Aquariums?



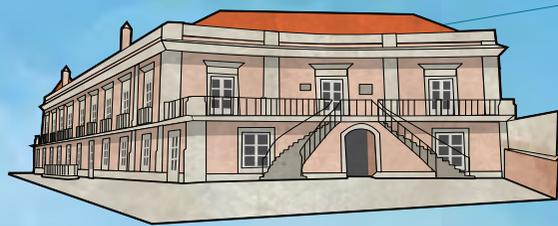
AQUÁRIO VASCO DA GAMA

VASCO DA GAMA AQUARIUM

O Aquário Vasco da Gama foi mandado construir para celebrar o 4º Centenário da partida de Vasco da Gama para a viagem do descobrimento do Caminho Marítimo para a Índia, tendo sido Inaugurado em 20 de Maio de 1898 numa grande cerimónia com a presença da Família Real.

Em 1901, a administração do Aquário foi entregue à Marinha, onde permanece até hoje como organismo cultural. Atualmente tem uma exposição dos exemplares vivos, que apresenta espécies animais e vegetais pertencentes aos mais variados grupos zoológicos e botânicos.

Built to celebrate the 4th Centennial of Vasco da Gama's departure on the voyage that discovered the Ocean Route to India, it and was inaugurated on 20th May 1898 in a grand ceremony attended by the Royal Family. In 1901 the administration of the Aquarium was entrusted to the Navy and continues in its custody to this day, as a cultural facility. Currently, the live specimens exhibit and the Museum deserve special attention.



PALÁCIO RIBAMAR

RIBAMAR PALACE

Edifício de dois pisos, de linhas austeras. Foi construído no século XVIII pelo conde do Vimioso, D. Francisco Paula Portugal, em terrenos do Convento de S. José de Ribamar. O palácio teve por proprietários os condes de Lumiar, os marqueses de Valença, o conde Cabral, que o comprou em 1872 e o doou ao conde da Foz. De 1920 a 1928 funcionou como casino. Mais tarde, as suas instalações albergaram uma escola secundária.

Em 1962, o imóvel foi adquirido pela Câmara Municipal de Oeiras. Hoje integra a Biblioteca Municipal de Algés, o Centro de Dança de Oeiras, o Espaço do Cidadão de Algés.

A two-storey building of austere lines, it was built in the eighteenth century by the Count of Vimioso, Francisco Paula Portugal, on the grounds of the Convent of São José de Ribamar. The palace was the property of the Counts of Lumiar, the Marquises of Valença and Count Cabral, who bought it in 1872 and donated it to the Count of Foz. From 1920 to 1928 it was used as a casino. Later, its facilities housed a secondary school. In 1962 the building was acquired by the Municipality of Oeiras. Today, it is the home of the Algés Public Library, the Oeiras Dance Centre and the Espaço do Cidadão (multipurpose administrative services centre) of Algés.



TORRE VTS

VTS TOWER

Estrutura esteticamente inovadora com as suas linhas cativantes e a inclinação que a caracteriza. A Torre VTS do Porto de Lisboa situa-se em Algés, na ponta de um molhe de um porto de abrigo artificial. Foi Inaugurada em Julho de 2001, sendo que esta estrutura, projetada pelo arquiteto Gonçalo Byrne, serve de abrigo aos Pilotos da Barra e funciona como Centro de Coordenação e Controlo Marítimo do Porto de Lisboa (CCMPL). Lá são, também, coordenadas acção de fiscalização, segurança portuária e de ambiente portuário. Neste momento é também a sede do Centro Náutico de Algés, e é junto à Torre VTS que se localiza o recente heliporto de Algés, com o serviço “Lisbon Helicopters”.

An aesthetically innovative structure, with captivating lines and a distinctive tilt, the VTS Tower of the Port of Lisbon is located in Algés, on the edge of one of the artificial harbour's jetties. Inaugurated in July 2001 and designed by the architect Gonçalo Byrne, this structure serves as a shelter for the Bar Pilots and houses the Maritime Coordination and Control Centre of the Port of Lisbon (CCMPL). It also coordinates port inspection, safety and environment actions. At present it is also the head office of the Algés Nautical Centre and is adjacent to the recent Algés heliport, with the “Lisbon Helicopters” service.



SABIA QUE...

A torre VTS, em Algés, foi considerada uma peça escultórica monolítica vertical, cuja inclinação se altera conforme o ponto de vista do observador?

The VTS tower, in Algés, has been considered a vertical monolithic sculptural piece, which slant changes according to the observer's point of view?

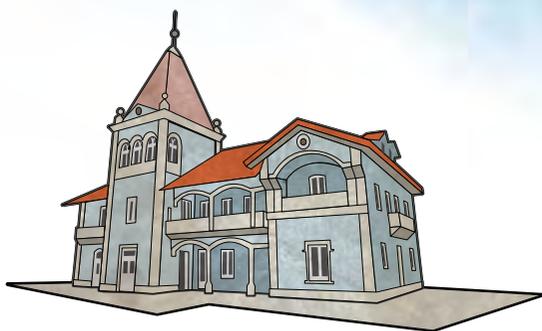


PALÁCIO ANJOS

ANJOS PALACE

O palácio foi mandado construir por Policarpo Anjos, nos finais do século XIX, sendo uma referência na arquitetura de veraneio de Algés. Outrora, este *chalet* estava inserido numa grande quinta conhecida por Vila e Parque Miramar. Nos anos 60, parte dos jardins e a Capela foram destruídos para dar lugar a novos edifícios. Mais tarde, o edifício e terrenos anexos foram adquiridos pela Câmara Municipal de Oeiras, que recuperou o conjunto e o adaptou, conferindo-lhe funcionalidade e contemporaneidade. Hoje é este Palácio que acolhe o Centro de Arte Manuel de Brito, que possui um rico acervo, fruto do trabalho e dedicação de Manuel de Brito e de sua família, constituindo um dos mais importantes núcleos da arte portuguesa do século XX, contando também com importantes referências da produção artística mais atual.

Built by Policarpo Anjos in the late nineteenth century, the palace was a reference in Algés summer architecture. This chalet was once part of a large estate known as Vila e Parque Miramar [Miramar Villa and Park]. In the '60s, part of the gardens and the Chapel were destroyed to make way for new buildings. The building and adjacent land were later purchased by the Municipality of Oeiras, which recovered the complex and adapted it, making it both functional and contemporary. Today, this Palace houses the Manuel de Brito Art Centre and its rich collection, a result of the labour and dedication of Manuel de Brito and his family, currently viewed as one of the most important centres of twentieth century Portuguese art and that also features important names of the most current artistic production.





No estuário do Tejo existem
120.000 aves aquáticas.
Os grupos mais comuns
são os Limícolas, as
gaviotas e os patos.

*The Tagus estuary is home to more than 120,000 aquatic
birds, the most common groups being the Waders,
the Seagulls and the Ducks.*

Informação de Prof. José Pedro Granadeiro
Departamento de Biologia Animal - Faculdade de Ciências, Universidade de Lisboa

Information provided by Prof. José Pedro Granadeiro
Animal Biology Department - Faculty of Sciences, University of Lisbon

Entrevista a Joaquim Boiça

Oeiras, a porta dos Oceanos

INTERVIEW WITH JOAQUIM BOIÇA
OEIRAS, THE OCEANS' GATEWAY

Joaquim Boiça explica-nos o passado da nossa costa. Conhecendo o passado, estamos mais capazes de assegurar um futuro melhor, quiçá brilhante, destes 9km de costa altamente fortificado.

JOAQUIM BOIÇA EXPLAINS OUR COAST'S PAST. BY KNOWING THE PAST WE BECOME BETTER EQUIPPED TO ENSURE A BETTER - PERHAPS BRILLIANT - FUTURE FOR THESE HEAVILY FORTIFIED 9 KM OF COAST.

TEXTO . TEXT CARLA ROCHA & FOTOGRAFIA . PHOTO CARLOS SANTOS



TEMOS EM OEIRAS UM PASSADO QUE CONFERE UMA LIGAÇÃO MUITO FORTE COM O RIO

A raiz da ocupação do litoral de Oeiras não tem muito a ver com aquilo que é a nossa costa, em que a ocupação das margens era dedicada a povoados marítimos, piscatórios, e aqui não tivemos isso. A raiz de ocupação do litoral de Oeiras também teve e tem essa ocupação mas não é a sua matriz. Aquilo que vem ser a ocupação das margens do nosso território atual, está associada a uma outra realidade: quando Lisboa está em crescimento e se transforma na “Capital da Europa”, pois era a principal cidade mercantil da Europa, é quando surge também na Europa uma nova fase histórica que está relacionada com o Renascimento e a reconfiguração da arte da guerra. Nessa reconfiguração os nossos inimigos passam a estar muito melhor apetrechados – no modo de construir e no modo de combater. Assim, Lisboa, que enfrenta agora novos potenciais inimigos, vai ter que se ajustar a essa realidade. Esse ajuste faz-se do ponto de vista estratégico, ocupando as margens. É por isso que o território de Oeiras vai ser pontuado por fortificações, tem a ver com a defesa da Cidade de Lisboa. O território de Oeiras, na ocupação das margens, esteve sempre ligado à Cidade de Lisboa, e é dentro desse contexto que retira a sua função. Agora, a presença dessas fortificações, que vai ser até ao século XX, vai mobilizar muita gente. Quem está na retaguarda destas fortificações, do aspeto, da conceção e estratégia militar destes projetos arquitetónicos, são os maiores dos maiores da sua época. Portanto, Oeiras tem este vínculo enquanto imagem – aos grandes arquitetos e engenheiros militares, afinal tratava-se da Capital. Logo, São Julião da Barra é o primeiro local em Portugal que se fortifica à Renascença, à moderna, e depois isto vai até meados do século XX, ou seja, é um percurso gigante. Esta é a maior fortaleza marítima portuguesa e uma das maiores do mundo. Em termos do seu significado militar há poucas que se lhe comparam, é uma das grandes fortificações europeias.

IN OEIRAS WE FIND A PAST THAT DEFINES A VERY STRONG BOND TO THE RIVER

The origin of the occupation of Oeiras' coast has little to do with the traditional occupation of our coast, in which the shorelines were occupied by maritime and fishing villages; none of that happened here. The occupation of Oeiras' coastline also served (and serves) that purpose but that is not its matrix. That which will come to be the occupation of the coast in our present territory is related to a different reality: as Lisbon is growing and becoming the “Capital of Europe” - at a time when it was the main market town in Europe - a new historical phase is arising in Europe, related to the Renaissance and the reconfiguration of the art of war. As a result of this reconfiguration our enemies became much better equipped – in terms of construction and fighting skills. Therefore, Lisbon, that faced new potential enemies, had to adjust to this reality. This adjustment was made from a strategic point of view, by occupying the river banks. That is why the territory of Oeiras becomes punctuated by fortifications, related to the defence of Lisbon. In terms of the occupation of the banks, the territory of Oeiras has always been linked to the city of Lisbon and it is from that context that it draws its function. So, the presence of these fortifications, which extended up to the twentieth century, mobilized a great number of people. The people behind those fortifications - the appearance, design and military strategy of those architectural projects - were the best of the best of their time. Therefore, the image of Oeiras has this connection – to the great architects and military engineers; it was the Capital after all. Therefore, São Julião da Barra is the first site in Portugal to be fortified in the Renaissance style, the modern style, and this continues until the mid-twentieth century, so it was a very long run. This is the biggest Portuguese maritime fortress and one of the largest in the world. In terms of its military meaning, [there](#)

A riqueza patrimonial e cultural de Oeiras reúne o maior conjunto de arquitetura militar do mundo. Não há, de facto, igual. A importância de Lisboa enquanto cidade império é uma realidade quase até ao século XIX, e a importância estratégica de Lisboa no palco ibérico e depois no palco europeu dos acontecimentos militares é clara, e por isso Lisboa teve sempre que se fortificar, defender militarmente. Logo, ia sempre recebendo os inputs de tudo o que era evolução militar e integrava no seu território. Sendo o ponto estratégico, é normal que estejam aqui disponíveis expressões da arquitetura militar até meados do século XX. Estão aqui representadas as soluções: é um museu aberto como não há em lado nenhum.

A riqueza patrimonial e cultural de Oeiras reúne o maior conjunto de arquitetura militar do mundo. Não há, de facto, igual. A importância de Lisboa enquanto cidade império é uma realidade quase até ao século XIX, e a importância estratégica de Lisboa no palco ibérico e depois no palco europeu dos acontecimentos militares é clara, e por isso Lisboa teve sempre que se fortificar, defender militarmente. Logo, ia sempre recebendo os inputs de tudo o que era evolução militar e integrava no seu território. Sendo o ponto estratégico, é normal que estejam aqui disponíveis expressões da arquitetura militar até meados do século XX. Estão aqui representadas as soluções: é um museu aberto como não há em lado nenhum.

are few that compare to it: it is one of the major European fortifications.

The heritage and cultural wealth of Oeiras comprises the largest collection of military architecture in the world. It is indeed unique. The significance of Lisbon as an Empire City is a reality almost to the nineteenth century and the strategic importance of Lisbon in the Iberian stage and, later, in the European stage of military events is clear, so Lisbon always had the need to fortify itself, to defend itself militarily. Therefore, it kept receiving the inputs of all the military evolutions and integrating them into its territory. As a site of strategic significance, it is no surprise to find here expressions of military architecture until the mid-twentieth century. This is where those solutions are represented: it is an unmatched open-air museum.

Os canhões da fortificação de São Julião, tinham alcance suficiente para atingir qualquer embarcação que viesse para atacar Lisboa? É que a barra é tão larga.

Lisboa tem a maior abertura oceânica do continente europeu, e nesse aspeto quem entrava na barra do Tejo estava maravilhado com o que via.

Para se entrar na barra do Tejo, na altura, com embarcações à vela, era preciso conhecer e saber navegar. Todo e qualquer navio mercantil que tentasse entrar na barra do Tejo tinha que ter duas situações favoráveis: a maré na enchente e os ventos no quadrante norte. Temos que nos transportar para essa época e perceber como eram os conhecimentos transmitidos para essa época. Necessitavam destes dois fatores para conseguirem subir e entrar em Lisboa. É preciso saber calcular os tempos de passagem, pois havia perigos. A navegação à vela, por razões de segurança e de desconhecimento de alguns fatores naturais fazia com que a navegação fosse também junto à costa. Hoje entramos na barra do Tejo livremente e sem qualquer tipo de problema em enfrentar questões naturais. Naquela altura navegava-se sobretudo junto à costa. A maré de enchente não se alarga à boca do estuário uniformemente,

Did the cannons in the São Julião fort have enough range to reach any vessel that came to attack Lisbon? It is such a large river bar...

Lisbon has the largest oceanic opening of the European continent and, in this sense, those who entered the Tagus bar were amazed by what they saw.

At the time, to sail up the Tagus bar you needed to know the bar and how to navigate it. Each and every merchant ship that tried to enter the Tagus bar needed two factors in its favour: a rising tide and winds in the north quadrant. We have to imagine ourselves in those times and understand how knowledge was transmitted. They needed these two factors to travel up the river and enter Lisbon. They had to know how to calculate the passage times, as there were dangers. For reasons of safety and ignorance of some natural factors, the vessels sailed along the coast. Nowadays we enter the Tagus bar freely and there is no difficulty in dealing with natural factors. At that time, sailing was mostly done along the coast. The flood tide does not extend evenly to the river mouth and it is precisely along the banks that the tide makes a kind of wedge. On many occasions, especially during the spring tides, in the phenomenon of sailing, we have the tide rising next to land and an ebbing tide by the Bugio. The strength of the fresh water is even stronger than that of salt water.

é precisamente junto à terra que o bico da maré vem vencendo. Em muitas ocasiões, principalmente nas marés vivas, no fenómeno da navegação à vela, temos, junto à terra a maré a encher e junto ao bugio a maré vaziar. A força da água doce é ainda mais forte que a da água salgada.

A ponta de São Julião da Barra, que é onde desagua o Tejo, adquire a esse nível uma importância que vai além da sua importância estratégico-militar. Do ponto de vista da navegação é fundamental, e é precisamente junto a S. Julião da Barra até Paço de Arcos que é o grande espaço natural dos naufrágios.

Então nós podemos ter no mesmo plano visual uma água salgada para cima e uma água salgada para baixo?

Sim, muitas vezes a água de vazante faz-se pelo fundo, é mais pesada. São fenómenos naturais espantosos que quem navegava à vela sabia empiricamente. Não tinha era um conhecimento prático do local e dos problemas do local.

Podemos ter vários olhares relativamente à fortaleza de São Julião da Barra: é o primeiro exemplo em Portugal da chamada arquitetura abaluartada. Mas quando olhamos para a fortaleza, a mesma também

pode ser descodificada de outra forma – porque é que tem o desenho que tem virado a Carcavelos, porque tem o desenho que tem virado ao Bugio, ou virado a Lisboa? Não é por acaso, o desenho está pensado em função da natureza navegacional da barra do Tejo. Aquilo em múltiplos aspetos é um monumento único. Nessas inter-relações com a natureza e não só, é, também, um monumento com características ímpares.

Qual a importância do Bugio nessa relação com o forte de S. Julião?

Em relação ao Bugio não era só ser os melhores dos melhores era, muitas das vezes, vencer vozes de resistência de incredibilidade. A barra do Tejo tinha uma coroa de areia gigantesca, que é numa zona em que do ponto de vista do leito do rio sobe, tem uma profundidade maior no canal central e depois naquela zona há um fenómeno natural de reunião de areias. Na altura designava-se essa grande cabeça de areia por cabeça seca (hoje nem a vemos). Esta despertou a curiosidade natural das pessoas, como suscitou junto dos arquitetos

Therefore, São Julião da Barra, where the Tagus flows into the sea, has an importance that goes beyond its strategic and military significance. From the point of view of navigation it is fundamental and it is precisely by São Julião da Barra and up to Paço de Arcos that the natural conditions for shipwrecks are more significant.

So, this means that, on the same visual plane, we can have the saltwater both rising and ebbing? Yes, the water is often receding along the river bed, as it is heavier. These are amazing natural phenomena that were part of the empirical knowledge of those who sailed. What they lacked was a practical knowledge of the site and its problems. The fortress of São Julião da Barra can be viewed from different perspectives: it is the first example in Portugal of the so-called bulwark-type architecture. But, when we look at the fortification, it can also be interpreted in a different manner - why is it designed the way it is on the side that faces Carcavelos and why is it designed the way it is on the side that faces Bugio or Lisbon? It is no coincidence, the design was conceived to match the navigation characteristics of the Tagus bar. It is a unique monument for multiple reasons. In these interrelations with nature and other factors it is a monument of unmatched characteristics.



What was the significance of Bugio in that relationship with the São Julião fort?

Regarding the Bugio it went beyond involving the best of the best, it also involved – often - beating the resisting voices of the incredulous. The Tagus bar had a gigantic sand crown in an area where the river bed rises; it is deeper in the centre channel and then a natural phenomenon of confluent sands occurs in that area. At the time the people called that large area of sand the “dry head” (now we can’t even see it). This aroused the natural curiosity of people, as did for military architects and engineers when the time came to define the defence of the entry to the bar, Lisbon’s advanced defence. They thought, and quite correctly, that if they had a military structure closing the channel, that is, facing São Julião da Barra, it would be fundamental. The historical

Lisboa tem a maior abertura oceânica do continente europeu, e nesse aspeto quem entrava na barra do Tejo estava maravilhado com o que via.

LISBON HAS THE LARGEST OCEANIC OPENING OF THE EUROPEAN CONTINENT AND, IN THIS SENSE, THOSE WHO ENTERED THE TAGUS BAR WERE AMAZED BY WHAT THEY SAW.

O Bugio representa algo de muito importante na historia mundial de engenharia foi a primeira vez que se experimentou consolidar argamassas em meio aquoso salitrado.

THE BUGIO REPRESENTS SOMETHING VERY IMPORTANT IN ENGINEERING WORLD HISTORY - IT WAS THE FIRST TIME AN ATTEMPT WAS MADE TO CONSOLIDATE MORTARS IN AN UNDERWATER ENVIRONMENT WITH THE PRESENCE OF SALTPETRE.



e engenheiros militares, quando tiveram que definir a defesa da entrada da barra, a defesa avançada de Lisboa. Pensaram muito bem que se tivessem uma estrutura militar a fechar o canal, ou seja, afrontada com São Julião da Barra, isso seria fundamental. A razão histórica do Bugio era precisamente defender Lisboa com duas estruturas afrontadas. O que está a seguir é uma história paralela: discutir a forma, discutir os canhões de São Julião a Barra – se chegavam lá ou não- fizeram ensaios de tiro, topográficos, ensaios em gabinete, para discutir qual a estrutura mais adequada – e nasceu o Bugio. Mas o Bugio, além de ser talvez o equipamento que mais está presente no imaginário Lisboeta, está no meio do rio e não se sabe bem a quem pertence (pertence a todos e não pertence a ninguém). Quem entra pela primeira vez na barra do Tejo, e confronte o olhar com a entrada de Lisboa, o seu primeiro olhar

está no Bugio. Mas o Bugio representa algo de muito importante na historia mundial de engenharia – foi a primeira vez que se experimentou consolidar argamassas em meio aquoso salitrado.

Por acaso ia questioná-lo sobre a robustez do Bugio e as areias sobre as quais está construído.

Isso é outra história. Os norte-americanos fizeram estudos que chegam a uma conclusão brutal para a ciência e para a História. Chegaram à conclusão que a predominância dos ventos norte tem uma idade, ou seja, o mundo não nasceu com a predominância dos ventos norte. Eles tentaram perceber quando é que surgiu essa predominância, e sugerem uma data – século X ou XI da nossa era (ou seja, há mil anos). A cabeça seca deriva também destes fenómenos todos conjugados. O Bugio para ser construído não podia ser construído em cima da areia. O que o arquiteto

reason for Bugio was precisely to defend Lisbon with two structures facing each other. What comes next is a parallel history: discussing the shape, discussing the São Julião da Barra cannons – whether they could cover the span – and carrying out shooting tests, topographical surveys, workshop tests, all to discuss the most appropriate structure - and the Bugio was born. However, the Bugio, in addition to possibly being the equipment that is more present in Lisbon's imaginary, is located in the middle of the river and it is not clear who it belongs to (it belongs to everyone and to no one). Those who enter the bar of the Tagus for the first time and look upon Lisbon's entrance can't help seeing the Bugio first. But the Bugio represents something very important in engineering world history – it was the first time an attempt was made to consolidate mortars in an underwater environment with the presence of saltpetre.

I was actually about to ask you about the sturdiness of Bugio and the sands upon which it is built. Now, that is another story. The Americans conducted studies that came to a brutal conclusion for science and history. They found that the prevalence of northern winds has an age, that is, the world was not born with a predominance of northern winds. They tried to pinpoint when this predominance first appeared and they suggest a date – the tenth



Vicenzio Casale fez foi ele próprio definir como seria a primeira obra infraestrutural imersa. O que Casale fez foi muito simples: ele definiu uma estrutura circular com estacaria e a seguir começou a atirar pedras perdidas, mas toneladas, para dentro dessa estrutura circular. Essas pedras foram recolhidas de dois sítios: numa primeira fase no leito do rio, tiraram de um sítio para por noutro. Em seguida, era preciso introduzir argamassa e consolidar tudo. Essas pedras de toneladas quando eram atiradas para dentro desse círculo iam expulsando naturalmente a areia – é um processo mecânico. Depois era preciso consolidar toda essa estrutura e argamassar. Aqui nasce uma discussão entre os teóricos da época: havia quem entendesse que a obra teria de ser inviabilizada pois as argamassas nunca consolidariam em ambiente aquoso com salitre. Mas a verdade é que o Bugio está lá e está muito bem.

O Bugio começou por ser um forte?

O Bugio era um forte e depois é que se tornou farol (mas isso é uma história paralela). Não é por acaso que a maior parte dos faróis portugueses estão localizados no recinto ou próximos de antigas fortificações marítimas, pois estes são locais estratégicos. Então esta linha começou por ser pejada de fortes. Quando é que a população se começa a fixar no nosso território? Há dois fatores aqui: as fortificações chamaram a si população e, por outro lado, o que tinha a ver com o próprio processo construtivo. A dinâmica quotidiana de tudo o que tem a ver com a gestão daqueles espaços ajudou a densificar a população e noutros locais ajudou a que nascessem os povoados. No concelho de Oeiras, o caso de Paço de Arcos é fabuloso pois não se conseguem descodificar as suas raízes se não se conhecer documentação. A natureza industrial sempre foi a

or eleventh century of our era (that is, a thousand years ago). The “dry head” is also a result of the conjugation of all these phenomena. The Bugio could not be built on sand. What the architect Vicenzio Casale did was define how the first immerse infrastructural work would be constructed. What Casale did was very simple: he defined a circular structure using piles and then started dropping stones, tons of stones, into that circle. Those stones were collected from two sites: first from the riverbed, they were taken from one place to be placed in another. The next step would be to introduce mortar and consolidate everything. Those stones, which weighed tons, naturally expelled the sand as they were tossed into the circle – this is a mechanical process. Then it was necessary to consolidate all this structure and grout it. This is where a debate arises among the theorists of the time: some thought the work would be unfeasible because the mortars would never consolidate in an aqueous environment with the presence of saltpetre. But the truth is that the Bugio is there and is doing very well.

Did the Bugio start out as a fort?

The Bugio started as a fort and later became a lighthouse (but that is a side story). It is no coincidence that the majority of Portuguese lighthouses are located on the premises or in the vicinity of ancient maritime fortifications, as those are strategic locations. So this coastline began as a conglomeration of forts. When did the population start to settle in our territory?

That involved two factors: the fortifications that attracted population by themselves and, on the other hand, the actual construction process. The daily dynamics of everything that had to do with the management of those spaces helped increase the population and, elsewhere, caused villages to be born.

In the municipality of Oeiras the case of Paço de Arcos is fascinating, because its roots cannot be decoded if one does not know the documentation. Its industrial nature has always been the distinguishing feature of Paço de Arcos, with the production of iron and lime (lime kilns), for example. The wrought irons of Pombaline Lisbon were made in Paço de Arcos, as was much of the lime, and Paço de Arcos was also a summer holiday and fishing location. Today, the link with the past is its fishing activity. Given the port dynamics of the time and the incredible commercial activity of the city of Lisbon, concerns with maritime security emerged in the context of the Age of Enlightenment and the development of nations, the protection of investment and human life. This reflected on how that trade was organised, so a new factor was introduced, one

característica diferenciadora de Paço de Arcos, como o fabrico de ferro e o trabalho da cal (fornos da cal). Os ferros forjados da Lisboa Pombalina foram feitos em Paço de Arcos, grande parte da cal era feita em P.A., e tinha também um cariz piscatório e de veraneio. Hoje, o elo com o passado acaba por ser a sua vertente piscatória. Dada a dinâmica portuária que existia, e o movimento comercial fantástico para a cidade de Lisboa, as preocupações com a segurança marítima passaram a estar naquilo que é o quadro do iluminismo e do desenvolvimento das nações, a proteção ao investimento, à vida humana. Isto tem reflexo na forma como é organizado esse mesmo comércio, pelo que se introduz algo relacionado com a segurança dos mares: que inclui o socorro a náufragos. É com Pombal, primeiro em Oeiras e depois em Paço de Arcos, que é codificada na Europa Marítima o socorro a náufragos. São lançadas as bases do socorro a náufragos aqui no Concelho de Oeiras. Por isso é que se constroem dois portos, dos quais só há vestígios arqueológicos. O grande Porto de Oeiras Pombalino está em frente ao INATEL, ainda lá estão as escadas do cais. A riqueza patrimonial da orla ribeirinha de Oeiras, se por um lado tem por grandes referentes as fortalezas, tem depois muitos outros referentes associados, desde o porto de Paço de Arcos e aquilo que é a grande figura do socorro a náufragos, que é o patrão Lopes. É uma figura central da história local e da história portuguesa, é o último grande herói popular da história nacional. Ele vem do Algarve, de Olhão. O patrão Lopes pelo que fez e significou



para a época ele é integrado numa historiografia popular como um grande herói de causas cívicas. Por ter tido esse significado em vida, na morte teve algo que nunca aconteceu na história portuguesa, tivemos um cortejo fúnebre marítimo e um cortejo fúnebre terrestre, tivemos representados a coroa, o parlamento, todas as forças vivas da política portuguesa, a inteligência da época, e o povo. Ficaria bem a Oeiras chamar a si a história dos socorros a náufragos pois foi em Oeiras que nasceu não foi na barra do Douro. Foi aqui que teve a sua principal figura, até em termos internacionais. O reconhecimento que patrão Lopes teve foi muito alargado. Esta é uma realidade histórica.

O Patrão Lopes devia de, fisicamente, ser uma pessoa com aptidões únicas.

Ele com 86 anos fez o último salvamento, agarrado ao leme, pois os últimos que lá tinham ido não tinham conseguido salvar ninguém. E ele como conhecia o mar

great folk hero in national history. He came from the Algarve, Olhão. For what he did and meant for the time, Patrão Lopes became part of popular history as a great hero of civic causes. Because of what he represented in life, his death was marked by something unprecedented in Portuguese history: a maritime funeral procession coupled by a land funeral procession, with the presence of representatives of the Crown, the parliament, all the forces of Portuguese politics, the intellectuals of the time and the people. Oeiras would do well to call upon itself the history of lifesaving operations, because Oeiras - and not the Douro bar - was where it all started. This was where its main figure lived, acknowledged even at the international level. The acknowledgement of Patrão Lopes was widespread.

This is an historical reality. Physically, Patrão Lopes must have been an individual with unique skills.

He has 86 years old when he made his last rescue, clinging to the helm, because the previous rescuers had been unable to save anyone. Because he knew the sea better than anyone, he grabbed hold of the helm and, together with two of his sons, managed to save all those people. His family has produced a long line of lifeguards: his children, grandchildren, etc. There is a family dimension to the history of lifeguard services in the Tagus bar that is not duplicated anywhere else: it just happened here.

This riverside area is of great significance.

Oeiras is the Oceans' gateway - the riverside area is extraordinarily rich. If we speak of historical occupation there is the town of Oeiras, which clearly has Roman roots. In order for the banks to be occupied they had



Oeiras é a porta dos Oceanos a orla ribeirinha é extraordinariamente rica. Se falarmos de ocupação histórica há o povoado de Oeiras que tem uma raiz claramente romana.

OEIRAS IS THE OCEANS' GATEWAY – THE RIVERSIDE AREA IS EXTRAORDINARILY RICH. IF WE SPEAK OF HISTORICAL OCCUPATION THERE IS THE TOWN OF OEIRAS, WHICH CLEARLY HAS ROMAN ROOTS.

como ninguém foi agarrado ao leme e conseguiu salvar aquelas pessoas todas, ele e mais dois filhos. Na sua família há uma descendência de salvadores: os filhos, os netos, etc. Há uma dimensão familiar na história do socorro a naufragos na barra do Tejo, que também não é reproduzida em lado nenhum: simplesmente aconteceu aqui.

Grande é a importância desta orla ribeirinha.

Oeiras é a porta dos Oceanos – a orla ribeirinha é extraordinariamente rica. Se falarmos de ocupação histórica há o povoado de Oeiras que tem uma raiz claramente romana. As margens para serem ocupadas tinham que ter a salvaguarda da segurança,

as fortificações introduziram essa segurança (contra a pirataria etc). Portugal tinha uma macrocefalia evidente, a cidade de Lisboa, que tinha que ter os seus tentáculos, sendo Oeiras um deles com uma função primacial – a defesa e o assinalamento marítimo. S. Julião da Barra e o Bugio são duas das estruturas básicas de sinalização marítima do Porto de Lisboa. Temos em Oeiras a direção geral dos faróis, que é também uma riqueza patrimonial. Os faróis são estruturas funcionais, que continuam a funcionar, logo parece que não têm idade. Só que algumas delas são extremamente marcantes da história da arquitetura mundial e não há consciência disto.

O universo marítimo e de ocupação das margens é o que dá uma identidade ao trecho de Oeiras que não se repercute noutras partes do país.

Tirando a Cidade de Lisboa, Oeiras é o espaço do território mais cartografado. O território ribeirinho de Oeiras tem a felicidade de estar desde o século XV representado cartograficamente. Não é uma simples orla ribeirinha: tem uma dimensão histórica e artística múltipla e com uma enorme beleza. Poderia ser palco de um projeto turístico-cultural.

O território de Oeiras e as suas estruturas intersectam-se com a história nacional e isto cria uma imagem distinta desta orla ribeirinha.

to be safe and the fortifications created that protection (from piracy, for example). Portugal had an obvious macrocephaly, the city of Lisbon, which had to have its tentacles, Oeiras being one of them and its primal function being maritime defence and signalling. São Julião da Barra and Bugio are two of the basic structures of marine signalling of the Port of Lisbon. In Oeiras we have the Navy's Lighthouse Directorate, which is also a rich heritage. Lighthouses are functional structures that continue to operate, so they seem to be ageless. However, some of them are extremely significant in the history of world architecture and most people are not aware of that.

The maritime universe and the occupation of the banks award the Oeiras area an identity that is not found in other areas of the country.

With the exception of the city of Lisbon, Oeiras is the most charted area of the national territory. The riverside territory of Oeiras has the good fortune of being represented in maps since the fifteenth century. It is not simply a riverside area: it has a multiple historical and artistic dimension and an enormous beauty. It could be the site of a cultural tourism project.

The territory of Oeiras and its structures intersect with the country's history and this creates a distinctive image of this riverside area.

Nasci e cresci junto ao Tejo. Num lugar onde o Tejo se encontra com o mar, caminho de ir para outros lugares. E voltar. E daí que desde cedo eu tenha contraído a crença de que além da linha do horizonte tudo estava a acontecer nesse momento, e sem mim.

Manuel Tainha

I was born and raised by the Tagus. At a place where the Tagus meets the sea, a path to other places. And back. And so, from early age, I contracted the belief that beyond the horizon everything was happening right then and without me.

Manuel Tainha

A câmara não deve ter uma política de gosto, mas deve ter bom gosto, sob o ponto de vista da governança política. A política também é um exercício de bom gosto, mas não deve escolher entre situações mais populares e outras mais eruditas. Deve articular todos os gostos. (...) estamos a programar a cidade, que é feita por pessoas diversas. Poderão aparecer, no âmbito das propostas da câmara, projectos culturais com os quais não me identificaria, se fosse curador ou programador, mas que fazem sentido na lógica da cidade multivariável e multipolar, na lógica da cidade líquida, que é um bocadinho a minha ideia programática, inspirada no conceito de Zygmunt Bauman de sociedades líquidas. Essa cidade líquida não é uma cidade cristalizada em torno de uma ideia de bairros. É uma cidade em que tudo pode acontecer em todo o lado.

Paulo Cunha e Silva

The municipality should not have a policy of taste but, from the point of view of political governance, it should be tasteful. A policy is also an exercise in good taste but it should not pick between the more popular and the more erudite situations. It should articulate all tastes. (...) we are programming the city, which is made up of different people. Among the proposals of the Municipality may appear cultural projects to which I would not relate if I were a curator or a programmer but that make sense in the logic of the multivariate and multipolar city, in the logic of the liquid city, which is a little my programmatic idea, inspired by Zygmunt Bauman's concept of liquid societies. This liquid city is not a city crystallized around the idea of neighbourhoods. It is a city where anything can happen anywhere.

Paulo Cunha e Silva

UM RIO É UM TRANSPORTADOR DE METÁFORAS!

The River is a Carrier of Metaphors!

TEXTO . TEXT LUIS MARIA BAPTISTA
FOTOGRAFIA . PHOTO OS ESPECIALISTAS



OEIRAS IN VITRO

OEIRAS IN VITRO



Vivia de acompanhar o rio ao mar. Saía de casa todos os dias de manhã, para lhe servir de guia e valete de companhia. Gostava de ouvir as histórias de alguém que nunca se repetia e não se cansava de estar sempre a passar. Com o corpo em banho maria, ou em m/olho de água como gostava de repetir, não parava o dia todo de indicar o caminho a todas as Ideias que chegavam do rio e procuravam aumentar o mar. Nascidas nos seus mais secretos recônditos, montanha abaixo, depois de muitas passagens de tempo e espaço, leitos percorridos, anos, meses, semanas, horas, ribeiras, canais, braços, riachos, regatos, arroios, furos, poços, tanques, barragens e civilizações, onde se tinham criado, chegavam ao mar sob a forma de Metáforas, na esperança de um abrigo com possibilidades infinitas de expansão e sem destino, onde só queriam poder cristalizar-se na melhor obra/construção daquilo que tinham vivido, ora em sobressalto ora em calmaria, ao longo da sua, ainda, breve vida de metáfora criativa. Sem qualquer espécie de honra ou glória, queriam apenas iniciar uma nova fase de vida, com mais tempo e espaço, Filosofia. Aparecer numa nova forma de mundo, sem linha de horizonte à vista, como ideias de um novo corpo cultivado in(al)cansável, pleno de vicissitudes, adversidades e mais acidentes de percurso. Poesia, Acção! Mergulho, Corta ! – Não te informaram que foste escolhido para seres

a acção criativa do mundo, gritava o Transportador de Metáforas para o Corpo Humano em cena de mergulho, prestes a lançar-se do b/arco da criatividade líquida para o estuário do rio. Mais figuras de estilo e mais figura humana, menos conexões! Mergulha! Filosofia, Ciência e Arte. Acção criativa! Ligações e Gritos são a salvação do mundo. – Estou farta de tentar parecer humana, desabafava em tom baixo a carne fustigada pelo frio político da religião sem santos musculados, nem virgens de mini-saia. Animais, ouvia-se. Estou farta de representar, quero Ser... – Isso é ali mais à frente, ouviu da boca de uma metáfora poética que acabava de desistir de ser sólida e se deixava levar pelo rio, para se fundir na cidade líquida dos novos tempos modernos, mais livre e segura. Utopia. Entretanto em situação entrevista, o valete afluente que fazia companhia ao rio confessava que a água, sinónimo poético de líquido, era o seu meio de transporte preferido. Pescador de Auras ou Estivador de Ideias como lhe quisessem chamar, não conseguia imaginar ninguém que não tivesse no corpo um quarto com vista para o rio, nem que não gostasse de andar de rio a transportar metáforas de um lado para o outro. Conhecia todos aqueles que diariamente se aventuravam nas suas águas, vivos e mortos. Sabia-os pelos sonhos, pelos níveis de intensidade onírica que



His life was accompanying the river to the sea. He left home every morning to be its guide and its escorting knight. He liked listening to the stories of someone who never repeated himself and who didn't tire from his constant flowing. With the body in bain-marie, or in water dip as he enjoyed repeating, all day long he pointed the way to all the Ideas that came from the river and sought to enlarge the sea. Born of its most secret recesses, down the mountain, after many passes through time and space, travels through riverbeds, years, months, weeks, hours, streamlets, channels, branches, rivulets, creeks, streams, holes, wells, tanks, dams and civilisations, where they had been bread, they came to the sea in the form of Metaphors, hoping for a shelter with infinite possibilities for expansion and with no definite destination, where their only wish was to crystallise in the best work/construction of what they had experienced, sometimes in jolts and other times in calm, over their still short life of creative metaphor. With no honour or glory, they merely wished to begin a new stage in their life, with more time and space, Philosophy. To appear in a new type of world, with no horizon in sight, as ideas of a new grown, tireless and unreachable body, full of difficulties, adversities and more twists of fate. Poetry, Action! Dive, Cut! – Didn't they tell you that you were chosen to be the creative action of the world, cried the Carrier of Metaphors to the Human Body in a diving scene, about to jump from the boat/arch of liquid creativity to the river estuary. More figures of speech and more human figure, less connections! Dive! Philosophy, Science and Art. Creative action! Connections and Screams are the world's salvation. – I am tired of trying to seem

cada um guardava no interior do corpo e projectava nas actividades de descoberta da vida quotidiana. Conhecia-os pelas conquistas. Abridores de Caminhos, com actividade onírica e de devaneio acima da média. Afagadores de Matérias, descontentes com a espera da vida em terra, presa nos inúmeros engarrafamentos do corpo, onde só nos dias de chuva, ao anoitecer, se sentia a esperança de alteração de destino, quando em movimento de pára-arranca formavam a mais bela linha de faróis de carro que o rio já tinha visto, e desse modo luminoso se liquefazia a vida sólida do dia. Dessa linha para lá, a vida não fluía como um líquido. A vida era sólida, não havia a visão / percepção do tempo em movimento. Só gestos que se repetiam mecanicamente, com abandono e envelhecimento precoce dos sonhos de cada um. Era assim que pressentia todos aqueles rivais que

diariamente se cruzavam com ele há séculos, talvez há milhares de anos, na água do rio que tanto sonhava. Rivais, são todos aqueles que moram na proximidade de um rio, explicava a todos aqueles que vinham até ele, até ao Lugar do Corpo onde vivia em estado líquido, atrás de aprenderem as novas formas de ligação humana em que era Doutor e Cultura. Na presença de um rio, as grandes rivalidades acontecem por causa da distribuição natural dos sonhos, que lhe estão afectos. Queremos sonhar mais e melhor que o nosso vizinho. É essa a natureza das querelas humanas, que traçam e nomeiam os caminhos por onde há muito passamos. Disputa-se a quantidade de água porque se disputa a quantidade e a qualidade dos sonhos. As querelas entre vizinhos por causa de uma nascente, de um poço ou linha de água são ancestrais. Quer sejam

human, softly confided the flesh, fustigated by the political cold of religion with no muscled saints or miniskirt virgins. Animals, it was heard. I am tired of acting, I want to Be... - That is further ahead, it heard from the mouth of a poetic metaphor that had just given up on being solid and was letting itself be carried away by the river, to merge into the liquid city of the new modern times, freer and safer. Utopia.

Meanwhile, in a glimpsed situation, the affluent knight who kept the river company confessed that the water, the poetic synonym of liquid, was his favourite means of transportation. Fisherman of Auras or Longshoreman of Ideas, whatever you'd like to call him, he could not imagine anyone not having in the body a room with a view to the river or who did not enjoying sailing the river carrying metaphors back and forth. He knew all those who daily ventured its waters, alive and dead. He knew them by their dreams, the levels of oneiric intensity that each kept within the body and projected onto the activities of discovery of everyday life. He knew them by the conquests. Openers of Paths, with above average oneiric and reverie activity. Caressers of Matters, discontent with the waiting of life on land, stuck in the countless traffic jams of the body, where only in rainy days, at dusk, did they feel the hope of a different fate, when in a stop-and-go movement they formed the most beautiful line of headlights the river had ever seen and, in that luminous way, the solid life of





entre impérios ou cavadores, todos ambicionam o controlo dos sonhos, em nome das proles vindouras. É esta a origem fundadora da vida e da propriedade. O instinto de sobrevivência humana manifesta-se no desejo incondicional de imortalidade através do controlo da água nas suas diversas formas de manifestação na natureza. A última gota de água, será a primeira. Cada gota de água (o anel / a ligação mais preciosa do universo) encerra em si a possibilidade de começar (a sonhar) tudo de novo. *Myse en abime*. No Reino de Auraria todos sabem disto. As ideias e os sonhos trocam-se e transportam-se de um lado para o outro por Guardadores de Estranhos e de Ligações, como mercadorias da Felicidade. O ouro, depositado no Banco das Metáforas é a água rica em ideias e auras originais, fonte de todos os sonhos e de todas as guerras, no seu sentido mais ancestral, como discussão de pontos de vista ideais. Nos seus domínios, rival continua a ser aquele que quer sonhar mais, pensar e sentir melhor;

incansável na construção e na habitação das ideias que o rio transporta, é agora aquele que partilha os sonhos, planta e constrói as pontes. – Temos de ser líquidos! Deixar de ser sólidos geométricos e transformar a água que temos dentro de nós em matéria plástica fértil, indispensável não só à manutenção da vida da espécie mas à manutenção daquilo que chamamos de humanidade ou de humano imaterial: a Agricultura das Ideias. Sonhemos com cidades líquidas, cheias de percursos de utilização poética da água, onde as ideias sejam moventes, escorram por entre as ruas, praças e avenidas e invadam os espaços interiores da vida e do corpo privado de cada um. No Reino de Auraria, na cidade amniótica que nasce e desagua no Porto do corpo de cada um, a vida é maternal e feita para durar. Todos os rios vão dar ao Corpo. OEIRAS. ÁGORA. –

Obrigado Paulo Cunha e Silva, pelo Corpo, pelas Imagens e pela Cultura.

the day liquefied. Beyond that line life did not flow like liquid. Life was solid; there was no vision/perception of moving time. Only gestures that repeated mechanically, with the abandonment and early aging of each person's dreams. This was how he sensed all those rivals he came across each day for centuries, maybe millennia, in the waters of the river that he so dreamed of. Rivals are all those who live in the vicinity of a river, he explained to all who came to him, to the Place of the Body where he lived in liquid state, seeking to learn new forms of human connection in which he was a Master and Culture.

In the presence of a river the great rivalries happened because of the natural distribution of the dreams that are connected to it. We want to dream more and better than our neighbour. That is the nature of human disputes, disputes that layout and name the paths we have long been walking. There are fights over the amount of water because there are fights about the quantity and quality of dreams. Disputes between neighbours because of a spring, a well or a watercourse are as old as time. Whether between empires or diggers, they all desire control of the dreams, in the name of the generations to come. This is the founding origin of life and property. The instinct of human survival manifests in the unconditional desire for immortality through the control of water in its many forms of existence in nature. The last drop of water will be the first. Each drop of water (the most precious ring/connection in the universe) carries within itself the possibility of a fresh start (to dream). *Myse en abime*.

In the Kingdom of Auraria everyone knows that. Ideas and dreams are exchanged and carried back and forth by Keepers of Foreigners and Connections, like commodities of Happiness. The gold, deposited in the Bank of Metaphors, is the water rich in original ideas and auras, source of all dreams and all wars, in its oldest sense, as discussion of ideal points of view. In its domains, rival continues to be the one who wants to dream more, to think and feel better; tireless in the construction and living of the ideas carried by the river, he is now the one who shares the dreams, plants and constructs the bridges. – We must be liquid! No longer be geometric solids and transform the water within us into fertile plastic matter, indispensable not only to the preservation of the life of the species but also to the maintenance of that which we call humanity or immaterial human: the Agriculture of Ideas. Let us dream of liquid cities, filled with pathways of poetic use of the water, where ideas are moving, seeping among the streets, squares and avenues and invading the inner spaces of each person's private body and life. In the Kingdom of Auraria, in the amniotic city that is born and flows into the Harbour of each person's body, life is maternal and made to last. All rivers lead to the Body.

OEIRAS. ÁGORA. –

Thank you Paulo Cunha e Silva, for the Body, the Images and the Culture.

Este texto pretende constituir-se como a estrutura de um rio cheio de afluentes, rápidos e lentos avanços. Nasce da vontade de ligar Manuel Tainha, com o texto que traduziu em 1953, do Arq. Alvar Aalto intitulado "O ovo de Peixe e o Salmão" e o conceito de cidade líquida tão caro a Paulo Cunha e Silva. Ambos com ligações ao concelho de Oeiras. O Arq. Manuel Tainha, porque nasceu em Paço de Arcos. Paulo Cunha e Silva porque organizou a exposição "Anatomias Contemporâneas" em 1998 na Fundação de Oeiras. A etimologia da palavra "metáfora" que significa transferência ou transporte de um lado para o outro, a da palavra "rio" com sentido de rival e a palavra "Oeiras" do latim Auraria(s), que significa mina de ouro, são a estrutura conceptual e linguística do texto apresentado.

This text is meant to be like the structure of a river, rich with effluents, swift and slow advances. It is born from the desire to connect Manuel Tainha - through the text he translated in 1953, written by the Architect Alvar Aalto, titled "The Egg of the Fish and the Salmon" - and the concept of liquid city that is so dear to Paulo Cunha e Silva. Both are connected to the Municipality of Oeiras. Architect Manuel Tainha because he was born in Paço de Arcos. Paulo Cunha e Silva because he organised the "Anatomias Contemporâneas" exhibition in 1998 at Fundação de Oeiras. The etymology of the words "metaphor", which means transfer of transportation from one place to the other, of the word "river", in the sense of rival, and the word "Oeiras", from the Latin Auraria(s), which means gold mine, provide the conceptual and linguistic structure for the text presented.



RECORDAR É VIVER
TO REMEMBER IS TO LIVE

RECORDAR É VIVER

A PRAIA DE A



IA ALGÉS

TO REMEMBER IS TO LIVE
The Algés Beach

A té meados do século XIX a zona ribeirinha de Algés era na sua maior parte desabitada. Algés estava essencialmente reservada a uma zona mais interior (conhecida por “Algés de cima”). Segundo Levy Gomes, no ano de 1865 os habitantes de Algés eram apenas 77, porém o número de trabalhadores que exercia atividades profissionais chegava quase a uma centena. Durante o século XIX, Algés era uma estância de veraneio, sendo a praia frequentada pela alta sociedade. Por Veraneio, entenda-se o período de tempo dedicado ao lazer e à recuperação de males de saúde. Existem relatos da prática do tratamento marítimo em “Ribamar” (atualmente Algés) desde início do século XIX, sendo que o lugar beneficiou da proximidade da praia de Pedrouços, que foi a precursora dos banhos de mar na Orla do Tejo. Algés era uma praia dos subúrbios, onde os banhos de mar eram aconselhados pelos médicos para as crianças, como uma terapia para uma boa saúde no Inverno. A praia era frequentada de manhã cedo e sobretudo no mês de Setembro e Outubro. Com a ajuda de um banheiro, as crianças realizavam mergulhos durante 21 dias seguidos. No final do século XIX o veraneio começava a democratizar-se, deixando de ser quase “exclusivo” da nobreza e elite intelectual (que tinham condições económicas para mudar a sua residência para a praia durante o Verão). O desenvolvimento dos

transportes terrestres proporcionou ao movimento balnear uma maior dinâmica social, e a valorização social das novas práticas de lazer fez com que a alta burguesia se apropriasse dos novos hábitos veraneio. A praia deixa de se destinar apenas à terapêutica dos banhos, passando o convívio e a diversão a ter um papel fundamental, através do interesse pelas touradas, jogos no casino, passeios à beira-mar, soirées de dança, música e teatro.

Com a generalização do hábito do veraneio várias individualidades tinham em Algés a sua propriedade de recreio dedicada a esta época, sendo que quem não possuía uma residência própria, alugava-a para os meses de “banhos”.

Em 1894 a Companhia de Caminhos de Ferro chegou mesmo a criar bilhetes de banhos de mar para grupos de cinco ou seis passageiros, a preços mais reduzidos, para captar um maior número de “turistas” com destino a Algés.

Mais tarde começam a aparecer as barracas de praia feitas de madeira, pintadas às ricas, e as antigas construções assumem a função de casa de veraneio. Havia ainda um passadiço e uma pequena “bancada”, onde quem não era banhista podia passear, ou assistir às atividades que se desenrolavam no areal: as crianças a jogar ao prego, a saltar a corda ou a andar no baloiço.

As senhoras iam para a água com o corpo coberto de roupa e utilizando uma touca, sendo atadas a grandes boias de cortiça, para nadarem a poucos metros da margem. Já os homens, aproveitavam a



Segundo Levy Gomes, no ano de 1865 os habitantes de Algés eram apenas 77, porém o número de trabalhadores que exercia atividades profissionais chegava quase a uma centena.

According to Levy Gomes, in the year 1865 there were only 77 inhabitants in Algés but the number of people who worked there came to almost a hundred.



Until the mid-nineteenth century the Algés waterfront was mostly uninhabited. Algés was essentially limited to an inland area (known as “High Algés “). According to Levy Gomes, in the year 1865 there were only 77 inhabitants in Algés but the number of people who worked there came to almost a hundred. During the nineteenth century, Algés was a summer resort, its beach frequented by high society. By “summer” we mean the period of time devoted to leisure and the recovery of health. There are reports of maritime health care practices in “Ribamar” (currently Algés) since the early nineteenth century, as the location benefited from the proximity to the Pedrouços beach, which was the pioneer of sea bathing in the Tagus Coast. Algés was a suburbs beach, where sea bathing was advised by doctors as a therapy to ensure the good health of children during the winter. The beach was mostly used early in the morning and especially in September and October. With the help of a lifeguard, the children performed dives for 21 consecutive days. In the late nineteenth century the summer vacation was starting to become more “democratic”, not just a near “exclusive” of the nobility and the intellectual elite (who had the means to move to the beach during the summer). The development of land transportation increased the social dynamics of the beach movement and the greater social significance of the new leisure habits led the high bourgeoisie to appropriate the new summer habits. The beach is no longer just for baths therapy and social gatherings and amusements gain a key role, through the interest in bullfighting, casinos, walks by the sea and soirées of dancing, music and theatre. As the habit of summer vacation becomes generalised, several personalities acquire in Algés their own leisure properties, specifically for that season, and those who did not own a house rented it for the “bathing” months. In 1894 the Railways Company even created “sea bathing tickets” for groups of five or six passengers, at lower prices, in order to attract a larger number of “tourists” bound for Algés. Later appear the first beach huts, made of wood and painted in stripes, and the old buildings take on the role of summer house.



No final do século XIX o veraneio começava a democratizar-se, deixando de ser quase “exclusivo” da nobreza e elite intelectual (que tinham condições económicas para mudar a sua residência para a praia durante o Verão).



In the late nineteenth century the summer vacation was starting to become more “democratic”, not just a near “exclusive” of the nobility and the intellectual elite (who had the means to move to the beach during the summer).



A partir de 1925, Algés passa a ser um destino de Domingo para famílias mais humildes; e a partir da década de 1940, com o advento da marginal, passa a ser um local perfeitamente acessível a qualquer classe social.

After 1925 Algés becomes a Sunday destination for the humbler families; and from the 1940s, with the construction of the coastal road, it becomes a perfectly accessible location for all social classes.

maré cheia para se exibirem a saltar da prancha e a nadar no rio.

Havia ainda senhoras a apregoar “bolos ou pãezinhos”, transportados em cestos de verga e envoltos numa toalha, os quais faziam as delícias das crianças após o martírio do banho.

A chegada do elétrico em 1901, facilita ainda mais o acesso à Praia de Algés, que se torna inter-classista, passando a ser destino da pequena burguesia. Com a maior afluência de banhistas assistiu-se também a um maior desenvolvimento do comércio local.

A partir de 1925, Algés passa a ser um destino de Domingo para famílias mais humildes; e a partir da década de 1940, com o advento da marginal, passa a ser um local perfeitamente acessível a qualquer classe social.

Nos dias de hoje, a praia de Algés, embora não classificada como tal, é um excelente cenário para contemplar o Rio Tejo, passeando à beira rio, ou mesmo para fazer exercício físico, aproveitando o passeio marítimo e a ciclovia ribeirinha. ↵

There was also a walkway and a small “bench” where anyone who was not a bather could walk or watch the activities taking place in the sand: children playing games, jumping rope or enjoying the swings.

The ladies went into the water fully covered with clothing and wearing a cap and they were tied to large cork buoys so they could swim a few meters from the shore. As for the men, they took advantage of the high tide to show off by jumping from the plank and swimming in the river. There were also ladies selling “cakes or buns”, carried in wicker baskets and wrapped in a towel, which made the delights of the children after the martyrdom of the bath.

The arrival of the tram, in 1901, further facilitates access to the Algés Beach, which becomes interclassist and a destination elected by the petite bourgeoisie. The increase of the number of bathers boosted the development of local trade.

After 1925 Algés becomes a Sunday destination for the humbler families; and from the 1940s, with the construction of the coastal road, it becomes a perfectly accessible location for all social classes.

Nowadays, the Algés beach - although not classified as such - is a marvellous setting to contemplate the Tagus River, stroll along the river or even exercise, taking advantage of the seaside promenade and bike lane. ↵



FONTES:

Adrião, Alexandra Antunes (2004). “O Palácio Anjos e a arquitectura de veraneio em Algés”. Oeiras: Edição Câmara Municipal de Oeiras
Antunes, Alexandra Carvalho (2007). “O Veraneio da Família Anjos – Diário de Maria Leonor Anjos”. Oeiras: Edição Câmara Municipal Oeiras
Colaço, Branca, e Archer, Maria. (2013). “Memórias da Linha de Cascais”. Lisboa: Parceria A.M. Pereira
Gomes, Levy Nunes (2005). “Algés ao longo dos tempos”. Oeiras: Edição Câmara Municipal de Oeiras – Gabinete Comunicação
Ribeiro, Mário Sampayo (1938). “Da Velha Algés”. Lisboa: edição do autor

SOURCES:

Adrião, Alexandra Antunes (2004). “O Palácio Anjos e a arquitectura de veraneio em Algés”. Oeiras: Published by the Municipality of Oeiras
Antunes, Alexandra Carvalho (2007). “O Veraneio da Família Anjos – Diário de Maria Leonor Anjos”. Oeiras: Published by the Municipality of Oeiras
Colaço, Branca and Archer, Maria (2013). “Memórias da Linha de Cascais”. Lisbon: A.M. Pereira Partnership
Gomes, Levy Nunes (2005). “Algés ao longo dos tempos”. Oeiras: Published by the Municipality of Oeiras – Media Department
Ribeiro, Mário Sampayo (1938). “Da Velha Algés”. Lisbon: Published by the Author

Hoje em dia Algés já não tem praia, mas continua a receber multidões mesmo ali ao lado, no Passeio Marítimo de Algés / Terraplano, para desfrutarem da melhor música ou outros eventos culturais e artísticos.

Algés no longer has a beach but it continues to attract crowds, right next to the old beach, to the Algés Seaside Promenade/Terraplano, to enjoy the best music or other cultural and artistic events.

TRAVESSIA BESSONE BASTO COM NÚMERO RECORDE DE INSCRITOS

Record number of registrations for the Bessone Basto Crossing

A Travessia António Bessone Basto é uma prova de natação em águas abertas realizada em pleno rio Tejo, constituída por duas provas. Na edição deste ano participaram cerca de 300 atletas, um número recorde de inscritos numa prova na qual estiveram representados 60 clubes de todo o País.

Cerca de 100 atletas individuais fizeram a sua estreia nas águas do rio Tejo e participaram ainda dez atletas estrangeiros.

Entre as presenças, destaque para a participação dos atletas olímpicos: o homenageado António Bessone Basto (Tóquio 1964), Miguel Arrobas da

Silva (Barcelona 1992), Nuno Laurentino (Atlanta 1996 e Sidney 2000) e Arseniy Lavrentyev (Pequim 2008 e Londres 2012).

Recorde-se que a travessia se insere num programa de atividades promovido pela Câmara Municipal de Oeiras e pela Oeiras Viva cujo objetivo é prestar homenagem a António Bessone Basto, o desportista português com maior número de medalhas. O programa incluiu a exposição António Bessone Basto – Uma Travessia pelo Desporto, a realização de um treino de mar ainda um campeonato de pesca submarina. –

The António Bessone Basto Crossing is an open water swimming event held in the Tagus River, consisting of two races. This year's edition involved about 300 athletes, a record number of entries in a competition with the participation of 60 clubs from all over the country.

About 100 individual swimmers made their debut in the waters of the Tagus River and ten foreign athletes competed in the event.

Among those present is especially meaningful the participation of the Olympic athletes: the honouree António Bessone Basto (Tokyo 1964), Miguel Arrobas da Silva (Barcelona 1992), Nuno Laurentino (Atlanta 1996 and Sydney 2000) and Arseniy Lavrentyev (Beijing 2008 and London 2012).

The crossing is part of a programme promoted by the Municipality of Oeiras and Oeiras Viva to pay tribute to António Bessone Basto, the Portuguese athlete with the most medals. The programme included the exhibition "António Bessone Basto - Uma Travessia pelo Desporto/A Crossing through/for Sport", a training session at sea and a spearfishing championship. –



NOS Alive

Entre os dias 9, 10 e 11 de Julho, 155 mil pessoas encheram o recinto do Festival NOS Alive, no Passeio Marítimo de Algés. O melhor público e o melhor ambiente estiveram no Passeio Marítimo de Algés, onde subiram ao Palco NOS, nomes como Muse, Ben Harper, The Prodigy, Mumford & Sons, Sam Smith, ou Chet Faker.

O NOS Alive'15 foi nomeado para diversos prémios, tais como os "Portugal Festival Awards"; "European Festival Awards"; e os "UK Festival Awards". Este último é um dos mais importantes prémios europeus da indústria dos festivais, sendo que o NOS Alive esteve nomeado na categoria que coloca a votação aqueles que são considerados

os melhores festivais do mundo, fora do Reino Unido.

A organização já colocou à venda os bilhetes para 2016. A 10.^a edição decorrerá de 07 a 09 de julho. -

On July 9, 10 and 11, 155 thousand people filled the NOS Alive Festival grounds, in the Algés Seaside Promenade. The best audience and the best atmosphere were at the Algés Seaside Promenade, where the likes of Muse, Ben Harper, The Prodigy, Mumford & Sons, Sam Smith, and Chet Faker took the stage.

NOS Alive'15 was nominated for several awards, such as the "Portugal Festival Awards", the "European Festival Awards" and the "UK Festival Awards". The latter is one of the most important European awards in the festival industry and NOS Alive was nominated in the category that elects the best festivals in the world, outside the United Kingdom.

The organization has already started selling tickets for 2016. The 10th edition will take place in July 07, 08 and 09. -



VILLA OEIRAS

Um Vinho com História

A Wine with History

A região Demarcada do Vinho de Carcavelos (DOC) situa-se a Oeste de Lisboa, nos Concelhos de Cascais e de Oeiras, entre a Ribeira de Porto Salvo e a Ribeira de Bicesse. Marquês de Pombal, um dos maiores impulsionadores do Vinho de Carcavelos produzia-o na sua quinta de Oeiras, e D. José I presenteou-o à corte de Pequim em 1782. Para o Município de Oeiras, mais do que a produção de um vinho de reconhecida qualidade, este é um projeto de recuperação, preservação e revitalização do património. De referir que os frutos financeiros deste investimento revertem para a recuperação de património histórico (mecenato cultural) em Oeiras assim como para a manutenção e sustentabilidade do Vinho de Carcavelos Villa Oeiras. Com a consolidação das vendas de Vinho de Carcavelos com a marca “Villa Oeiras” encetou-se o seu engarrafamento sob novos formatos.

O Município de Oeiras faz agora crescer a família de produtos disponíveis para os apreciadores do generoso Vinho, acrescentado às garrafas de 75 cl e de 37,5 cl, a inovadora versão de 6 cl do Wine in Tube – Villa Oeiras.

O Vinho de Carcavelos “Villa Oeiras” é hoje uma aposta ganha e um exemplo de boas práticas na recuperação de património imaterial, pelo Município de Oeiras.

A disponibilização do Wine in Tube – Villa Oeiras é, assim, uma aposta que demonstra o contínuo empenho do Município de Oeiras na promoção deste património único, facilitando a primeira experiência com este Generoso de reconhecida qualidade, dado o preço acessível e indo de encontro às necessidades da oferta turística da região, nomeadamente unidades de alojamento, lojas de souvenirs e postos de turismo, entre outros.

O “Villa Oeiras” está disponível para venda nos seguintes locais: Loja da Confraria do Vinho de Carcavelos, na Loja do Palácio Marquês de Pombal, e no Oeiras Parque. –

The Carcavelos Wine Region (DOC) is located west of Lisbon, in the municipalities of Cascais and Oeiras, between the Porto Salvo and the Bicesse Streamlets. The Marquis of Pombal, one of the biggest supporters of the Carcavelos Wine, produced it in his farm in Oeiras and King José I offered it as a gift to the Court of Beijing in 1782. This wine is remarkable not only for its Historical significance but also because the Carcavelos wine region is possibly one of the smallest in the world, with only 25 hectares of vineyards, of which only 12.5 hectares are currently producing, all for the “Villa Oeiras” brand. For the Municipality of Oeiras this project goes far beyond the production of a wine of acknowledged quality, it comprises the recovery, preservation and revitalization of a local heritage. A public project, it involved a partnership between the Municipality of Oeiras and the Ministry of Agriculture that resulted in an investment by the Municipality of more than 3 million Euros in the recovery of wineries and built heritage, winemaking processes, equipment of support to production, planting of new vineyards and production and promotion of the “Villa Oeiras” brand. Also noteworthy is the fact that the financial benefits of this investment are poured into the recovery of historical heritage (cultural patronage) in Oeiras and in the maintenance and sustainability of the “Villa Oeiras” Carcavelos wine. “Villa Oeiras” is sold at the store of the *Confraria do Vinho de Carcavelos* and in the gift shop of the Palace of the Marquis of Pombal. –







10 ANOS Porto de Recreio

10th Anniversary of the Yachting Harbour

A construção do Porto de Recreio foi assumida como um momento chave na assunção da importância do mar no desenvolvimento estratégico do concelho, quer do ponto de vista turístico quer desportivo. Dez anos depois, a oferta de infraestruturas de lazer e a reordenação e recuperação da orla ribeirinha do concelho de Oeiras têm mostrado ser fatores diferenciadores, tendo como consequência um crescimento exponencial dos índices de prática desportiva da população e catapultando o turismo no concelho, com reflexos no desenvolvimento do setor da hotelaria e da restauração.

No âmbito da comemoração dos 10 anos do Porto de Recreio de Oeiras, a Oeiras Viva EM organizou um conjunto de iniciativas entre os dias 3 e 19 de Setembro.

Um Seminário com o tema “Náutica de Recreio: Oportunidades para o Turismo?”; um workshop sobre “Desafios do Mar”; uma exposição de fotografia intitulada “10 anos consigo no rumo certo!”; o Campeonato Regional de Mar; e uma ação de limpeza subaquática na zona do Porto de Recreio e praia de Santo Amaro de Oeiras, foram algumas das iniciativas que decorreram para assinalar esta data. –

The construction of the Yachting Harbour was a key moment in the acknowledgement of the importance of the sea in the strategic development of the municipality, both from the tourism and the sports point of view. Ten years later, the offer of leisure infrastructures and the reorganization and recovery of the riverside area of the municipality of Oeiras have proven to be differentiating factors, which resulted in an exponential growth of the levels of the practice of sports by the population and boosted tourism activity in the municipality, with benefits to the development of the hotel and restaurant sector.

As part of the commemoration of the 10th anniversary of the Oeiras Yachting Harbour, Oeiras Viva EM organized a series of initiatives between September 3rd and 19th. A seminar on “Recreational Boating: Opportunities for Tourism?”, a workshop on “Challenges of the Sea”, a photography exhibition entitled “10 years by your side on the right track!”, the Sea Regional Championship and an underwater cleaning activity in the area of the Yachting Harbour and the Santo Amaro de Oeiras beach were some of the initiatives that marked this date. –

Corrida do Tejo

Tagus Race

No dia 13 de Setembro realizou-se a Corrida do Tejo, na qual participaram mais de nove mil pessoas. Nesta edição o mote foi “Desafia quem mais gostas a correr”. Os vencedores desta prova foram: Estela Navascues Parra na categoria feminina, e Paulo Pinheiro na categoria masculina. No final da prova, Paulo Vistas, presidente da Câmara Municipal e também participante, assinalou que “a Corrida do Tejo transcende Oeiras e é um marco na história do desporto nacional”. –

On September 13th took place the Tagus Race, with over nine thousand participants. This edition's theme was “Challenge those you love for a run”. The winners were: Estela Navascues Parra in the women's race and Paulo Pinheiro in the men's. At the end of the race, Paul Vistas, the Mayor of Oeiras and also a participant, pointed out that “the Tagus Race transcends Oeiras; it is a landmark in the history of national sports”. –



CAMINHADA PELA IGUALDADE

O Passeio Marítimo ao serviço da igualdade de género

Walk for Equality: The Seaside

Promenade at the service of gender equality

O Dia Municipal da Igualdade foi celebrado, no dia 24 de outubro, com a realização da Caminhada pela Igualdade, no Passeio Marítimo em Oeiras. Esta iniciativa, de participação gratuita, teve como principais objetivos: sensibilizar a comunidade para a importância da igualdade de género e problemáticas associadas, assim como informar acerca da existência do Balcão para a Igualdade de Género (BIG). –

The Municipal Equality Day was celebrated on the 24th of October with the Walk for Equality, on the Oeiras Seaside Promenade. This initiative, free for all participants, was meant to raise the awareness of the community to the importance of gender equality and related issues and to advertise the existence of the Balcão para a Igualdade de Género (Gender Equality Service) (BIG). –

Dia sem Carros

Car-Free Day

Para assinalar a Semana Europeia da Mobilidade e o Dia Europeu sem Carros, durante a manhã do dia 20 de setembro a Avenida Marginal, entre a Parede e Caxias, esteve reservada apenas a peões e condutores de veículos não motorizados. Realizando-se em simultâneo as iniciativas Marginal sem Carros, do município de Oeiras, e a Marginal a Passo de Corrida, promovida pela Câmara Municipal de Cascais, o resultado foram vários quilómetros de estrada sem automóveis e com condições ideais para a prática de atividade física ao ar livre.

Para além de poderem correr, caminhar ou pedalar ao longo da Avenida Marginal, os participantes encontraram, ao longo do trajeto, um conjunto diversificado de atividades, como aulas de fitness, diversos rastreios de saúde e experimentação de veículos elétricos, entre outros. O programa incluiu ainda uma zona com insufláveis e karts a pedal para crianças, atividades didáticas e o Vaivém Oceanário. Na zona da praia de Santo de Amaro de Oeiras, destaca-se a realização de gincanas em cadeira de rodas promovidas pelo Centro Nuno Belmar da Costa e a CERCIOeiras. ⇨

To mark the European Mobility Week and the European Car-Free Day, the Coastal Road between Parede and Caxias was reserved to pedestrians and non-motorized vehicles the entire morning of September 20th. During that period also took place the initiatives “Car-Free Coastal Road”, sponsored by the Municipality of Oeiras, and the “Coastal Road at a Run”, promoted by the Municipality of Cascais, which resulted in several kilometres of car-free road with ideal conditions for the practice of outdoors physical activity. Besides being able to run, walk or cycle along the Coastal Road, the participants found several activities along the way, such as fitness classes, various health screenings and the testing of electric vehicles, among others. The program also included an area with inflatables and pedal karts for children, educational activities and the Oceanário Shuttle. At the Santo Amaro de Oeiras beach were held several wheelchair competitions, promoted by the Nuno Belmar da Costa Centre and CERCIOeiras. ⇨

9 km de linha costeira 4 Praias

2 PRAIAS ELEITAS COMO AS MELHORES PRAIAS URBANAS DO PAÍS (SANTO AMARO DE OEIRAS E PRAIA DA TORRE)

7 km de Passeio Marítimo

1 Piscina Oceânica

1 Porto de Recreio

1 Aquário com exposição de espécies vivas

1 ESCOLA SUPERIOR NÁUTICA

4 Desportos Náuticos a ser oferecidos por diversos Clubes do Concelho

7 Fortes ao longo da linha de costa

1 POUSADA DA JUVENTUDE MESMO À BEIRA-MAR

1 HOTEL 5 ESTRELAS NA ZONA RIBEIRINHA DE PAÇO DE ARCOS

1 dos melhores Festivais do Mundo – NOS Alive

O Bugio não é nosso, mas sentimo-lo como se fosse
E MUITO MAIS...

9 KM OF COASTLINE

4 BEACHES

2 BEACHES ELECTED THE BEST URBAN BEACHES IN THE COUNTRY (SANTO AMARO DE OEIRAS AND PRAIA DA TORRE)

7 KM OF SEASIDE PROMENADE

1 OCEANIC SWIMMING POOL

1 YACHTING HARBOUR

1 AQUARIUM WITH LIVE SPECIMENS EXHIBITS

1 NAUTICAL COLLEGE

4 WATER SPORTS AVAILABLE AT SEVERAL CLUBS IN THE MUNICIPALITY

7 FORTS ALONG THE COASTLINE

1 YOUTH HOSTEL RIGHT NEXT TO THE SEA

1 FIVE STAR HOTEL IN THE RIVERSIDE AREA OF PAÇO DE ARCOS

1 OF THE BEST MUSIC FESTIVALS IN THE WORLD – NOS ALIVE

THE BUGIO IS NOT OURS, BE WE FEEL AS IF IT WERE AND MUCH MORE...



IMAGEM DA VOLVO OCEAN RACE 2015
IMAGE OF VOLVO OCEAN RACE 2015

QUEBRE O HÁBITO

**Beatas são lixo.
Não deite no chão.**

Oeiras limpa depende de todos nós.

NUMERO VERDE (GRATUITO)

800 201.205

Encetamos uma
dança perfeita entre o que herdamos,
o que já construímos e aquilo que
planeamos construir.

WE BEGIN A PERFECT DANCE BETWEEN WHAT WE INHERIT,
WHAT WE HAVE ALREADY BUILT AND WHAT WE PLAN TO BUILD.

