

U LISBOA

UNIVERSIDADE
DE LISBOA



FACULDADE DE ARQUITETURA
UNIVERSIDADE DE LISBOA

A Consolidação do Território e a Expansão Urbana da Cidade

Das Portas de Santo Antão às Portas de Benfica

Ana Lúcia Ribeiro Clemente

(Licenciada)

Dissertação de Natureza Científica para obtenção do grau de Mestre em
Arquitetura com especialização em Urbanismo

Orientação Científica: Professor Doutor Carlos Henriques Ferreira

Lisboa, FA - ULisboa, Março de 2016

Resumo

O tema desta dissertação é *A Consolidação do Território e a Expansão Urbana da Cidade – O eixo das Portas de Santo Antão às Portas de Benfica* sendo que o seu principal objetivo consiste na leitura e interpretação de um eixo histórico na cidade e na elaboração de uma estratégia de requalificação urbana, tendo por base a intervenção no espaço público.

Para tal, delimitou-se uma área onde se encontram as duas Portas do eixo histórico em estudo de modo a enquadrar o desenvolvimento da presente dissertação. Pretende-se que este eixo estruturante e dinamizador da cidade de Lisboa seja um elemento de valorização no seio da mesma.

Trata-se de um percurso de cerca de 9 Km de extensão que liga a baixa lisboeta à periferia Noroeste da cidade. Ao longo do mesmo verifica-se a presença de algum edificado em mau estado de conservação juntamente com edifícios de grande interesse patrimonial e arquitetónico. Assim como a presença de grandes nós infraestruturais que quebram a continuidade que existia à algumas décadas atrás.

Desta forma, esta dissertação procura compreender a importância histórico-cultural deste eixo na identidade do território e da cidade, contribuindo para uma reflexão crítica sobre o crescimento e consolidação de Lisboa para além de construir uma estratégia de intervenção no território de modo a voltar a dar a identidade e linearidade perdida ou quebrada pelas grandes infraestruturas da contemporaneidade.

Para o desenvolvimento desta dissertação foi necessário estudar e compreender temáticas relativas não só à expansão urbana e consolidação do território como também referentes ao espaço público e ao papel de alguns eixos estruturantes das cidades.

Palavras-Chave: Expansão Urbana, Consolidação do Território, Eixo Estruturante, Portas de Santo Antão, Portas de Benfica.

Abstract

The theme of this essay is *The Land Consolidation and Expansion of Urban City - The axis of the Portas de Santo Antão to Portas de Benfica* consisting its main objective in the Reading and interpretation of a historic axis of the city and in the elaboration of a strategy of urban requalification based on the intervention in public space.

To this end, an área was delimited where the two ports of the route under study meet in order to support the development of this essay. Being this structural axis and driving force of Lisbon na elemento of enrichment in the art of the city.

This is a journey of about 9 km long, linking downtown Lisbon to the North West edge of the town. Along it, in some sections there is the presence of some buildings in poor condition sideways with buildings of great patrimonial architectural interest. As well as the presence of large infrastructure nots that break all identity that existed some decades ago. So, this essay seeks to understand the historical and cultural importance of this axis on the identity of the territory and the city, leading to a critical reflection on the growth and consolidation of Lisbon as well as building an intervention strategy on the territory in order to return to give the identity and linearity lost or broken by large contemporaneity infrastructure.

For the development of this work it was necessary to study and understand issues relating not only to urban expansion and consolidation of the territory, but also relating public space and the role of same structural axis of the citys.

Keywords: Urban Expansion, Land Consolidation, Structuring Axis, Portas de Santo Antão, Portas de Benfica.

Agradecimentos

Ao Professor Carlos Henriques Ferreira por todo o apoio e orientação ao longo deste meu percurso na Faculdade de Arquitetura de Lisboa e por me mostrar que *o eixo como elemento orientador de um olhar ou diferentes olhares, contempla diversas leituras morfológicas, sociais e inclusive políticas*. Muito obrigado.

Aos meus Pais, por todo o amor, ajuda, paciência e atenção. Obrigado por tudo.

Ao Fernando Jorge, pelo apoio e por ser a pessoa especial que é.

Aos meus Padrinhos, por toda a dedicação e carinho.

À Maria João, pela amizade, auxílio em todos os momentos... Pelo companheirismo ao longo de todos estes anos.

À Arminé, pelo convívio e apoio durante todo este percurso.

À Mafalda Matos, pela ajuda e amizade ao longo destes anos de faculdade

Aos meus colegas da GESTU, por toda a força e colaboração.

À minha família, por sempre me ajudar e incentivar na realização dos meus objetivos.

À D. Amélia, por todo o apoio e amizade. Muito Obrigado.

À D. Lucinda, por me ter recebido sempre de braços abertos e de sorriso no rosto... Pelos conselhos, ajuda, carinho... Por todos os momentos que passámos juntas. Nunca esquecerei a pessoa maravilhosa que foi.

E finalmente, não querendo esquecer-me de ninguém, um muito obrigado a todos os que também me auxiliaram na concretização desta etapa.

Índice

Resumo	IV
Abstract	VI
Agradecimentos	VIII
Índice	X
Índice de Figuras	XII
Lista de Acrónimos	XX
1. Introdução	1
1.1 Escolha do Tema e Objetivos	3
1.2 Metodologia de Trabalho	5
2. A Consolidação do Território e os Grandes Eixos Estruturantes da Expansão Urbana da Cidade	7
2.1 A identidade e a estrutura histórico-cultural da rua em Lisboa	9
2.2 Os Grandes Eixos de crescimento urbano e o seu carácter morfológico no contexto internacional. Uma relação comparativa entre Lisboa, Paris e Roma	27
2.3 A função dos eixos históricos como elementos orientadores das formas de produção urbana	37
2.4 A particularidade das Estradas Reais no contexto da expansão da cidade de Lisboa	43
2.5 O Espaço público e as suas vivências	47
2.6 Referências de Intervenção / Qualificação em Eixos Históricos	51
3. O Eixo Histórico – Das Portas de Santo Antão às Portas de Benfica	59
3.1 Localização e Delimitação da Área de Estudo	59
3.2 Breve Contextualização Histórica da Área e Eixo em Estudo	63
3.3 Caracterização da Estrutura Urbana do Eixo	83
3.3.1 Descrição Física e Ecológica	83
3.3.2 Referenciação de Elementos de valor Patrimonial	87
3.3.3 Espaço Público Zonas Verdes	95
3.3.4 Acessibilidade, Mobilidade e Transportes	105

3.4 Instrumentos de Gestão Territorial referentes à Área em Estudo	111
4. Possível Estratégia de Intervenção	127
4.1. Fragilidades e Oportunidades	131
4.2 Estratégias e Princípios de Intervenção	135
5. Considerações Finais	145
Bibliografia.....	147
Anexos	159
Anexo 1 – Descrição do Património	161
Anexo 2 – Maqueta de Trabalho	203

Índice de Figuras

Figura 1 Olissípo Romano – Reconstrução.....	11
Figura 2 Traçado das Muralhas de Lisboa (1892).....	14
Figura 3 Planta da Cidade de Lisboa – Mostrando várias fases da sua evolução desde a época da conquista cristã em 1147 até 1852, em que a sua circunvalação (antiga) foi fixada pelo decreto de 11 de Setembro do referido ano.	16
Figura 4 Construção da Ponte D. Maria no Porto.....	18
Figura 5 Estação Ferroviária de Santa Apolónia.....	18
Figura 6 Estação Ferroviária do Rossio	19
Figura 7 Comboio Larmanjat.....	20
Figura 8 Planta de Lisboa e seus Arredores – Séc. XIX.....	21
Figura 9 Avenida da Liberdade - 1934	22
Figura 10 Avenida Almirante Reis	22
Figura 11 <i>Carta Topographica da Cidade de Lisboa</i> – Publicada em 1871	23
Figura 12 Estação do cais do Sodré	24
Figura 13 Planta de Lisboa de Silva Pinto – 1904/1911 (Escala 1/80 000)....	25
Figura 14 Evolução da Cidade de Lisboa.....	30
Figura 15 Planta de Lisboa - 1903	30
Figura 16 Planta do território ao redor de Paris, na metade do século XVIII. O traço fino representa a rede das ruas medievais; o traço grosso, as avenidas retilíneas traçadas no século XVII e no século XVIII; o pontilhado, os grandes parques.	31
Figura 17 Planta de Paris em 1853, antes dos trabalhos de Haussmann.....	32
Figura 18 Esquema de trabalhos de Haussmann em Paris: linhas mais grossas, novas ruas / Tracejado quadriculado, novos bairros / Tracejado horizontal, os dois grandes parques periféricos.	32
Figura 19 Mapa de Roma Antiga.....	33
Figura 20 Plano Regulador de Roma - Sisto V.....	33
Figura 21 Vista e mapa da cidade de Lisboa em 1598 no livro <i>Civitates orbis terrarum</i>	34
Figura 22 Vista e mapa da cidade de Paris em 1572 no livro <i>Civitates orbis terrarum</i>	34

Figura 23 Vista e mapa da cidade de Lisboa em 1572 no livro <i>Civitates orbis terrarum</i>	35
Figura 24 Carta Corográfica dos Terrenos em volta de Lisboa	44
Figura 25 Plan de Lisbonne – Publicada em 1883	45
Figura 26 Charenton-le-Pont Town Centre.....	52
Figura 27 Charenton-le-Pont Town Centre.....	52
Figura 28 Antigo Centro da Cidade de Celje	54
Figura 29 Antigo Centro da Cidade de Celje	55
Figura 30 Antigo Centro da Cidade de Celje	55
Figura 31 High Line, Nova Iorque.....	56
Figura 32 High Line, Nova Iorque.....	57
Figura 33 High Line, Nova Iorque.....	58
Figura 34 High Line, Nova Iorque.....	58
Figura 35 Eixos Históricos de Expansão e Muralhas de Lisboa sobre a Planta de Lisboa – 1904/1911 (Escala 1/80 000).....	59
Figura 36 Localização e Enquadramento da Área em Estudo e <i>Foco</i> de Intervenção.....	61
Figura 37 Localização e Enquadramento da Área de Intervenção.....	62
Figura 38 Fachada principal do antigo Convento de Santa Marta (atual Hospital de Santa Marta) - 1968.....	64
Figura 39 Vista dos Jardins da Quinta do Desvime ou Quinta da Infanta	64
Figura 40 Gravura - Das Ruinirte Lissabon [Visual Gráfico].....	65
Figura 41 <i>Planta Topographica da Cidade de Lisboa arruinada, também segundo os novo alinhamento dos Arquitetos Eugénio dos Santos, Carvalho e Carlos Mardel</i>	66
Figura 42 Rua das Portas de Santo Antão.....	67
Figura 43 Largo da Anunciada	69
Figura 44 Elevador do Lavra	69
Figura 45 Jardins da Fundação Calouste Gulbenkian.....	72
Figura 46 Jardim Amália Rodrigues	73
Figura 47 Saloios no Mercado – Gravura de 1860.....	74
Figura 48 Lavadeiras Saloias – Início do século XX	74

Figura 49 Representação da evolução ao nível do edificado adjacente ao eixo em estudo para as áreas correspondentes a São Domingos de Benfica e Benfica:	76
Figura 50 Representação da delimitação das Quintas dos arrabaldes sobre a estrutura viária atual.....	78
Figura 51 Rua do Parque Silva Porto no Bairro de Santa Cruz de Benfica e o arvoredo do Parque Silva Porto, a Mata de Benfica - 1970	78
Figura 52 Estação de Benfica da CP ao cimo da Avenida Gomes Pereira, <i>Rua do Comboio, a Rua da Estação Rua do Cinema ou Rua da Fábrica</i> - 1955	80
Figura 53 Inauguração do Larmanjat até Sintra – Julho de 1873.....	80
Figura 54 Estrada de Benfica, perto da Igreja	81
Figura 55 Conjunto de teares da Fábrica Simões & C ^a , Lda	81
Figura 56 Bairro Operário Grandella	82
Figura 57 Mapa de Relevo - Modelo Digital do Terreno	83
Figura 58 Estrutura Ecológica Municipal	85
Figura 59 Representação das Igrejas e Conventos na Área de Estudo	88
Figura 60 Palácios e Palacetes na Área de Estudo	89
Figura 61 Equipamentos Culturais e de Ensino	90
Figura 62 Equipamentos Culturais de Convívio e Lazer.....	91
Figura 63 Serviços	92
Figura 64 Espaço Público e Zonas Verdes na Área de Estudo – Segundo PDM 2012	95
Figura 65 Fundação Calouste Gulbenkian	96
Figura 66 Praça de Espanha – Arco de São Bento.....	97
Figura 67 Praça Marechal Humberto Delgado	98
Figura 68 Praça Marechal Humberto Delgado	98
Figura 69 Jardim de Entrada no Jardim Zoológico	99
Figura 70 Jardim de Entrada no Jardim Zoológico	100
Figura 71 Praça Silvestre Pinheiro Ferreira.....	101
Figura 72 Largo Conde Bonfim	102
Figura 73 Jardins do Palácio Beau Séjour	103
Figura 74 Infraestrutura Viária.....	106
Figura 75 Transportes	108
Figura 76 Plano Geral de Urbanização e Expansão de Lisboa – PGUEL....	111

Figura 77 Plano Diretor da Urbanização de Lisboa – PDUL	112
Figura 78 Plano Geral de Urbanização da Cidade de Lisboa – PGUCL	113
Figura 79 Plano Estratégico de Lisboa - PEL.....	115
Figura 80 Plano Diretor Municipal de 1994 – Qualificação do Espaço Urbano	117
Figura 81 Plano Director Municipal de 2012 - Qualificação do Espaço Urbano	119
Figura 82 Qualificação do Espaço Urbano.....	121
Figura 83 Intervenção no Largo da Igreja de Benfica.....	124
Figura 84 Intervenção na Praga Marechal Humberto Delgado, Sete Rios... ..	125
Figura 85 Rua Augusta - Fachadas.....	128
Figura 86 Rua Augusta - Fachadas.....	128
Figura 87 Rua das Portas de Santo Antão - Fachadas	129
Figura 88 Rua de Santa Marta - Fachadas	129
Figura 89 Praça Marechal Humberto Delgado, Sete Rios - Fachadas	129
Figura 90 Edificado da Estrada de Benfica - Fachadas.....	129
Figura 91 Principais Problemas Associados ao Tráfego e Congestionamento Automóvel	132
Figura 92 Projeto para o antigo centro da Cidade de Celje, Eslovénia	135
Figura 93 Projeto para o antigo centro da Cidade de Celje, Eslovénia	135
Figura 94 Projeto para o antigo centro da Cidade de Celje, Eslovénia	136
Figura 95 Projeto para o antigo centro da Cidade de Celje, Eslovénia	136
Figura 96 Viadukt, Suíça	136
Figura 97 Projeto para o antigo centro da Cidade de Celje, Eslovénia	136
Figura 98 Projeto para o antigo centro da Cidade de Celje, Eslovénia	137
Figura 99 Percurso da Cidade Velha, Lisboa	137
Figura 100 Rua de São José, Lisboa	137
Figura 101 Melhoramento da Rua de São José, Lisboa.....	137
Figura 102 Rua de São Sebastião da Pedreira, Lisboa	138
Figura 103 Melhoramento da Rua de São Sebastião da Pedreira, Lisboa... ..	138
Figura 104 Rua de São Sebastião da Pedreira, Lisboa	138
Figura 105 Melhoramento da Rua de São Sebastião da Pedreira, Lisboa... ..	138
Figura 106 Rua de Estrada de Benfica, Lisboa	139
Figura 107 Melhoramento da Rua de Estrada de Benfica, Lisboa	139

Figura 108 Planta esquemática da circulação automóvel atual.....	142
Figura 109 Estratégia de Intervenção para a Praça Marechal Humberto Delgado.....	143
Figura 110 Desenho da possível Intervenção para a Praça Marechal Humberto Delgado.....	144
Figura 111 Igreja de São Domingos - Exterior	161
Figura 112 Igreja de São Domingos - Interior.....	161
Figura 113 Palácio da Independência - Exterior.....	162
Figura 114 Palácio Regaleira, Sede da Ordem dos Advogados - Exterior...	163
Figura 115 Casa do Alentejo – Pátio Interior.....	165
Figura 116 Igreja de São Luís dos Franceses – Exterior.....	166
Figura 117 Palácio do Comércio – Associação Comercial Portuguesa.....	168
Figura 118 Coliseu dos Recreios - Exterior.....	169
Figura 119 Sociedade de Geografia de Lisboa - Exterior.....	170
Figura 120 Teatro Politeama – Fachada parcial.....	171
Figura 121 Túnel do Pátio do Tronco	173
Figura 122 Ateneu ou Palácio Povolide – Fachada parcial	174
Figura 123 Palácio da Anunciada - Fachada Parcial.....	175
Figura 124 Palácio da Anunciada – Jardim	175
Figura 125 Igreja de São José ou da Anunciada.....	176
Figura 126 Palácio na Rua de São José N ^o 10	177
Figura 127 Palácio das Pedrosas ou Palácio Sousa Leal	178
Figura 128 Palácio Conde Magalhães ou Palácio da Ordem Soberana de Malta	179
Figura 129 Igreja de São José dos Carpinteiros - Exterior	180
Figura 130 Universidade Autónoma de Lisboa - Entrada.....	181
Figura 131 Convento e Igreja de Santa Marta – Fachada Principal	183
Figura 132 Igreja de São Sebastião da Pedreira.....	185
Figura 133 Palácio José Maria Eugénio ou Palácio Vilalva.....	187
Figura 134 Centro de Arte Moderna José de Azeredo Perdigão.....	188
Figura 135 Fundação Calouste Gulbenkian	188
Figura 136 Palácio Azambuja ou Palácio de Palhavã	190
Figura 137 Instituto Português de Oncologia de Lisboa	191
Figura 138 Estação Ferroviária de Sete Rios.....	191

Figura 139 Estação do Metropolitano do Jardim Zoológico.....	192
Figura 140 Universidade Internacional ou Antigo Convento de Santo António da Convalescença.....	193
Figura 141 Palácio dos Condes de Farrobo	194
Figura 142 Palácio Beau Séjour	195
Figura 143 Bairro Operário Grandella – Fachada Principal.....	197
Figura 144 Bairro Operário Grandella – Acesso às habitações operárias....	197
Figura 145 Centro Comercial Fonte Nova	198
Figura 146 Escola Secundária José Gomes Ferreira	198
Figura 147 Instituto Politécnico de Lisboa	199
Figura 148 Escola Básica Pedro Santarém.....	199
Figura 149 Escola Básica Pedro Santarém.....	200
Figura 150 Serviços Sociais do Regimento Sapadores Bombeiros de Lisboa	200
Figura 151 Igreja Paroquial de Benfica - 1856	201
Figura 152 Portas de Benfica	202
Figura 153 Maqueta – Layouts para Corte a Laser	203
Figura 154 Maqueta - Placas de cartão após corte das mesmas a laser	203
Figura 155 Maqueta – Separação dos elementos importantes à maqueta ..	204
Figura 156 Maqueta – Separação dos elementos importantes à maqueta ..	204
Figura 157 Maqueta – Separação dos elementos importantes à maqueta ..	205
Figura 158 Maqueta – Separação dos elementos importantes à maqueta ..	205
Figura 159 Maqueta – Separação dos elementos importantes à maqueta ..	206
Figura 160 Maqueta – Base da maqueta	206
Figura 161 Maqueta – Base da Maqueta	207
Figura 162 Maqueta – Colocação da estrutura viária sobre a base da maqueta	207
Figura 163 Maqueta – Colocação da estrutura viária sobre a base da maqueta	208
Figura 164 Maqueta – Colocação da estrutura viária sobre a base da maqueta	208
Figura 165 Maqueta – Corte dos elementos altimétricos	209
Figura 166 Maqueta – Corte dos elementos altimétricos	209

Figura 167 Maqueta – Colagem dos elementos altimétricos sobre a base da maqueta	210
Figura 168 Maqueta – Estrutura viária ao lado da respetiva base	210
Figura 169 Maqueta – Pintura da estrutura viária	211
Figura 170 Maqueta – Pintura da base da maqueta	212
Figura 171 Maqueta – Sobreposição da estrutura viária sobre a base	212
Figura 172 Maqueta – Sobreposição da estrutura viária sobre a base	213
Figura 173 Maqueta – Modelação das Muralhas Moura e Fernandina	213
Figura 174 Maqueta – Modelação da linha ferroviária do caminho-de-ferro e metropolitano de Lisboa	214
Figura 175 Maqueta – Conjugação dos vários elementos constituintes na zona da Baixa de Lisboa.....	214
Figura 176 Maqueta – Destaque do eixo em estudo.....	215
Figura 177 Maqueta – Destaque do eixo em estudo.....	215

Lista de Acrónimos

AML - Área Metropolitana de Lisboa

CML - Câmara Municipal de Lisboa

GEO - Gabinete de Estudos Olissiponenses

GESTU - Gabinete de Estudos e Sistemas em Tecnologias da Arquitectura e Urbanismo

GEU - Gabinete de Estudos Urbanos

IMTT - Instituto de Mobilidade e dos Transportes Terrestres

KM – Quilómetro (Unidade de Medida)

M – Metros (Unidade de Medida)

PDM - Plano Diretor Municipal

PDUL - Plano Diretor da Urbanização de Lisboa

PEL - Plano Estratégico de Lisboa

PGUCL - Plano Geral de Urbanização da Cidade de Lisboa

PGUEL - Plano Geral de Urbanização e Expansão de Lisboa

UNOR'S - Unidades de Ordenamento de Território

UOPG - Unidades Operativas de Planeamento e Gestão

1. Introdução

O presente trabalho com o título *A Consolidação do Território e a Expansão Urbana da Cidade - Das Portas de Santo Antão às Portas de Benfica*, insere-se e decorre da participação no processo de investigação desenvolvido pelo GESTU (Gabinete de Estudos e Sistemas em Tecnologias da Arquitetura e Urbanismo) grupo de investigação da Faculdade de Arquitetura da Universidade de Lisboa. Assim, esta dissertação pretende dar continuidade e um sentido operativo a um trabalho iniciado anteriormente tanto ao nível de investigação como de pequenos trabalhos realizados ao longo do percurso académico na faculdade.

O trabalho incide sobre o território da cidade de Lisboa incorporando um conjunto de acontecimentos com naturezas diversificadas, como é o caso do estudo da morfogénese da cidade. Procede-se à identificação e caracterização espacial dos traçados urbanos e todo o processo de formação e composição do tecido urbano. A história apresenta-nos os contributos das várias gerações no desenvolvimento da cidade, sempre distinguidas e descritas com novos factos e inovações perante as épocas antecessoras, numa constante transformação de um objeto continuamente incompleto.

Perante toda a mudança geracional no território, a produção do traçado urbano e a possibilidade de restaurar os seus valores perdidos, implica uma estreita relação entre as novas partes e o todo. Verifica-se o confronto entre as relações de continuidade e fragmentação existentes. À leitura morfológica importa juntar diversas questões no âmbito do ordenamento, da estrutura e classificação do solo, da densidade do edificado, das arquiteturas e da relação entre o domínio público e privado.

A procura de orientações com base na história faz-se com o intuito de compreender o carácter morfológico e a estrutura do espaço público que tradicionalmente tem um significado fundamental no desenho da cidade e na ligação de partes diferentes da composição urbana.

O título, *A Consolidação do Território e a Expansão Urbana da Cidade - Das Portas de Santo Antão às Portas de Benfica*, revela o tema, o caso de estudo, procedendo-se ao seu enquadramento e às questões escolhidas para este trabalho. Neste contexto, considerando o processo da expansão da cidade através do eixo de estudo, torna-se pertinente perceber o valor e a importância do espaço público de maneira a entender o papel deste eixo estruturante na cidade e qual a sua contribuição para o crescimento, consolidação e valorização do território.

Deste modo, estudaram-se obras de referência, tanto ao nível da reflexão teórica como exemplos de intervenção, com a finalidade de construir um suporte teórico e bases de conhecimento para o desenvolvimento da dissertação.

1.1 Escolha do Tema e Objetivos

A opção deste tema prende-se pelo facto de ser uma temática que pessoalmente me interessa investigar no âmbito da expansão urbana, por este ser um importante eixo que marca a história da cidade de Lisboa e que passa despercebido aos olhos do cidadão comum, para além de que esta matéria já foi tratada em várias ocasiões ao longo do meu percurso de estudos na Faculdade de Arquitetura de Lisboa. Do mesmo modo que a participação num projeto de investigação desenvolvido pelo GESTU, que reflete e debate as problemáticas da expansão urbana e metropolitana em Lisboa foi também um importante fator para esta escolha.

A dissertação contempla o estudo do eixo que liga a Rua das Portas de Santo Antão às Portas de Benfica e prende-se pela análise do território envolvente ao eixo e da sua evolução ao longo do tempo, visto que em ambas as extremidades deste percurso estão situados os postos fronteiriços de entrada/saída na cidade de Lisboa, construídos em épocas distintas.

Este é um eixo de confronto transversal com os vários limites da cidade, que se foi consolidando ao longo dos tempos, passando por diversos aglomerados populacionais como São Sebastião da Pedreira, São Domingos de Benfica e Benfica e que se revelam de certa forma essenciais para o crescimento urbano, demográfico, social e económico da cidade. Estes eixos/itinerários foram permanecendo nas imediações das grandes avenidas construídas entre o século XIX e início do século XX.

Fortemente marcado por uma herança rural, que muito subtilmente mantém a sua presença até aos dias de hoje, o eixo entre as Portas de Santo Antão e as Portas de Benfica encontra-se esquecido no seio da cidade à qual pertence, onde o espaço público e alguns dos primeiros edifícios que deram identidade ao eixo encontram-se nos dias de hoje pouco valorizados.

Esta dissertação tem como objetivo, através do entendimento dos grandes eixos estruturantes da cidade, compreender o processo de crescimento urbano. Neste eixo contínuo, referenciado entre as Portas de Santo Antão e as Portas de Benfica, importa perceber a importância histórico-cultural deste elemento na identidade do território e da cidade e o papel como eixo estruturante e dinamizador. Salienta-se a importância das permanências no tecido urbano como forma de leitura e reflexão crítica sobre o crescimento e consolidação de Lisboa. Pretende-se apresentar um conjunto de estratégias que orientem as operações de requalificação urbana a partir destes elementos estruturantes da cidade de Lisboa.

1.2 Metodologia de Trabalho

Para a realização da Dissertação, de modo a desenvolver a componente teórica inerente ao tema escolhido, consultaram-se obras de referência relacionada com a origem e expansão da cidade de Lisboa e o eixo em estudo como elemento de desenvolvimento e estruturante da mesma.

A metodologia considera as seguintes fases: a consulta de bibliografia, a consulta de exemplos de referência e a análise e reflexão crítica da área de estudo.

- Consulta de Bibliografia

Esta fase do trabalho prende-se com a leitura de literatura e documentos científicos relacionados com os temas referentes à *consolidação e expansão urbana a partir dos eixos estruturantes de uma cidade*. A pesquisa contempla o tema escolhido bem como os dados sobre a área do caso de estudo onde se irá incidir a dissertação, monografias (enquadramento do lugar) e documentos científicos tendo como objetivo ser o apoio base na conceção deste trabalho.

- Consulta de Gravuras e Cartografia

Este ponto do trabalho prende-se com a análise e interpretação de gravuras e elementos cartográficos relacionados com a cidade de Lisboa. Os mesmos representam a cidade em épocas distintas, sendo importante a sua interpretação e análise para a perceção e compreensão do crescimento da mesma. Gravuras romanas e marcos de interpretação romana, cartas de *Civitates Orbis Terrarum*, cartografia do Séc. XIX de Duarte José Fava, do Séc. XX de Filipe Folque, de Silva Pinto e anos 50 e por fim elementos cartográficos da atualidade foram analisados nesta dissertação.

- Definição de Escalas de Trabalho

Esta etapa tem por base a definição de várias escalas de trabalho. Foram definidas as escalas 1/ 10 000 para a análise da área de estudo ao nível do eixo na sua totalidade e 1/ 5 000 para a análise mais aproximada de determinados troços do eixo em estudo.

- Realização de Trabalho de Campo

Nesta fase concentra-se o reconhecimento de todo o percurso em estudo bem como o registo fotográfico do mesmo.

- Realização do Processo de Interpretação / Desenho

A última fase pretende-se pela definição da área de estudo, sendo a mesma restrita a uma área de 9Km por 3 Km; pela compreensão de elementos que compõem o desenho da cidade a partir do eixo; pelo estudo e análise comparativa entre cidades num contexto internacional; a interpretação da topografia, espaços públicos, loteamento/urbanização e infraestruturas; pela análise das formas urbanas numa perspetiva sincrónica e diacrónica; por uma sistematização cronológica dos acontecimentos; e por fim pela construção da maquete de trabalho. Neste mesmo ponto tenciona-se também elaborar e fundamentar os aspetos de reflexão crítica referidos nos objetivos já mencionados, tanto sobre o tema como também da Área em estudo.

Deste modo a Dissertação irá estruturar-se segundo 5 capítulos, sendo que o primeiro destinar-se-á à introdução acerca do tema escolhido, aos objetivos e à metodologia utilizada neste trabalho. O segundo capítulo corresponde ao estado do conhecimento acerca da problemática que compõe a dissertação. O terceiro capítulo estabelece uma descrição da cidade de Lisboa focando-se principalmente na área de estudo e respetiva análise e perceção da do lugar. O quarto capítulo dedicar-se-á às estratégias de intervenção dirigidas para todo o eixo e também para um local específico do mesmo. Finalmente o quinto capítulo prende-se com a componente reflexiva acerca da área de estudo e das propostas de intervenção desenvolvidas no capítulo anterior, procurando dar resposta aos objetivos definidos no início da trabalho e apresentar uma breve conclusão acerca de todo o processo realizado.

2. A Consolidação do Território e os Grandes Eixos Estruturantes da Expansão Urbana da Cidade

Porém, as ruas são organizadas de modo a formar um espaço unitário, no qual sempre é possível orientar-se e ter uma ideia geral do bairro ou da cidade. As ruas não são todas iguais, mas existe uma gradação contínua de artérias principais e secundárias;... Somente as ruas secundárias são simples passagens: todas as outras se prestam a vários usos: ao tráfego, à parada, ao comércio, às reuniões.

(BENEVOLO, 1993, p.269)

O crescimento e a expansão urbana da cidade de Lisboa passam por diversos limites, que foram sendo transpostos ao longo dos tempos, originando diferentes formas urbanas que marcam a identidade da cidade. Associados a esses limites identificamos também diferentes processos de deslocalização de centralidades e de expansão, transformando as antigas periferias em novas formas de aglomeração populacional. Assim, torna-se necessário entender os conceitos referentes a *Cidade, Rua, Estrada e Expansão Urbana*.

Deste modo, para Ascher, a criação de uma *Cidade* está francamente relacionada com a capacidade que a mesma tem de gerir a todos os níveis (político, social, económico e religioso), um grande aglomerado populacional concentrado e instalado no mesmo local (Ascher, 2010). Para Fadigas, a *Cidade* exhibe-se como uma aglomeração populacional e consequentemente como uma multiplicidade de construções que fazem parte do controle, transformação e segurança territorial (Fadigas, 2010) com base numa divisão política, económica, social e espacial permitindo a troca de bens e serviços para subsistência da população.

Também Sérgio Proença nos auxilia na definição de alguns conceitos, pois define-nos *Rua* como uma palavra apontada por etimólogos distintos sendo que em latim é designada por *Ruga*, que engloba um significado formal e espacial de caminho ou via linear e também um significado temporal e

funcional de percurso onde é considerado um espaço de dualidades, por um lado é *Lugar*, e por outro é *Caminho entre Lugares*. Porém também descreve que nos dias de hoje que o termo *Rua* significa uma *via ladeada de casas numa povoação* ou também por ser *todo o espaço por onde se pode caminhar num jardim ou horta*, definições originárias do Dicionário Priberam da Língua Portuguesa (Proença, 2014; p.302). Por outro lado e tendo em consideração a mesma origem do termo anterior, Proença também define *Estrada* como sendo uma palavra de origem latina designada por *Strata*, que significa *pavimentar*. Presentemente esta designação indica *caminho geralmente pavimentado, que vai de um ponto a outro, onde podem transitar veículos, pessoas ou animais* (Proença, 2014; p.309).

Por fim e não menos importante para o entendimento deste trabalho é o conceito de *Expansão Urbana*, sendo que o Decreto Regulamentar nº 9/2009 de 29 de maio, elaborado pelo Ministério do Ambiente, do Ordenamento do Território e do Desenvolvimento Regional, que define este termo por *qualquer transformação territorial que tenha por objeto ou por efeito o aumento da área total de solo urbanizado e / ou a ampliação do perímetro urbano*. Deste modo e tendo em conta o mesmo documento, entende-se que *o conceito de Expansão Urbana tem uma dupla aceção: uma estritamente material (aumento da área de solo urbanizado) ou outra meramente potencial (aumento da área de solo classificado como urbano)* (Ministério do Ambiente, do Ordenamento do Território e do Desenvolvimento Regional, Decreto Regulamentar N°9/2009 de 29 de Maio: Quadro nº2, Ficha nº30; p.3373).

2.1 A identidade e a estrutura histórico-cultural da rua em Lisboa

O estudo de um organismo urbano só se conhece através da dimensão histórica, que na sua intrínseca continuidade se funde com o tempo através de uma sucessão de reacções e de crescimentos a partir de um estado anterior.

(Muratori in *O Tempo e a Forma*, 2014; pp.71)

O estudo de uma rua, ou de um percurso, é um processo possível e útil para o conhecimento da cidade.

(Villaverde Cabral, 1997; p.2)

O estudo da cidade de Lisboa e da sua história é essencial para a compreensão e interpretação da mesma assim como de todos os seus elementos estruturantes, como é o caso das vias, dos bairros e dos seus limites. Tal matéria tem como propósito enquadrar os processos de edificação da cidade e conseqüentemente das ruas de Lisboa ao longo do tempo.

Lisboa, conhecida como a cidade das sete colinas, apresenta uma geomorfologia característica, vales férteis, clima ameno, uma exposição privilegiada e à margem de águas tranquilas, fatores esses que reúnem as condições ideais para a fixação de população. Pelo território onde se situa a cidade de Lisboa passaram inúmeros povos provenientes de outros locais, que invadiram e lutaram pela sua ocupação, pois consideravam ser um local estratégico tendo em conta a proximidade com o rio. Nos finais do século XIX são descobertos os primeiros vestígios da presença humana dos tempos pré-históricos (Francisco Santana e Eduardo Sucena, 1994), no entanto, o maior número de vestígios encontrados foram referentes à ocupação romana e dos povos que se seguiram.

Uma das obras que nos dá a conhecer um pouco melhor esta temática intitula-se por *Lisboa: Arquitectura e Urbanismo* (França, 2005) que nos descreve o aparecimento da cidade de Lisboa e da sua evolução ao longo de várias épocas.

Por Lisboa habitaram os povos Fenícios que fizeram deste local um importante ponto de trocas comerciais dando-lhe o nome de *Alis Ubbo*. Por sua vez cederam lugar aos Gregos e Cartagineses, que foram vencidos pelos romanos à qual lhe chamaram de *Olissipum Felicitas Julia*, entre os anos de 195 a.C. e 410 d.C. e ali se colonizaram (ob. Cit., 2005).

O funcionamento do império romano requer uma série de intervenções sobre o território, notáveis não pela novidade das técnicas, mas por sua aplicação regular e uniforme em larguíssima escala.

(Benevolo, 2010. p. 184)

A civilização Romana impulsionou e distinguiu-se na construção de primorosas infraestruturas procurando unificar todo o seu império. Os aquedutos e as estradas foram grandiosas obras levadas a cabo pelos romanos e vieram proporcionar conforto e melhores condições de vida à população um pouco por todo o território conquistado.

Nunca antes usada por outros povos primórdios, a técnica utilizada para a construção das estradas consistia na preparação do terreno, a colocação de várias camadas de materiais e por fim no revestimento com rochas de basalto, garantindo assim uma boa precisão e solidez às vias.

As estradas geraram vias de comunicação essenciais que ligavam a cidade de Roma a todo o império em expansão, o que permitiu não só assegurar a defesa e uma melhor administração de todo o território conquistado, pois favorecia a movimentação dos soldados como também um crescente desenvolvimento comercial de bens entre as regiões, função também já exercida pelos portos marítimos.

Apesar de se ter observado várias fases na evolução do planeamento urbano, foi a partir do urbanismo romano, característico também pela fundação da estrutura de uma cidade, que se observou a implantação da estrutura de dois eixos principais ortogonais designados por *Cardo Maximus* (Norte - Sul) e *Decumanus Maximus* (Este - Oeste), sendo que no ponto de cruzamento localiza-se o fórum romano e conseqüentemente o centro da cidade.

A topografia irregular pode comprometer a completa ortogonalidade das vias principais de uma cidade, porém ambos os fatores são conciliados e a implementação do plano urbano da mesma é delicadamente posta em prática. Exemplo disso é a cidade romana de *Olissípo* (Figura 1), atualmente designada por Lisboa, que para além de muitas outras cidades europeias e mediterrânicas ainda contém na sua génese estes principais elementos infraestruturais e equipamentos cívicos da época como é o caso do Teatro Romano de *Olissípo*, as termas dos *Cassios*, as termas dos *Augustaes* e o Circo Romano.



Figura 1 | Olissípo Romano – Reconstrução

Fonte: César Figueiredo; [Online] Disponível em <http://umgrandehotel.blogspot.pt/2014/07/olissipo-romano.html>
[Consultada em 14-09-2015; 12:36]

Considerando a tese de doutoramento em urbanismo elaborada por Sérgio Proença, Rodrigo Banha da Silva, recriou um cenário do traçado da cidade de *Olissípo* tendo em conta todos os achados arqueológicos. Tal fato

permitiu observar compatibilidades entre pré-existências e elementos atuais, como é o caso de limites cadastrais, de uma estrutura ortogonal ajustada à forma da encosta e de parte da malha de caminhos que ligavam os concentrados núcleos de ocupação localizados no topo do castelo e junto à margem do rio Tejo. Esta reconstituição hipotética que levou a uma estrutura urbana principal, implantada e adaptada à topografia, nos dias de hoje já não é constituída pelas ruas ou vias romanas, pois as características físicas e de ocupação que existia nessa altura são muito diferentes das que temos na atualidade, porém, o seu traçado, tendo em conta o progresso ao longo do tempo, permaneceu até à reestruturação Pombalina e em alguns casos até aos nossos dias.

Também segundo a publicação de Rodrigo Banha da Silva em as *“Marcas de Oleiro” em terra sigillata da Praça da Figueira (Lisboa): contribuição para o conhecimento da economia de Olissípo (séc. I a.C. – séc. II d.C.)* o perímetro urbano da cidade romana de *Olissípo* era definido por uma muralha edificada no curso da municipalização *augústea*. Na insipiência do traçado da mesma, Vieira da Silva propôs um traçado semelhante ao da *Cerca Velha* medieval e efetivamente foram identificados em 1982, na sequência de trabalhos na Casa dos Bicos, troços da estrutura defensiva tardo romana abaixo da estrutura defensiva medieval, onde também estava incluído um torreão semicircular tendo sido substituído mais tarde por uma torre de planta retangular.

Devido a trabalhos de Manuela Leitão em 2002, outro troço tardo-romano foi revelado na Rua de São João da Praça em Alfama, onde se escavou parcialmente um torreão semicircular situado no local onde também esteve implantada a *Cerca Velha* medieval de Lisboa.

Em 2004, foi identificado próximo do traçado da muralha medieval as fundações de uma muralha romana tardia no seguimento da intervenção arqueológica na antiga Casa Sommer em Alfama, dirigida por Ana Gomes.

Após a ocupação Romana seguiram-se os Bárbaros, passando pelos Alanos, Visigodos e Suevos. No ano de 719 d. C. os Mouros invadiram a cidade de *Olisipone* e passaram a chamar-lhe de *Achbuna*, ou *Lixbuna*, na qual implantaram grandes e diferentes mudanças no território, pois este é um povo com usos, costumes, religião e língua diferentes (França, 2005).

Como meio de defesa do núcleo povoado, a *Cerca Moura* ou também designada de *Cerca Velha* tinha aproximadamente 2 Km de extensão, envolvendo uma área de cerca de 15 hectares e constituída por 12 portas de entrada na cidade: as Portas de São Jorge; as Portas do Sol; as Portas de São Pedro; as Portas de Alfafa, conhecidas como Portas de Alfama; as Portas do Chafariz d'el Rei; as Portas do Conde de Linhares, ou também chamadas de Portas do Furadouro; o Postigo Marquês do Lavradio; o Arco da Conceição; as Portas Novas do Mar; as Portas do Mar Antigas; as Portas do Ferro e por fim as Portas da Horta ou de Alfafa (Figura 2). Ainda hoje em alguns bairros de Lisboa são visíveis pré-existências não só das portas da cidade mas também da muralha defensiva.

Seguiram-se as ocupações cristãs, onde D. Afonso Henriques tomou a cidade a 25 de Outubro de 1147. As primeiras medidas tomadas foram a construção de igrejas paroquiais, a continuação da reconstrução da Sé e a purificação da mesquita convertida novamente para o culto cristão, sendo esta última um elemento arquitetónico proveniente da época romana.

O porto de Lisboa começou a ser um ponto de interesse por parte dos mercadores e armadores enquanto no interior da cidade as artes e os ofícios também se desenvolviam.

As investidas de Castela tornaram a cidade vulnerável, pelo que no reinado de D. Fernando foi construída uma nova muralha que envolvesse a realidade do povoamento de modo a proteger a mesma (Adragão, *et al.*1985). Dessa muralha fazem parte 36 novas portas de entrada e saída de Lisboa (Figura 2) das quais se destacam as Portas de Santo André, as Portas de Nossa Senhora da Graça, as Portas de São Vicente, as Portas da Cruz, as

Portas de Santa Catarina, as Portas do Condestável ou de São Roque, as Portas de Santo Antão, as Portas de Sant’Ana e as Portas da Mouraria. Todas estas portas permitiram o crescimento do território para fora das muralhas da cidade, conhecidos por arrabaldes.

Em 1620 as Portas de Santo Antão e as Portas de S. Vicente eram usadas como principal entrada e saída da cidade, por diariamente manterem a passagem de alimentos e bens comerciais, permitindo que as ruas da cidade continuassem a ter a sua definição medieval.

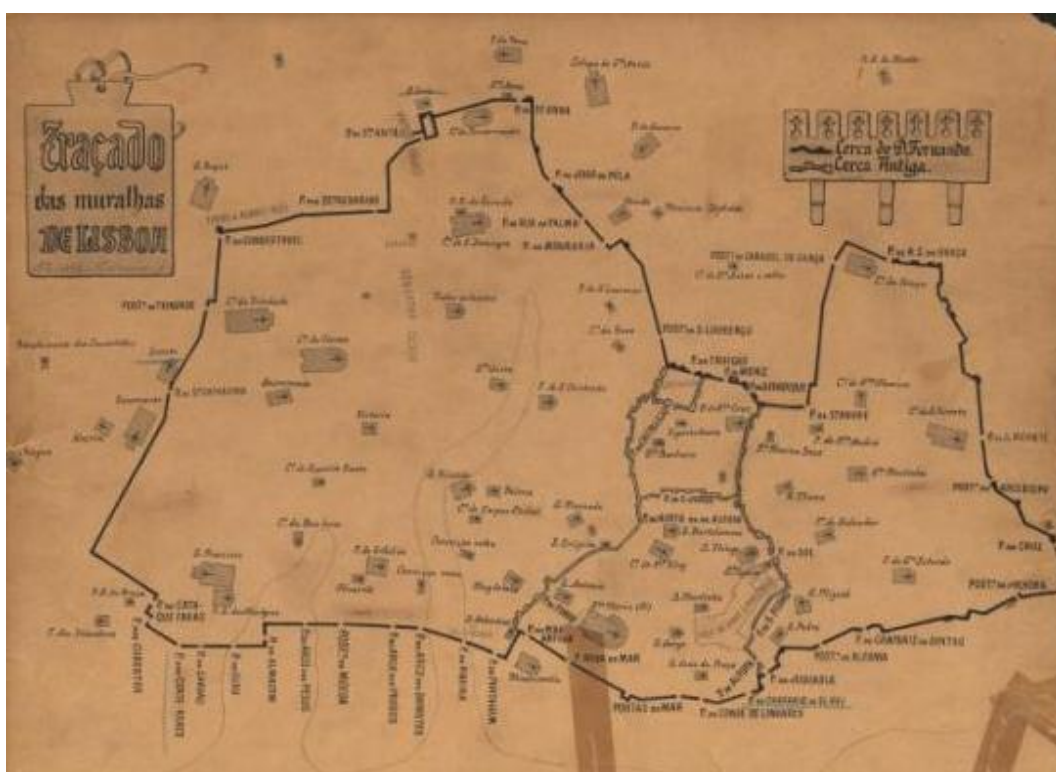


Figura 2 | Traçado das Muralhas de Lisboa (1892)

Fonte: Casanova F.; [Online] Disponível em <http://purl.pt/1524/3/> [Consultada em 27-12-2015; 18:37]

Lisboa desenvolveu-se ao longo de vários séculos através das suas ruas medievais e de percursos estruturantes, que por sua vez marcaram a identidade e morfologia da cidade. Estes mesmos elementos serviram também de ligação e acesso à periferia, são o caso da Estrada de Xabregas, Estrada de Algés, Estrada de Benfica, com ramificação para a Estrada da Pontinha, a Estrada do Lumiar e a Estrada da Portela. Estes percursos surgiram como

resposta a uma necessidade prática territorial de expansão enquadrando-a numa estrutura radio-concêntrica (Carlos Consiglieri, *et al.* 1993).

Assim, o foco urbano da cidade de Lisboa teve origem a Sul expandindo-se depois para Norte. Esta expansão teve origem com a decisão de D. João I que definiu o território do alto da colina do Carmo como área do *Termo de Lisboa*, em 1401, com o intuito de o urbanizar (França, 2005). Este fato deve-se não só à necessidade de ocupar uma maior área de solo, de modo a promover o aumento da malha urbana da cidade para que fosse possível responder às necessidades da população que se encontrava em franco crescimento, como também permitir o acesso a terrenos situados na sua periferia, os quais foram alvo da construção de diversas quintas, dado a sua boa qualidade ambiental.

Posto isto, apesar da definição e delimitação do *Termo de Lisboa* por parte de D. João I, a Câmara de Lisboa e outras autoridades diretamente ligadas à administração da cidade não se restringiram à área urbanizada de Lisboa e alargaram-na para um vasto território localizado a Norte e a Poente da cidade e do rio Tejo, envolvendo um grande número de freguesias e aldeias cujas características ainda hoje são denominadas de *saloias*. As dimensões e extensão territorial do *Termo de Lisboa* são desconhecidas pois variou consoante a administração política regente nas diferentes épocas (Silva, 1968).

Apesar do denominado *Termo de Lisboa*, a área mais precisa onde se localiza a cidade também foi sendo alvo de novos limites. Este fato foi comprovado pela transposição da muralha Fernandina, decretada por D. João IV em 1652, ao ordenar envolver Lisboa numa nova cerca que nunca chegou a ser terminada, tendo sido construídos apenas 16 dos 32 baluartes dos quais era composta (França, 2005).

Mais tarde, em 1852, um novo limite administrativo e fiscal, que atualmente conhecemos por primeira circunvalação, foi localizado estrategicamente em áreas topográficas de vale. O mesmo fazia a ligação de Santa Apolónia a Alcântara, passando pelas imediações do cemitério dos

prazeres, atravessando São Sebastião da Pedreira, as Avenidas Novas, passando pelo Saldanha e descendo a Avenida D. Afonso III. (Figura 3). Nos dias de hoje, este limite está completamente absorvido no traçado da cidade, tendo sido moldado e adaptado durante o crescimento urbano de Lisboa.

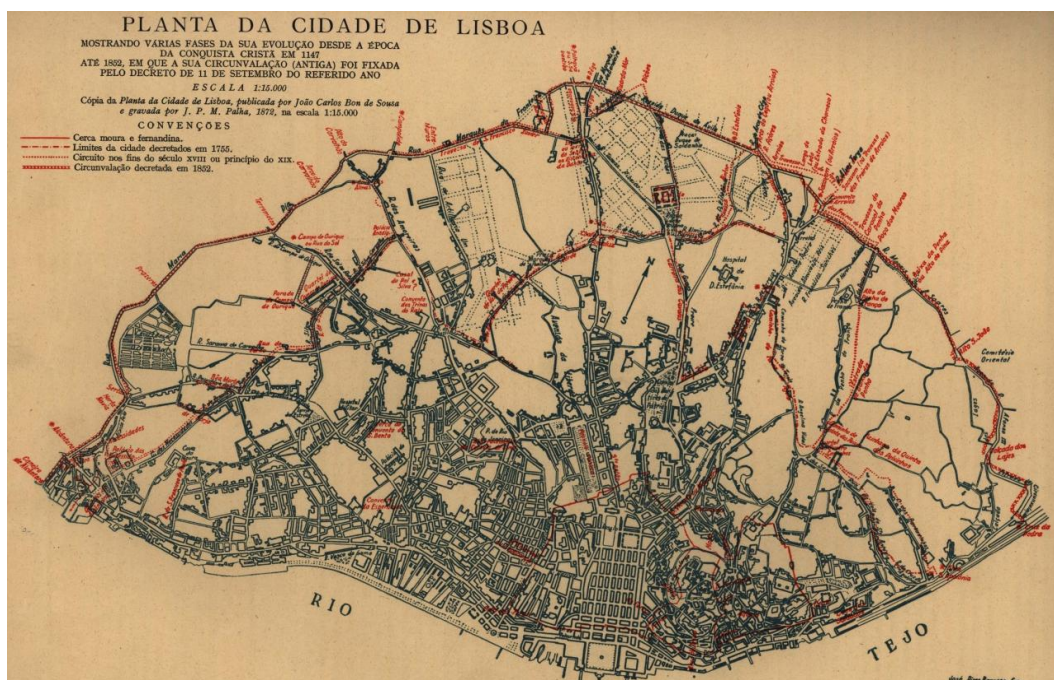


Figura 3 | Planta da Cidade de Lisboa – Mostrando várias fases da sua evolução desde a época da conquista cristã em 1147 até 1852, em que a sua circunvalação (antiga) foi fixada pelo decreto de 11 de Setembro do referido ano.

Fonte: José Pires Barroso, Cop.; Centro de Cartografia da Faculdade de Arquitetura da Universidade de Lisboa

Deste modo, todo o procedimento da urbanização evolui ao longo dos tempos modernos com base num estruturado progresso urbano da cidade e dos polos populacionais que se encontram nos seus arrabaldes. O conjunto de diversos aspetos de carácter físico, social e cultural onde as atividades económicas, internas e externas que se desenrolam e onde a gestão de trocas de bens e serviços apoiadas na rede infraestrutural e no progresso das técnicas de transporte foram fatores muito importantes, pois intensificam o valor da cidade como núcleo político, económico e cultural e deu origem a que uma grande área territorial descontínua e heterogénea na qual se insere toda uma vida política, económica, urbana e social, seja agregada no seu todo, podendo ser ela a grande cidade, a pequena cidade, a vila, o rural ou o subúrbio (Portas, 2010).

A forma Urbana é estrelada, mais desenvolvida na margem norte e ao longo das linhas de comboio suburbano. (Salgueiro, 1997; p. 181)

A partir da segunda metade do século XIX e ao contrário do que até então acontecia, a cidade de Lisboa inicia a sua expansão para Norte causada principalmente pelos fatores de migração e do desenvolvimento dos transportes, sendo este último aspeto defendido por François Ascher que nos diz *O crescimento das cidades esteve sempre correlacionado ao longo da história com o desenvolvimento dos meios de transporte e de armazenamento dos bens necessários para aprovisionar quantitativos populacionais cada vez maiores, qualquer que fosse a estação do ano.*

Este facto comprova-se com a inauguração da primeira linha caminho-de-ferro em 1856, em que o primeiro troço fazia a ligação entre Lisboa e Carregado. No ano de 1864 deu-se a conclusão da mesma até Gaia, posteriormente finalizada em 1877 com a inauguração da Ponte D. Maria Pia no Porto (Figura 4). Em 1865 inaugurou-se a Estação de Santa Apolónia (Figura 5), em 1887 iniciou-se a construção da linha de Caminho-de-Ferro com ligação à Vila de Sintra e apenas no ano de 1891 inaugurou-se o túnel subterrâneo de acesso à Estação ferroviária do Rossio (Figura 6), edifício inaugurado no mesmo ano (GEO – Gabinete de Estudos Olissiponenses, 2008).

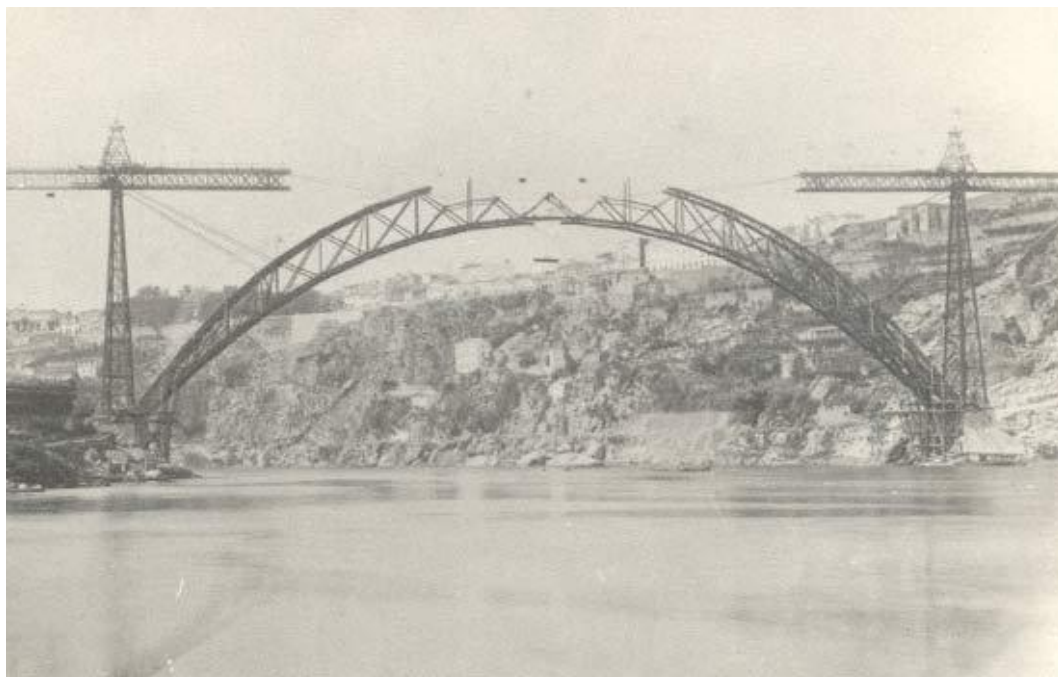


Figura 4 | Construção da Ponte D. Maria no Porto

Fonte: Galeria de Fotografias da Empresa Comboios de Portugal [Online] Disponível em <https://www.cp.pt/institucional/pt/cultura-ferroviaria/galeria-fotos#prettyPhoto> [Consultado em 20-01-2016; 13:57]



Figura 5 | Estação Ferroviária de Santa Apolónia

Fonte: Galeria de Fotografias da Empresa Comboios de Portugal [Online] Disponível em <https://www.cp.pt/institucional/pt/cultura-ferroviaria/galeria-fotos#prettyPhoto> [Consultado em 20-01-2016; 13:57]



Figura 6 | Estação Ferroviária do Rossio

Fonte: Galeria de Fotografias da Empresa Comboios de Portugal [Online] Disponível em <https://www.cp.pt/institucional/pt/cultura-ferroviaria/galeria-fotos#prettyPhoto> [Consultado em 20-01-2016; 14:23]

Ao mesmo tempo que o caminho-de-ferro foi sendo construído, existiam outros projetos e sistemas de transporte em desenvolvimento, como é o caso do sistema Larmanjat (Figura 7). Este sistema desenvolvido pelo engenheiro francês Jean Larmanjat entrou em funcionamento no ano de 1869 e consistia numa ligação ferroviária de monocarril construído sobre a estrada. Inicialmente, o plano consistiu em construir 3 linhas: a ligação do Carregado a Alenquer, a ligação de Cascais a Pêro Pinheiro e a ligação de Lisboa a Leiria, passando pelo Lumiar, Torres Vedras, Caldas da Rainha e Alcobaça. Porém, o projeto não foi construído como planeado pois apenas foram construídas a linha experimental entre o Arco do Cego e o Lumiar, inaugurada em 1870, a Linha de Lisboa a Torres Vedras e a Linha de Lisboa a Sintra, ambas inauguradas em 1873. Após alguns anos em funcionamento o sistema Larmanjat deixou de circular no ano de 1877, devido a vários problemas, sendo o principal os sucessivos descarrilamentos.



Figura 7 | Comboio Larmanjat

Fonte: [Online] Disponível em https://pt.wikipedia.org/wiki/Larmanjat#/media/File:MonorailLarmanjat-Raincy_Montfermeil-1868.jpg [Consultado em 19-01-2016; 19:37]

Contudo, outros projetos como a construção de novas linhas de comboio como transporte ferroviário, de elétrico e os primeiros autocarros vieram favorecer a deslocação, propagação e fixação da população não só na cidade mas principalmente nos seus arrabaldes situados nas áreas periféricas. Os mesmos serviram de auxílio no transporte de mercadorias, pois o surgimento da indústria na segunda metade do século XIX também marcou o traçado e desenvolvimento da cidade de Lisboa (Figura 8).

O estudo e evolução destes mecanismos fizeram com que as distâncias entre locais longínquos se tornassem mais curtas e seguras. Construída no final do século XIX, a chamada Linha de Cintura Interna (também visível na Figura 8), é constituída por uma rede infraestrutural ferroviária com um traçado semicircular de cerca de 12 quilómetros de extensão, agregando todas as linhas que se estendem radialmente pelo território fazendo a ligação de Lisboa à periferia da cidade (Salgueiro, 2002).

A presença dos meios de transporte ferroviário e rodoviário veio reforçar o prestígio da cidade de Lisboa e a sua influência a nível regional, assumindo-se como um importante centro de negócios e comércio.



Figura 8 | Planta de Lisboa e seus Arredores – Séc. XIX

Fonte: Centro de Cartografia da Faculdade de Arquitetura da Universidade de Lisboa

No que diz respeito a transformações urbanísticas e de crescimento da cidade o século XIX foi um século de grande importância. Novas transformações a nível urbano, tais como parques, jardins, alamedas e avenidas em conjunto com as diretrizes ortogonais regulares dos quarteirões, avenidas, praças e ruas, vieram enriquecer e marcar a cidade a partir do século XIX, designada como cidade moderna (Bettencourt, 2010). Deste modo, desencadeou-se um processo de crescimento e modernização que se realizou em diferentes etapas sendo que a criação da Avenida da Liberdade (Figura 9), entre os anos de 1879 e 1898 e também a construção da Avenida Almirante Reis (Figura 10), no ano de 1898, vieram sobrepor-se aos antigos caminhos rurais. A abertura das grandes avenidas veio gerar, no fim do século XIX, a construção de modernas urbanizações e anos mais tarde à afluência do sector terciário que se instalaram nestes novos espaços (Salgueiro, 2002).



Figura 9 | Avenida da Liberdade - 1934

Fonte: Arquivo Municipal de Lisboa [Online] Disponível em <http://revelarlx.cm-lisboa.pt/gca/?id=355> [Consultado em 20-01-2016; 15:23]



Figura 10 | Avenida Almirante Reis

Fonte: Eduardo Portugal, s. d.; Arquivo Municipal de Lisboa [Online] Disponível em <http://revelarlx.cm-lisboa.pt/gca/?id=353> [Consultado em 20-01-2016; 15:39]

Numa nova etapa de expansão identifica-se a execução do plano das Avenidas Novas, elaborado por Ressano Garcia em 1888, integrado no Plano Geral de Melhoramentos da Cidade, caracterizado pela malha ortogonal e pelos seus quarteirões retangulares.



Figura 11| *Carta Topographica da Cidade de Lisboa* – Publicada em 1871

Fonte: Centro de Cartografia da Faculdade de Arquitetura da Universidade de Lisboa

Apesar de tudo, o planeamento destas avenidas não descurou da presença dos importantes eixos estruturantes que tinham como destino o centro da cidade. Hoje alguns deles permanecem parcialmente preservados, conservando as suas memórias, transpondo-as e articulando-as com novos planos traçados de ruas e avenidas.

Independentemente das características de construção e urbanização moderna, tanto no plano da Avenida da Liberdade como no plano das Avenidas Novas, o contínuo da Rua das Portas de Santo Antão, Rua de São José, Rua de Santa Marta e Rua de São Sebastião da Pedreira foi considerado o limite da intervenção urbana, sendo que em casos excecionais os novos planos foram sobrepostos aos traçados das mesmas, mantendo este percurso praticamente inalterado até aos dias de hoje.

Porém, na primeira metade do século XX, também se verificou progressos ao nível do desenvolvimento dos transportes, devido a acontecimentos como a inauguração dos transportes coletivos de tração elétrica em 1901, a eletrificação da linha férrea entre o Cais do Sodré e Cascais em 1926, a inauguração da estação de comboios do Cais do Sodré (Figura 12) em 1928, a inauguração do Aeroporto de Lisboa em 1942, o início das primeiras carreiras Autocarro na cidade em 1944, a inauguração do Metropolitano de Lisboa em 1959. Também devido aos fatores de migração

assiste-se em Lisboa a um forte crescimento demográfico que consequentemente vêm gerar dificuldades no campo habitacional.

Como consequência, o número de bairros clandestinos situados na periferia da cidade e o número de barracas localizadas na cidade cresceu. A migração populacional, na sua maioria oriunda das zonas rurais que vão em busca de emprego e melhores condições de vida, dá-se principalmente após a segunda guerra mundial, na década de 40/50 estendendo-se até à década de 70. Sendo que, no início dos anos 70, presumiu-se que cerca de 12% a 20% da população viviam em más condições de habitabilidade. (Salgueiro, 1997).



Figura 12| Estação do cais do Sodrê

Fonte: Galeria de Fotografias da Empresa Comboios de Portugal [Online] Disponível em <https://www.cp.pt/institucional/pt/cultura-ferroviaria/galeria-fotos#prettyPhoto> [Consultado em 20-01-2016; 18:27]

Assim sendo, o desenvolvimento dos transportes coletivos e as diversas transformações urbanísticas que ocorreram ao longo dos eixos de expansão da cidade, foram aspetos muito importante no seu crescimento e consolidação, tendo sido decretado em 1886 um novo limite do município de Lisboa, a chamada Estrada da Circunvalação, que presentemente ainda corresponde aos limites da cidade.



Figura 13 | Planta de Lisboa de Silva Pinto – 1904/1911 (Escala 1/80 000)

Fonte: Centro de Cartografia da Faculdade de Arquitetura da Universidade de Lisboa

Em suma, a afirmação feita por Sóna-Morales, *La construcción de la ciudad – de una parte de ciudad – combina a lo largo del tiempo las distintas operaciones sobre el suelo y la edificación, y la complejidad de su resultado no es sólo repetición de tipos o yuxtaposición de tejidos, sino que expresa el proceso encadenado en que las formas y los momentos constructivos se suceden con ritmos propios. Distancias o continuidades, alineaciones y vacios, perfiles y encuentros, solares y monumentos describen así la secuencia de un proceso temporal materializado en formas estáticas* (Sóna-Morales, 1997; p.19), resume e tem em consideração todos os acontecimentos que marcam e caracterizam cidade.

2.2 Os Grandes Eixos de crescimento urbano e o seu carácter morfológico no contexto internacional. Uma relação comparativa entre Lisboa, Paris e Roma

Como cordões umbilicais de ligação entre velhas referências de centralidade, estes itinerários, (...) configuram as estruturas da expansão urbana.

(Ferreira, 2010; p.129)

Considerada a linha condutora e de referência entre importantes aglomerados populacionais, os eixos de crescimento urbano, representam de forma integral a estrutura do crescimento e consolidação da cidade que ao longo dos tempos, mas principalmente no século XIX, foi adquirindo uma maior dimensão política, económica e cultural (Ferreira, 2010), ganhando cada vez mais autonomia própria face à grande cidade à qual pertence e na qual os modernos processos de transformação urbana gerados essencialmente pela carência de crescimento capitalista, obrigou a uma reformulação tecnológica e de gestão (Sica, 1981), onde a indústria tem um papel essencial nos acontecimentos decorrentes da evolução urbana, inserindo uma forma de crescimento com base na relação entre a morfologia, a infraestrutura, o parcelamento, a urbanização e a edificação.

Deste modo, o século XIX espelha um período de transição, dominado pela industrialização, que conseqüentemente origina um efeito de caos urbano difuso que rompeu as antigas posturas barrocas e neoclássicas presentes nas cidades (Solà-Morales, 1997).

De acordo com Paolo Sica na sua obra intitulada por *Historia del urbanismo el siglo XIX* (1981), o primeiro momento da industrialização ocorre devido à natureza geográfica e às infraestruturas viárias complementadas também pelos meios aquáticos, quando estes existem, aproveitando a morfologia natural marítima. Apesar da estrutura viária existente nas cidades, o transporte marítimo constituiu um importante meio de transporte pois apesar da sua rígida posição no contexto territorial, tornou-se num transporte

relativamente económico e capaz de transportar grandes volumes de mercadoria, tanto em quantidade como em peso, face ao transporte terrestre.

A segunda etapa do desenvolvimento da indústria é definida pelo progressivo crescimento dos meios financeiros, por uma produção de bens mais variada e pela qualidade no sector do trabalho, aspeto cada vez mais fundamental. Este é também um ciclo onde se verifica uma relação cada vez mais estreita entre a localização da indústria e a localização da matéria-prima, constituindo assim um novo polo de concentração populacional e cada vez mais propício para o desenvolvimento da máquina a vapor (Sica, 1981).

Este sistema inovador veio complementar os percursos viários estruturantes da cidade, pois não só foi ao longo destes itinerários que grande parte da indústria se instalou, de modo a auxiliar o acesso de pessoas e mercadorias às unidades fabris, como também foi através destes eixos que se faziam as deslocações das mesmas para outros pontos do território. Deste modo, foi com base nestes percursos estruturantes e agregadores que a rede de caminho-de-ferro nasce e se expande territorialmente, tornando-se num transporte excepcional comparado com outros meios de transporte da época, beneficiando de uma grande capacidade de transporte de mercadorias e passageiros conjuntamente com uma maior velocidade de deslocação.

Tal facto veio gerar um pouco por todo o mundo fenómenos de desenvolvimento urbano, tanto em países mais desenvolvidos como em países ainda em desenvolvimento, desencadeando grandes transformações territoriais que consequentemente influenciaram os métodos de produção e a economia que até então se praticava (Ob. Cit., 1981). Contudo, o forte progresso tecnológico associado ao desenvolvimento de outros meios de transporte e do automóvel como transporte individual, veio promover a reestruturação da malha rodoviária das cidades, gerando novos percursos e vias rápidas que se vieram sobrepor às anteriormente existentes, moldando e fragmentando o território de diversas formas.

Posto isto, as vias condutoras e geratrizes da expansão da cidade ainda existem, apesar de atualmente estarem em segundo plano, procurando manter vivas as histórias da cidade que através delas nasceu e cresceu, independentemente de terem sido substituídas ou intercetadas por grandes avenidas contemporâneas (Ferreira, 2010).

Tendo em conta os grandes acontecimentos históricos da época moderna, verificou-se um pouco por todo o mundo a mudança que se fez sentir na morfologia e na forma das cidades.

No caso de **Lisboa** observou-se uma forte expansão associada ao crescimento da cidades e/ ou aos grandes planos de reforma urbana. Exemplos disso são o caso dos planos de ampliação do Porto de Lisboa, sendo que muitos deles nunca chegaram a acontecer, o desenvolvimento do caminho-de-ferro, a instalação de grandes unidades fabris um pouco por toda a cidade ao longo dos principais arruamentos e na sua maioria em contacto direto com o rio (Matos, 2014) e os vários planos para a cidade que veio reestruturar o pedaço de cidade existente e expandi-la através de várias intervenções no território.

As obras que possuem mais ênfase no seio de Lisboa são a construção do Passeio Público que atualmente é designado por Avenida da Liberdade e pelas operações de abertura de grandes avenidas decorrentes do plano realizado pelo engenheiro Francisco Ressano Garcia para as Avenidas Novas em Lisboa (Figura 15) entre os finais do século XIX e inícios do século XX (Ferreira, 2010), sendo que este último é visto como uma das mais importantes e ousadas manifestações ao nível do urbanismo para a época em Portugal.

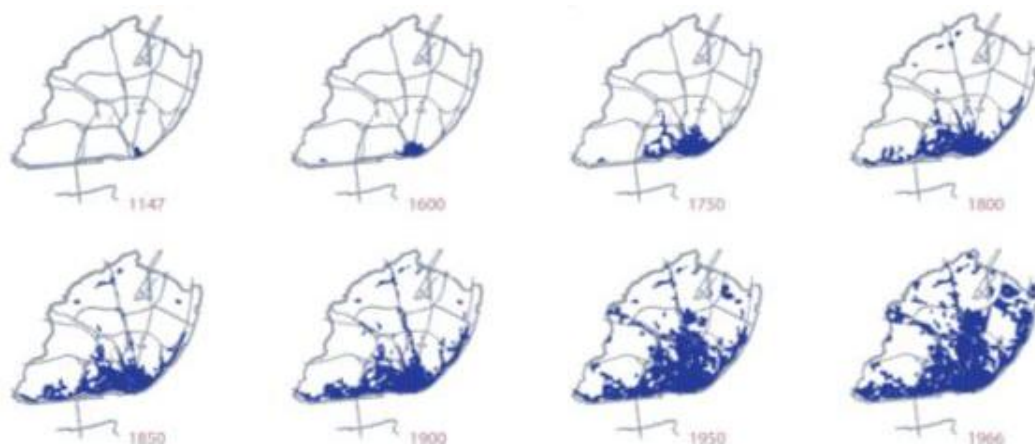


Figura 14 | Evolução da Cidade de Lisboa

Fonte: GEO – Gabinete de Estudos Olissiponenses, CML – Nova Proposta Administrativa para Lisboa

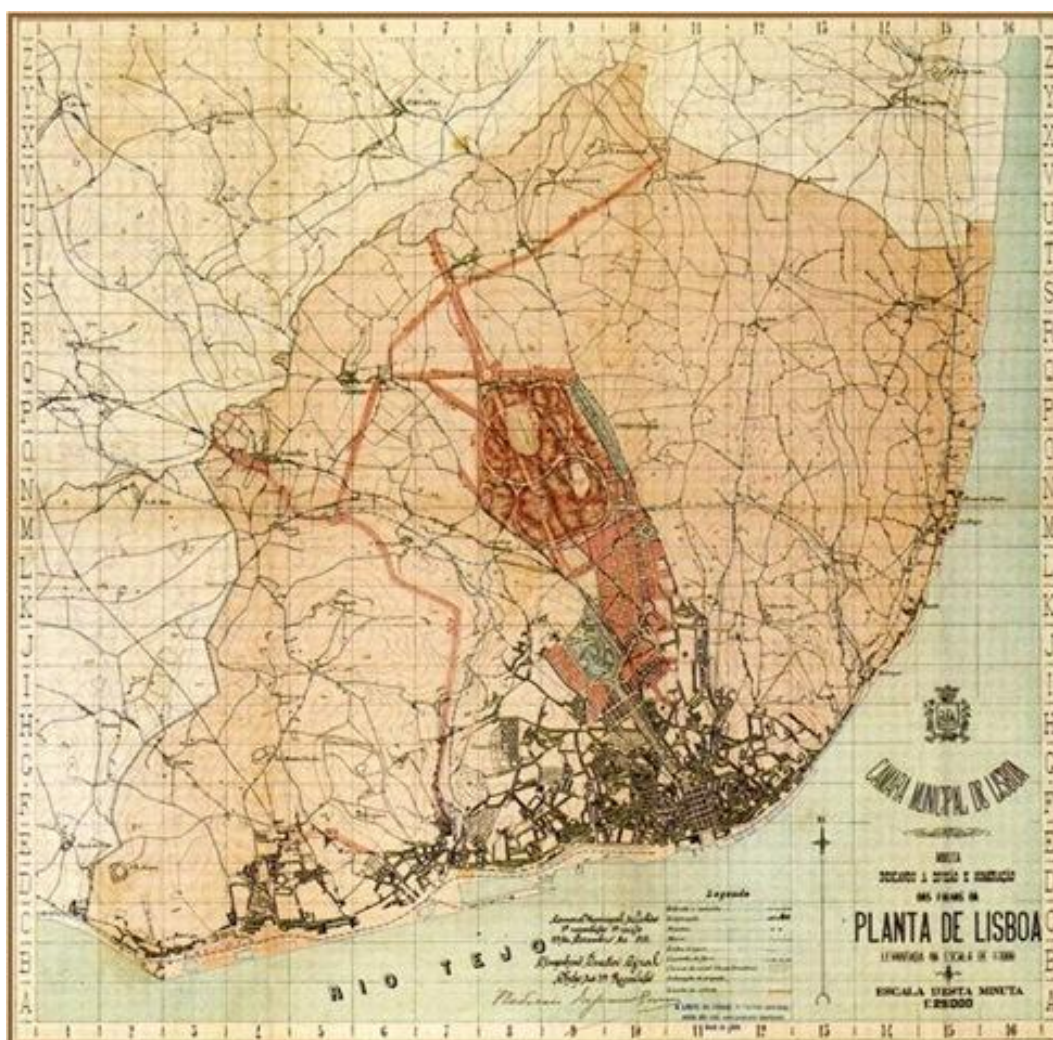


Figura 15 | Planta de Lisboa - 1903

Fonte: Câmara Municipal de Lisboa; Centro de Cartografia da Faculdade de Arquitetura da Universidade de Lisboa

Já a cidade de **Paris**, considerada a grande capital do século XIX, também se fez notar de amplas transformações de modernização na teia urbana da cidade no âmbito das infraestruturas e revisão do extrato social perante uma nova organização do espaço público. A grande intervenção no campo urbanístico deu-se com o plano de reforma da cidade elaborado por Eugène Haussmann (Figura 18) entre os anos de 1852 e 1870. O mesmo coordenou os trabalhos da ampla reorganização da cidade onde os traços lineares compuseram a trama de circulação e vieram permitir um maior controle e supervisão espacial do espaço público (Santos, 2012), criando assim uma capital composta por grandes avenidas e por uma geometria regular.



Figura 16 | Planta do território ao redor de Paris, na metade do século XVIII. O traço fino representa a rede das ruas medievais; o traço grosso, as avenidas retilíneas traçadas no século XVII e no século XVIII; o pontilhado, os grandes parques.

Fonte: BENÉVOLO, Leonardo (2010) História da Cidade



Figura 17 | Planta de Paris em 1853, antes dos trabalhos de Haussmann.

Fonte: BENÉVOLO, Leonardo (2010) História da Cidade

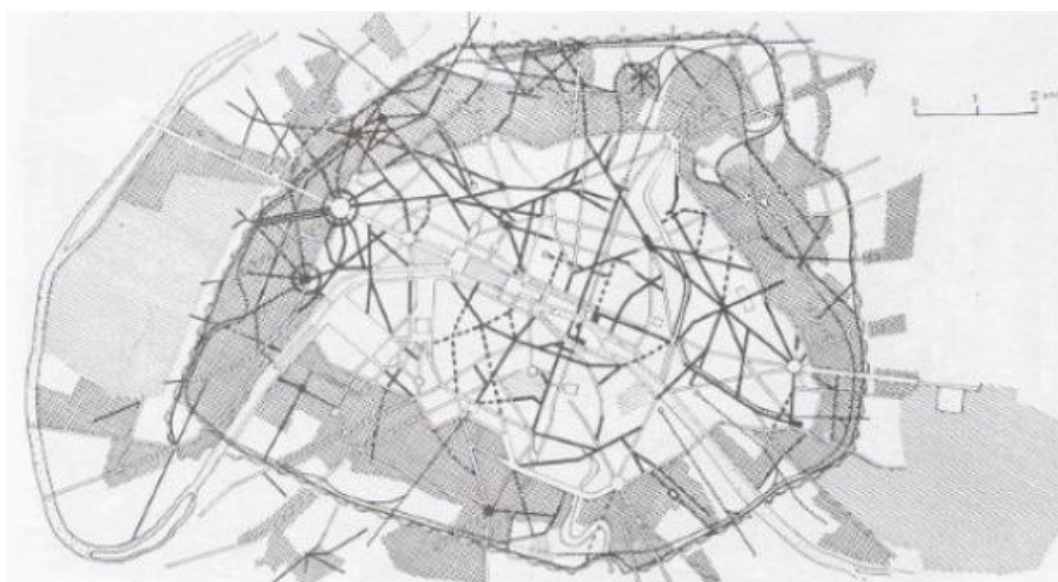


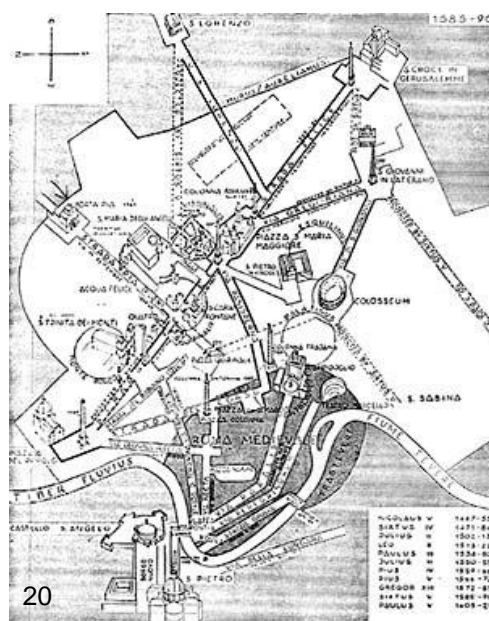
Figura 18 | Esquema de trabalhos de Haussmann em Paris: linhas mais grossas, novas ruas / Tracejado quadriculado, novos bairros / Tracejado horizontal, os dois grandes parques periféricos.

Fonte: BENÉVOLO, Leonardo (2010) História da Cidade

Por outro lado **Roma**, considerada a cidade prodígio da antiguidade, inicia a sua expressão urbanística moderna com o primeiro plano Integral de Roma concebido pelo papa Sisto V. Este plano, composto por um traçado de eixos retilíneos foi criado inicialmente a pensar na igreja, onde a principal intensão era construir uma malha de eixos que unisse as sete basílicas mais importantes de Roma, além de que também harmonizar e estruturar uma vasta área da cidade, uma área composta por colinas entre as muralhas de Aurélio e o núcleo medieval que se encontrava abandonada, trazendo-lhe vida novamente (Figura 20) (Gonsales, in *Arquitextos 059.04*, 2005).



19



20

Figura 19 | Mapa de Roma Antiga

Fonte: Alessandro Falcone

Figura 20| Plano Regulador de Roma - Sisto V

Fonte: BENÉVOLO, Leonardo (2010) História da Cidade

Para além do crescimento urbano provocado pela revolução industrial e pela modernidade, o facto de **Lisboa, Paris e Roma** terem pertencido ao império romano também é um componente que as relacionam entre si e as interligam morfologicamente. Nestas três cidades ainda é possível observar os eixos viários principais que derivam da ocupação romana (cardo e decumanos) e que permanecem ao longo do crescimento das mesmas e até aos dias de hoje, continuando presentes nas suas malhas urbanas (Figuras 21, 22 e 23).

Para a observar e comprovar tal facto é necessário alguma pesquisa acerca de como era constituída a cidade na época romana e de como esta se estruturava funcional e urbanisticamente, para além de que também é precisa muita atenção quando relacionamos a malha da antiga cidade com a complexa teia que atualmente a compõe.



Figura 21| Vista e mapa da cidade de Lisboa em 1598 no livro Civitates orbis terrarum

Fonte: Figura elaborada pela autora sobre o Levantamento Georg Braun; [Online] Disponível em https://pt.wikipedia.org/wiki/1598#/media/File:Lisbon_in_1598.jpg [Consultada em 14-01-2016; 10:54]



Figura 22| Vista e mapa da cidade de Paris em 1572 no livro Civitates orbis terrarum

Fonte: Figura elaborada pela autora sobre o Levantamento Georg Braun; [Online] Disponível em [http://www.1st-art-gallery.com/\(after\)-Hoefnagel,-Joris/Map-Of-Paris-From-Civitates-Orbis-Terrarum.html](http://www.1st-art-gallery.com/(after)-Hoefnagel,-Joris/Map-Of-Paris-From-Civitates-Orbis-Terrarum.html) [Consultada em 14-01-2016; 11:13]



Figura 23| Vista e mapa da cidade de Lisboa em 1572 no livro Civitates orbis terrarum

Fonte: Figura elaborada pela autora sobre o Levantamento Georg Braun; [Online] Disponível em [http://www.1st-art-gallery.com/\(after\)-Hoefnagel,-Joris/Map-Of-Rome-From-Civitates-Orbis-Terrarum-3.html](http://www.1st-art-gallery.com/(after)-Hoefnagel,-Joris/Map-Of-Rome-From-Civitates-Orbis-Terrarum-3.html) [Consultada em 14-01-2016; 10:29]

2.3 A função dos eixos históricos como elementos orientadores das formas de produção urbana

Os velhos caminhos que ligavam diferentes lugares numa periferia distante, transformaram-se e alguns afirmaram-se como eixos e espaços privilegiados na conexão entre as mais antigas e expressivas formas de consolidação, como Lisboa, Sintra, Mafra, Cascais, Vila Franca, Almada, Setúbal, Palmela, entre outras na região de Lisboa.

(Ferreira, in *Artitextos 09*, 2010; p. 129)

Quando falamos de eixos históricos de uma cidade falamos de elementos que se desenvolvem progressivamente no tempo e no espaço. Segundo Manuel Villaverde, a referenciação a um *eixo urbano* pretende estimular ou despertar curiosidades para os *percursos possíveis da cidade* que se foram assentando e permanecendo na estrutura urbana ao longo de várias épocas até aos dias de hoje e que também se podem designar como *espinhas dorsais* da cidade (Villaverde, 1997, p.4).

Ao refletir acerca da morfologia destes percursos e de aspetos particulares, como é o caso da sua origem e desenvolvimento à qual os mesmos estão associados, torna-se possível entender a sua importância. O traçado de uma cidade é composto por vários e diferentes elementos que lhe confere a forma e a vida, pelo que em particular as vias de comunicação são essenciais, pois é a partir delas que a cidade vive e se desenvolve. São elementos de continuidade e ao mesmo tempo de ligação de novas centralidades que vão surgindo em locais estratégicos do território da cidade e respetiva periferia (Fernandes, in *O Tempo e a Forma*, 2014; p. 74), para além de que se tornam locais ideais para a fixação de população pois combina a rápida ligação aos núcleos centrais atrativos e o fácil acesso a bens e serviços.

Assim sendo, a análise destes eixos geradores de expansão urbana assentam em diversos fatores que explicam a sua forma e função como é o caso da topografia, da intensão e da eficiência dos mesmos. No que diz

respeito à topografia ou à relação que existe com terreno de suporte à sua implantação, estes situam-se essencialmente em locais considerados de vale, pois são sítios de menor declive, que proporcionam uma favorável criação de caminhos e atalhos naturais principalmente no que diz respeito a percursos longínquos, para além de que são espaços que necessitam de permanecer livres para o escoamento das águas (Proença, 2014).

O uso e vivência destes lugares ao longo dos tempos conduziram, em alguns casos, a algumas restrições no que diz respeito à construção de edificado. Definindo-os apenas como elementos urbanos lineares complexos, devido à intensão e relevância destes eixos nas relações e ligações de longas distâncias, fez com que os seus extremos adjacentes fossem alvo de um crescente processo de edificação, afirmando-os como elos de união de edifícios apalaçados em conjunto com os seus espaços naturais de cultivo e lazer, onde o aspeto característico expresso pelo perfil das fachadas e dos seus longos muros proporcionam um simples cenário de como uma rua urbana se tratasse. Tal fato mantém-se presente até hoje na toponímia da cidade, passando também eles a fazer parte integrante do suporte urbano, onde a favorável circulação e acesso são o principal papel, promovendo o aparecimento e crescimento de novas funções que conseqüentemente vêm reforçar uma grande importância ao nível estrutural e das vivências urbanas que estes percursos proporcionam nos nossos dias (Santos, 2012).

Para além da topografia, da intensão e da eficiência deste eixos geradores de cidade, a sua dimensão varia, pois a ocupação e o crescimento da cidade no prolongamento deste tipo de percursos ao longo de diferentes épocas, por sua vez vieram gerar diferentes procedimentos e operações, sendo que a regra prendia-se com o fato de em espaços antigos e consolidados os troços de via eram mais apertados ao contrário de áreas localizadas defronte de edifícios notáveis e zonas de interceção com outras vias onde que o espaço era mais alargado (Ob. Cit., 2014).

Como consequência da abundante afluência a estes eixos houve necessidade de criação de uma nova estrutura urbana que ao longo dos tempos modernos vieram a ganhar o seu lugar de destaque, prevalecendo perante os seus antecedentes.

Posto isto, no século XIX verificou-se uma necessidade de reorganização e planificação da matriz de desenvolvimento urbano que se tornou imprescindível, visto o significativo crescimento populacional que se fez sentir, chegando mesmo a ultrapassar os limites administrativos e fiscais das cidades. No mesmo século surge o Urbanismo, tendo como substância a questão da organização da sociedade em comunhão com o território (Fernandes, 2014).

Contudo, foi durante o século XX que se observou na Europa uma maior e significativa fragmentação das cidades. A matriz funcional bem como a imagem da cidade construída desmoronou devido ao aparecimento de novos espaços urbanos compostos por amplas áreas localizadas na periferia na qual em tempos as poucas edificações que existiam resumiam-se a palácios e quintas adornados pelos seus jardins ornamentados, pomares e campos de cultivo, onde a prática agrícola era a atividade primordial não só para autossustentação como também para o abastecimento da cidade.

O despovoamento dos antigos centros das cidades, causado pela deslocalização populacional, veio sobrevalorizar os novos núcleos periféricos, originando uma verdadeira revolução urbanística nestas áreas, onde o princípio da habitação, da terciarização, da segurança, do comércio e dos serviços ganharam a sua importância face às atividades agrícolas e de lazer que anteriormente aí se desenrolavam.

Logicamente, os arrabaldes passaram a ter um carácter mais autónomo, coordenado, estruturado e conseqüentemente fragmentado, tornando-se também num lugar ideal para a instalação de complexos industriais e de novas e inovadoras operações urbanas características da época moderna visto serem constituídos por grandes áreas de terrenos livres de construção (Santos, 2012).

Com os contornos das cidades cada vez mais dissolvidos assiste-se à predominância de um espaço urbano que se estende por todo o território, acabando assim com a separação entre cidade e campo (Villaverde, 1997).

Contudo, o eixo de expansão como via de comunicação persiste não só como uma linha contínua de agregação entre centralidades mas também como elemento heterogéneo e complexo gerador de toda a ação de crescimento, contraindo em si mesmo novas capacidades de articulação que combina e dinamiza os fluxos territoriais (Santos, 2012) sustentados na evolução dos transportes, do automóvel, das vias rápidas e das autoestradas. Estes princípios vieram contribuir para uma evolução citadina mais extensa e dispersa, onde os novos fragmentos foram suportados pelos meios de comunicação, permitindo assim a interligação entre eles e também com o centro da cidade.

Este “urbano”, resultado da interação deslocalizada dos indivíduos no espaço, fixou no território os efeitos da industrialização e da democratização do automóvel, assim como do progresso tecnológico e das redes de comunicação, mas sobretudo é consequência do Urbanismo e da aplicação de fórmulas científicas no planeamento da cidade. (Fernandes, 2014; p.22)

De acordo com a publicação de Teresa Barata Salgueiro em Finisterra, XXXII, 63, 1997, os polos localizados nos arrabaldes das cidades apresentam uma diversidade de ocupação, sendo que o seu desenvolvimento urbano é característico da segunda metade do século XX bem visíveis na implantação e até mesmo na tipologia do edificado.

No caso de Lisboa, observou-se ao longo da década de 70, importantes marcos de mudança a nível social, económico e principalmente político devido à mudança de regime para a democracia, facto marcado pela revolução militar ocorrida no dia 25 de Abril de 1974.

O novo domínio e a capacidade de gestão democráticos passaram a estar nas mãos dos municípios que por sua vez procuraram dar resposta à falta

de condições e organização territorial presente até ao momento. Esta mudança política dá-se *num período de crise do capitalismo mundial e altera radicalmente as condições socioeconómicas do país*. A partir de 1975 até 1985 viveu-se uma época positiva a nível social que conseqüentemente veio melhorar as condições de vida da população em vários aspetos, relativamente ao consumo, à habitabilidade e à organização familiar e escolar, contribuindo assim para uma mudança de mentalidades e comportamentos.

Não foram só os aspetos sociais e políticos que sofreram mudanças após a implementação do novo regime, designado por Estado Novo. Urbanisticamente verificou-se um progresso ao nível da mobilidade populacional gerado pelo crescimento das infraestruturas rodoviárias, como é o caso da inauguração da Ponte de Salazar em 1966, hoje chamada de Ponte 25 de Abril e mais tarde da Ponte Vasco da Gama em 1998, na sequência da inauguração da Expo 98, entre outras obras. Também o aumento do número de automóveis a circular na cidade e o desenvolvimento de infraestruturas ferroviárias veio favorecer o mesmo sector, como é o caso da inauguração do Metropolitano de Lisboa em 1969, estando ainda hoje em crescimento.

Integra de modo mais nítido os aspetos económicos e usa o planeamento do território como instrumento de gestão que pretende não simplesmente resolver problemas mas tornar competitivos os territórios. (Salgueiro, 1997; p.182)

A autonomia e o desenvolvimento obtido pelos novos centros suburbanos realçaram um movimento de *descentralização e realocação* das diversas atividades e funções que apenas eram exercidas no centro da Lisboa. Para além disso, os novos núcleos ganharam necessidades comerciais de bens e serviços, sendo que conseqüentemente começam a surgir ao longo dos anos as grandes superfícies alimentares e comerciais apoiadas logicamente pela estrutura viária e pela rede de transportes (Salgueiro, 1997).

Assim, os espaços públicos, o centro histórico e o comércio tradicionais sofreram uma forte queda e uma perda de identidade ao contrário das novas

praças, avenidas e centros comerciais que se formam como um novo centro de negócios atraindo cada vez mais indivíduos (Fernandes, 2014).

Posto isto, a expansão do território ergue-se perante uma complexa cadeia de relações que por sua vez originam redes que dão vida e sustentam o desenvolvimento das cidades (Fadigas 2010) nas quais as infraestruturas de acessibilidades são um suporte essencial. Vias e interfaces que se constroem e evoluem com o passar dos anos gerando novas dinâmicas, centralidades e identidades ao território. Por sua vez, todo o crescimento e evolução de uma complexa malha infraestrutural contribui para que por um lado haja uma ideia de fragmentação de território mas por outro haja também uma ideia de agregação e proximidade entre os vários pequenos centros urbanos e suburbanos (Ferreira, 2010).

2.4 A particularidade das Estradas Reais no contexto da expansão da cidade de Lisboa

No registo dos vários traçados que suportam os itinerários históricos (...) associados à deslocalização de pequenos aglomerados populacionais e actividades que acompanham o rumo de novas formas de acessibilidade, decorrentes dos velhos caminhos rurais, das estradas Reais, e dos trilhos de caminho de ferro (...) as velhas estradas sofreram cortes ou ampliações contribuindo para o desenvolvimento de novas vias rápidas, novos itinerários complementares e circulares, que se entrecruzavam com eixos de acessibilidades preexistentes, numa sobreposição sucessiva de infra-estruturas (...) às quais estão associadas uma grande diversidade de formas urbanas.

(Ferreira, in *Artitextos 09*, 2010; p.133)

As estradas estão diretamente associadas às épocas históricas e aos hábitos de vida que se irradiavam a partir de um centro urbano e que por sua vez se ligavam a outros núcleos igualmente ou pouco menos importantes. Hoje, as infraestruturas rodoviárias possuem um método construtivo complexo para o seu suporte, porém, este mesmo método tem como substrato os alicerces que há alguns anos atrás vieram permitir as deslocações que eram realizadas através de tração animal (Santos, 2012).

Como já foi referido no subcapítulo 2.1, foi na época romana que houve um grande desenvolvimento ao nível infraestrutural pelo que, já no século XIX foi viável assumir que os itinerários correspondentes às *Estradas Reais* coincidiam com alguns itinerários romanos.

No caso da cidade de Lisboa tal facto é comprovado pela análise da Carta Corográfica dos Terrenos em volta de Lisboa (Figura 24), que segundo o arquivo digital da Biblioteca Nacional de Portugal, a mesma é da autoria de Filipe Folque e datada do ano de 1856, sendo que nela é possível observar uma primeira matriz inicial marcada por uma crescente densificação infraestrutural fortemente delimitada por construções que naquela época eram essencialmente quintas (Ob. Cit., 2012).

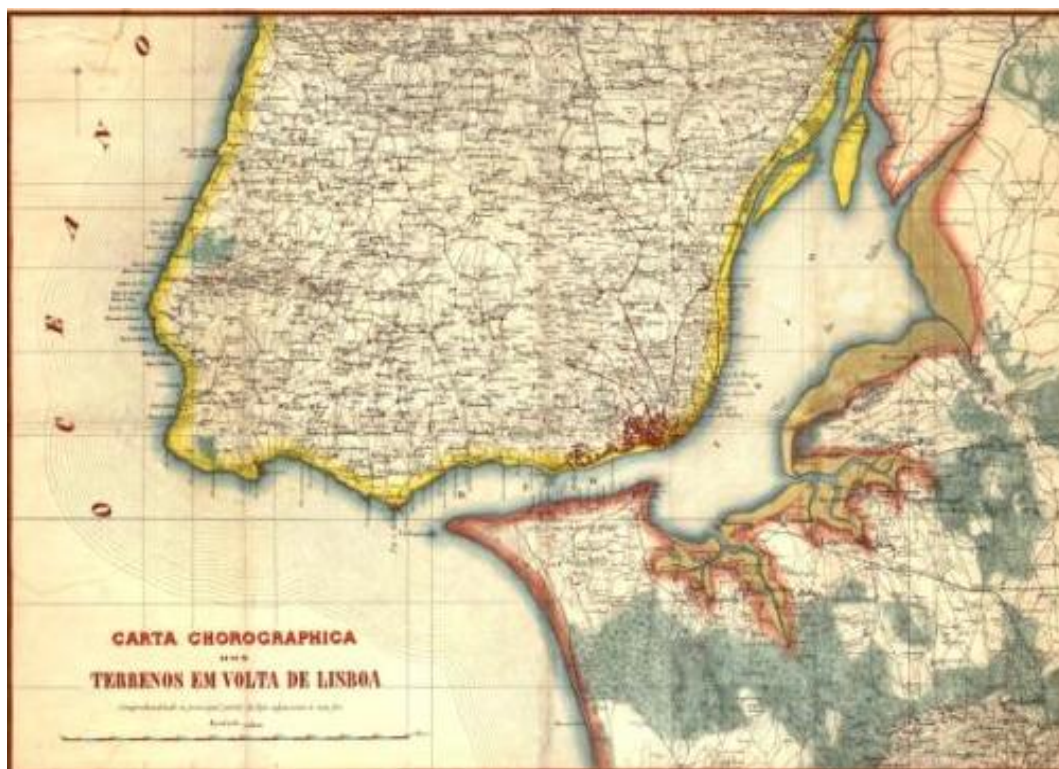


Figura 24 | Carta Corográfica dos Terrenos em volta de Lisboa

Fonte: Felipe Folque; [Online] Disponível em <http://purl.pt/3971/3/> [Consultado em 19-01-2016 15:38]

O termo designado por *Estradas Reais* refere-se às vias percorridas pelos reis e a pela nobreza, que por sua vez estas são compostas pelos seus palácios e casas de campo muitas vezes consideradas de portos de abrigo da vida cidadina.

Desta forma, para além dos paços reais existentes na cidade, ao longo destes eixos foram-se centralizando de ambos os lados chalés, palácios e quintas de veraneio pertencentes a importantes famílias ligadas ao poder, sendo que as últimas, na sua maioria, possuíam ainda algumas características de organização deixadas pelo povo romano, exemplo disso é o caso do cultivo de cereais e vinha associados à casa de residência e espaços de lazer. No caso das Estradas Reais de Lisboa as que mais se destacaram foram as Estradas Reais de ligação às vilas de Sintra e Cascais (Figura 25).



Figura 25 | Plan de Lisbonne – Publicada em 1833

Fonte: Calmete-Beauvoisin; Centro de Cartografia da Faculdade de Arquitetura da Universidade de Lisboa

Consequentemente, estes eixos tornaram-se os geradores de expansão da estrutura dos polos urbanos que se desenvolviam ao longo destes, da mesma maneira que foram igualmente relevantes perante o panorama económico, oferecendo um conjunto de bens e serviços de apoio à população residente e a viajantes que estavam simplesmente de passagem, como é o caso de estabelecimentos comerciais e das chamadas *casas de pasto*, locais que eram um misto do que atualmente se conhece por tabernas e também por tascas onde se serviam refeições acompanhadas por uma bebida, normalmente vinho.

Segundo a tese de doutoramento elaborada por João Santos em 2005, foi concebido a 28 de Fevereiro de 1854 um Sistema de Comunicações do Reino que tinha como propósito avaliar o notável desenvolvimento da *rede de mobilidade do território nacional* onde se verificou uma reflexão acerca da inter-relação da infraestrutura viária existente assim como da relação entre a rede ferroviária ainda em desenvolvimento com a criação de novos itinerários de *navegação fluvial*.

Tendo por base orientadora a economia do reino para o progresso da infraestrutura de cada meio de transporte, a infraestrutura viária por sua vez é

também conectada com a rede ferroviária, constituindo assim a *principal estrutura de mobilidade* (Santos, 2012; p.127) *nacional*, sendo que a navegação fluvial acentua-se essencialmente no transporte de mercadorias.

Também nas datas de 1850, 1862 e 1889 é designado em legislação um processo de hierarquização da rede viária constituído por três categorias: Estradas Municipais, Estradas Distritais e Estradas Reais, sendo que cada uma delas possui dimensões, métodos construtivos, encargos de gestão e contribuições financeiras diferentes.

2.5 O Espaço público e as suas vivências

The city is a people's art, a shared experience, the place where the artist meets the greatest number of potential appreciators. In many kinds of human relationships it is the function of the active person to establish the creative force and also to develop receptivity to it.

(Bacon. 1974; p.23)

A temática do espaço público corresponde a um dos aspetos centrais dos urbanistas, sendo que este também é um tema de estudo e trabalho cada vez mais abordado nos tempos que correm, estando a ganhar cada vez mais interesse por profissionais em áreas como a geografia e a sociologia, onde o seu conceito com características ambíguas, pode variar de acordo com cada uma das áreas ou até mesmo envolver-se com outros conceitos como o de *open space* (Matos, 2015),

Deste modo, e tendo em conta vários autores que nos falam acerca desta matéria, entende-se que a cidade é o palco de um misto de acontecimentos provenientes do relacionamento entre indivíduos e consequentemente o espaço público como elemento constituinte da cidade representa um importante papel.

O urbanista e escritor Kevin Lynch, na sua obra intitulada de *A Imagem da Cidade*, diz-nos que as pessoas não são simplesmente testemunhas dos acontecimentos do dia-a-dia mas que também elas fazem parte de todo o cenário da mesma maneira que contribuem ativamente para que estes ocorram, acrescentando o fato dos indivíduos e das suas respetivas ações são considerados como *elementos móveis*, sendo tão ou mais importantes do que os elementos imóveis que compõem um tecido urbano (Lynch, 1960; p.11-12).

Tendo em consideração o que é referido por Lynch e por Bacon, o espaço público como elemento fulcral constituinte de uma cidade, entendemos também que este compreende em si mesmo as ruas, as avenidas, as praças, os largos, os jardins, entre outros. No entanto, quando falamos de espaço público referimos não só os vários tipos de espaços que compõem uma cidade mas mais importante é falarmos do significado que estes têm, nas qualidades dos mesmos e nas suas funções no seio urbano, como é o caso de usos ligados ao comércio, aos serviços, à cultura, ao lazer e também à circulação, tanto pedonal como automóvel.

Deste modo, segundo o arquiteto Fernando Alves, a rua tendo em conta o fator social, pode ser explorada pela posição de quem a ocupa e usufrui, do efeito da sua edificação e da sua atividade sócio - económica (Alves, 2003; p.67).

Um outro aspeto bastante importante que caracteriza o espaço público e que é responsável pela sua ocupação e vivência é o seu desenho, configuração e o seu aspeto tridimensional, pois um espaço para ser vivido e apreciado sem hostilidades tem de responder às exigências e carências de um conjunto de indivíduos onde a relação entre as pessoas e a ligação que estes têm com o espaço público sucedem-se em variados registos de acordo com a utilização que cada um vai fazendo do espaço. Do mesmo modo que a cultura de cada pessoa, o seu contexto familiar, os seus amigos e as suas experiências de vida vão também conferindo ao espaço público que frequentam uma sensação de vida e de bem-estar no mesmo e consequentemente uma definição. (Ob. Cit., 2003).

Por outro lado, o espaço público é considerado um elemento de agregação que acolhe vários usos, permite a concentração e deslocação de mercadorias, viaturas e indivíduos assim como o diálogo e a relação entre as pessoas, construindo assim uma coletividade, sendo que outro dos seus outros usos prende-se pela realização de eventos e manifestações de cariz público (Ob. Cit., 2003).

No entanto, face ao enredo da sociedade moderna multicultural presente nas cidades nos dias de hoje, o significado dos espaços públicos já não é tão positivo como antigamente, pois os aspetos de vulnerabilidade, ameaça, inquietação e perigo estão cada vez mais presentes nas mesmas, para além de que as pessoas dão cada vez mais importância às deslocações feitas com o recurso aos veículos motorizados para a realização das suas tarefas no seio do espaço público. Consequentemente, todas estas ações levam a uma maior desagregação das relações interpessoais e por sua vez entre a sociedade. Assim é muito importante fazer uma boa gestão de todos os elementos móveis e imóveis que compõem o espaço público de modo a torna-lo agradável para que as pessoas possam vivê-lo.

2.6 Referências de Intervenção / Qualificação em Eixos Históricos

De acordo com a temática escolhida para o desenvolvimento deste trabalho final de mestrado tornou-se pertinente completar este importante capítulo com referências de intervenção. Deste modo, abaixo são apresentados alguns projetos que têm como base a requalificação de eixos com características equiparadas ao percurso em estudo.

Charenton-le-Pont é um dos municípios mais pequenos do departamento de Val-de-Marne em França. É uma zona que está localizada a 7km leste de Paris, composta por aproximadamente 30.000 habitantes, com cerca de 1.85km² de área, sendo considerada a zona com mais densidade populacional situada nos subúrbios da capital francesa. Situada ao longo das margens do rio Sena, Charenton-le-Pont está diretamente ligada com a capital Francesa pela Rue de Paris, uma das mais antigas estradas no município e caracteriza-se pelos seus diversos monumentos históricos. Deste modo, a Rue de Paris não só é uma particularidade histórica e parte integrante do património da cidade, como também desempenha um papel de eixo estratégico e fundamental no que diz respeito à mobilidade pedonal e rodoviária.

O projeto designado por *Charenton-le-Pont Town Centre*, elaborado pela Agence Babylone, ocupa uma área de cerca 4000 m² e prende-se na regeneração e requalificação dos espaços públicos do centro histórico e comercial de Charenton-le-Pont, como é o caso de praças, estradas e parques, sendo um deles o parque que tem por nome de Jules Noël, que corresponde a uma antiga propriedade real.

O objetivo desta intervenção é de aumentar o conforto, segurança e qualidade pedonal, dar uma nova atratividade ao local com a abertura do parque destacando a sua entrada, criar zonas pedonais, parques de estacionamento e espaços verdes. As cores características das fachadas e a inserção do elemento água no espaço público também contribuem para o desenvolvimento do centro histórico de Charenton-le-Pont.

A Agence Babylone dá uma grande importância às questões ligadas à ecologia e ao ambiente, pelo que transcreveu para este projeto todas as suas premissas. Para tal, e tendo em conta o território em que estavam a atuar, agrupou um conjunto de profissionais especializados nas áreas do urbanismo, paisagismo e meio ambiente.



Figura 26 | Charenton-le-Pont Town Centre

Fonte: Agence Babylone; [Online] Disponível em <http://www.landezine.com/index.php/2015/10/charenton-le-pont-town-centre-by-agence-babylone/charenton-le-pont-town-centre-15/> [Consultada em 26-11-2015 16:35]



Figura 27 | Charenton-le-Pont Town Centre

Fonte: Agence Babylone; [Online] Disponível em <http://www.landezine.com/index.php/2015/10/charenton-le-pont-town-centre-by-agence-babylone/charenton-le-pont-town-centre-03/> [Consultada em 26-11-2015 16:37]

Também o projeto para o antigo centro da **Cidade de Celje**, denominado pelo mesmo nome, se destaca como Regeneração e Qualificação em Eixos. Celje é considerada a terceira maior cidade da Eslovénia e o seu antigo centro da cidade é marcado por ruas romanas pavimentadas bem preservadas, castelos e os fragmentos de muralhas medievais que fomentam o centro da mesma com a sua magnífica história que nos leva às épocas dos celtas e romanos.

O centro da antiga e reformulada cidade com as suas praças, ruas, equipamentos urbanos remodelados e a presença da água trouxeram a esta região novos pontos de encontro e passeios tanto para os residentes como para os turistas.

O projeto foi elaborado por Darja Matjasec, Sergej Hiti e Klara Sulic, todos pertencentes à empresa LUZ dd, sendo que o mesmo foi realizado em 2011 e a sua construção decorreu no ano de 2014, possuindo uma área com cerca de 1,32ha e incluindo quatro diferentes praças onde em cada uma delas existe um programa e conceito distinto.

Exemplo disso é a praça de entrada no centro histórico que tem o elemento água como destaque e uma outra designada de Praça Metropol que se destina a ser um espaço para eventos culturais ao ar livre, sendo que todas elas estão interligadas por duas ruas pedonais reprojctadas e reequipadas essencialmente a pensar no peão, afastando das mesmas quase todo o tráfego rodoviário que as percorria.

Esta foi uma obra ficou assinalada pela descoberta de variados factos arqueológicos no decorrer da mesma, pelo que uma parte dos vestígios encontrados foram colocadas in-situ para poderem ser apreciados por quem habitar ou simplesmente visitar o local.



Figura 28 | Antigo Centro da Cidade de Celje

Fonte: LUZ dd; [Online] Disponível em http://www.landezine.com/index.php/2015/02/public-space-renewal-in-celjes-old-city-centre-by-luz/smj_celje_siteplan/ [Consultada em 26-11-2015 17:12]



Figura 29 | Antigo Centro da Cidade de Celje

Fonte: Luka Vidic; [Online] Disponível em http://www.landezine.com/index.php/2015/02/public-space-renewal-in-celjes-old-city-centre-by-luz/smj_celje_2-1_krekov_trg_01/ [Consultada em 26-11-2015 17:23]



Figura 30 | Antigo Centro da Cidade de Celje

Fonte: Luka Vidic; [Online] Disponível em http://www.landezine.com/index.php/2015/02/public-space-renewal-in-celjes-old-city-centre-by-luz/smj_celje_2-2_streets_04/ [Consultada em 26-11-2015 17:28]

Apesar de não ser uma intervenção em eixos, o projeto do parque **High Line de Nova York** constitui também uma referência de intervenção, pois também ele é um projeto onde estão presentes os fatores de linearidade e continuidade.

A High Line, localizada em Nova Iorque, é um troço de ferrovia que se encontrava abandonada e que foi reabilitada num maravilhoso espaço público. É uma obra assinada pelo arquiteto da paisagem e líder do projeto James Corner, em conjunto com a sua equipa composta por Diller Scofidio & Renfro e Piet Oudolf, que transformaram a High Line num elemento agregador dos bairros da cidade e num ícon da sustentabilidade urbana de referência.

A revitalização, finalizada em 2011, foi um grande e importante marco que reavivou o West Side de Manhattan, tornando-a num forte estímulo para o desenvolvimento e investimentos nesta área da cidade.



Figura 31 | High Line, Nova Iorque

Fonte: James Corner; [Online] Disponível em http://www.landezine.com/index.php/2014/01/high-line-section-2-by-james-corner-field-operations/high_line-section_2-james_corner_field_operations-piet_oudolf-17/ [Consultada em 02-12-2015 10:54]



Figura 32 | High Line, Nova Iorque

Fonte: Iwan Bann; [Online] Disponível em http://www.landezine.com/index.php/2014/01/high-line-section-2-by-james-corner-field-operations/high_line-section_2-james_corner_field_operations-piet_oudolf-16/ [Consultada em 02-12-2015 11:02]



Figura 33 | High Line, Nova Iorque

Fonte: Iwan Bann; [Online] Disponível em http://www.landezine.com/index.php/2014/01/high-line-section-2-by-james-corner-field-operations/high_line-section_2-james_corner_field_operations-piet_oudolf-07/ [Consultada em 02-12-2015 11:05]



Figura 34 | High Line, Nova Iorque

Fonte: Iwan Bann; [Online] Disponível em http://www.landezine.com/index.php/2014/01/high-line-section-2-by-james-corner-field-operations/high_line-section_2-james_corner_field_operations-piet_oudolf-14/ [Consultada em 02-12-2015 11:09]

3. O Eixo Histórico – Das Portas de Santo Antão às Portas de Benfica

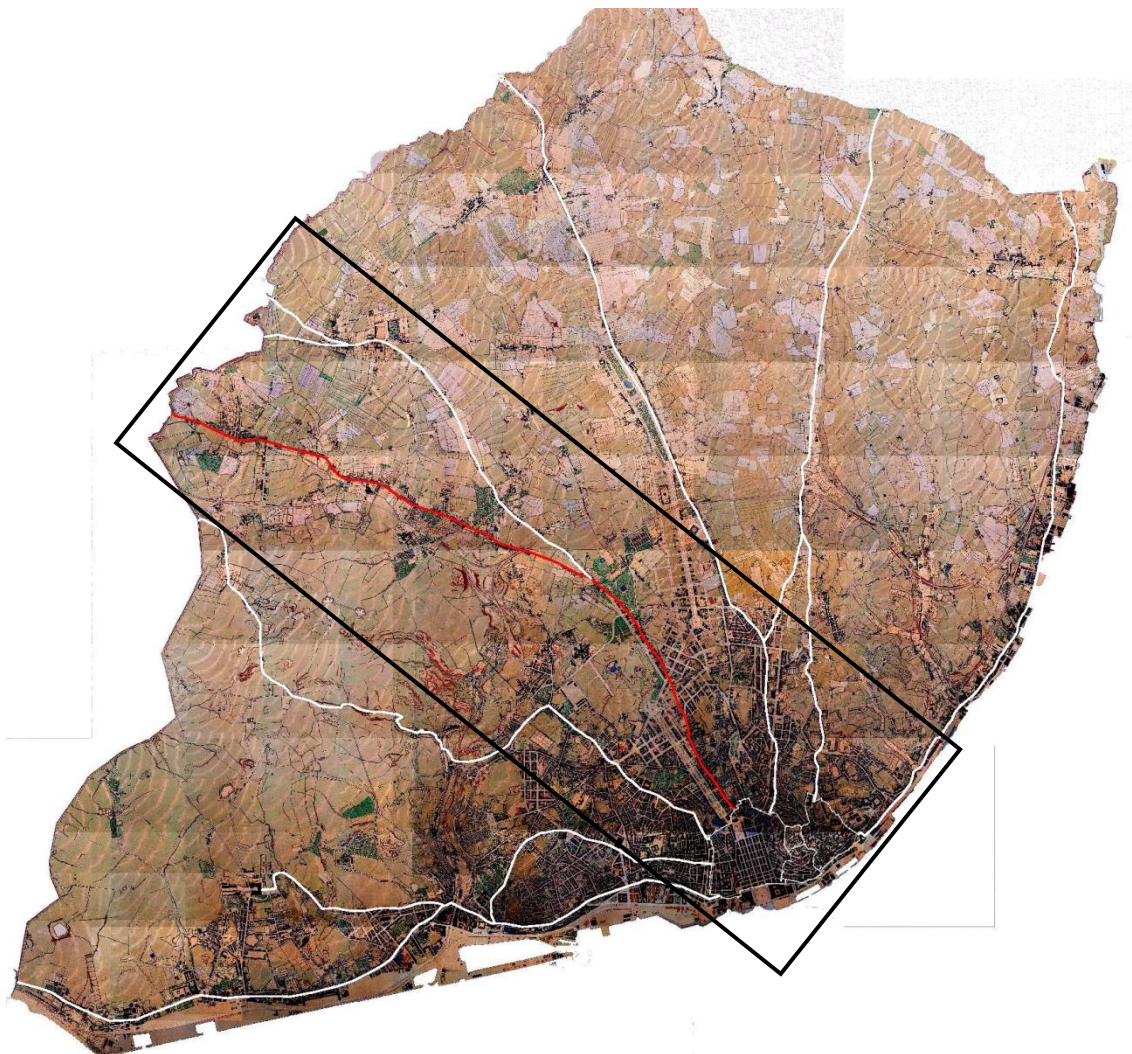


Figura 35 | Eixos Históricos de Expansão e Muralhas de Lisboa sobre a Planta de Lisboa – 1904/1911 (Escala 1/80 000)

Fonte: Figura elaborada pela autora sobre o Levantamento de Silva Pinto; Centro de Cartografia da Faculdade de Arquitetura da Universidade de Lisboa

3.1 Localização e Delimitação da Área de Estudo

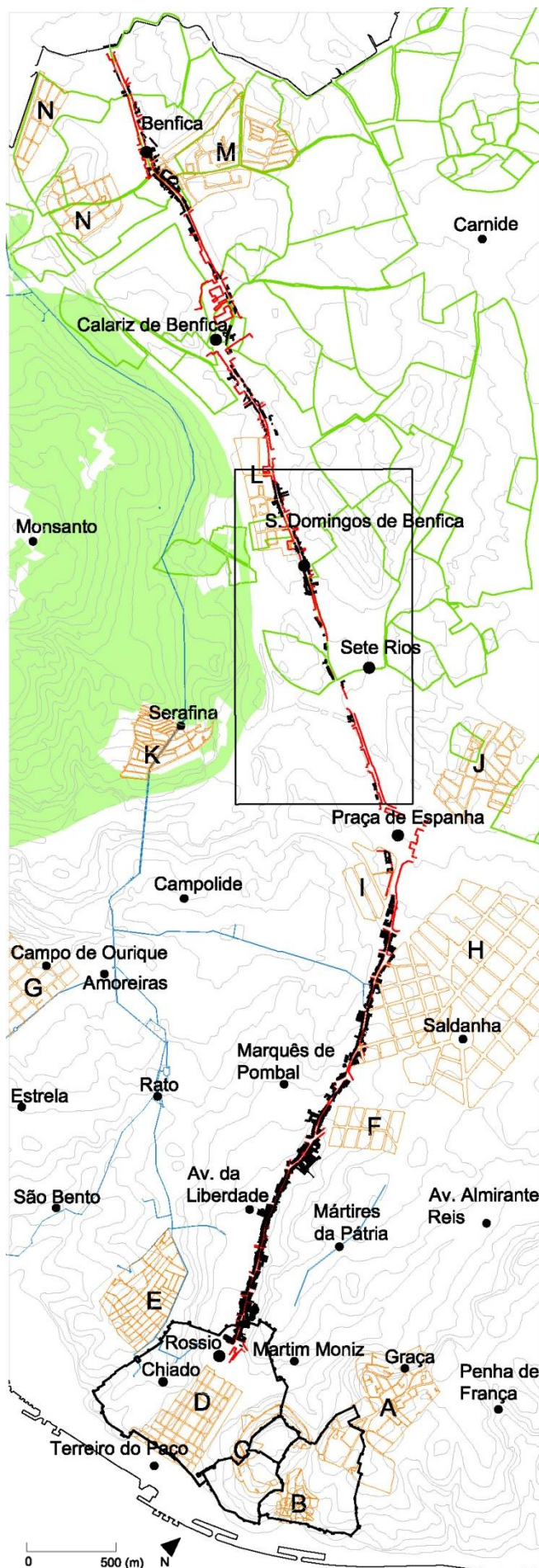
Lisboa, cidade à beira Rio, é composta por uma completa rede de infraestruturas que lhe conferem não só a importância que tem no seio da Área Metropolitana como também no seu crescimento, desenvolvimento e consolidação enquanto cidade.

Os chamados eixos históricos, desempenharam um papel fundamental no desenvolvimento das grandes cidades. Lisboa não foi exceção, pois como suporte infraestrutural de expansão identificam-se sete eixos principais (Figura 35). Dois destes são percursos ribeirinhos, onde o eixo para Ocidente agrega o Terreiro do paço a Algés com destino à Vila de Cascais e o outro para Oriente também une o Terreiro do paço a Xabregas fazendo a ligação até Sacavém.

Os restantes cinco itinerários de expansão fazem-se para Norte são eles o eixo que liga a Rua das Portas de Santo Antão adjacente à Praça D. Pedro IV ou Rossio a Benfica, que por sua vez continua para a Vila de Sintra; a sua bifurcação para o lugar de Carnide; um outro que liga a Praça do Martim Moniz ao Lumiar, seguindo para Loures; o que faz a ligação das Portas de Nossa Senhora da Graça à Portela; o que une as Portas de Santa Catarina a Alcântara, encontrando-se aí com o percurso ribeirinho para Cascais, porém toma a direção do Palácio da Ajuda que segue até ao limite administrativo fazendo ligação com o conselho de Oeiras; e por fim o que sai das Portas de Santo Condestável para ligar às Portas de Campolide.

Hoje, essas mesmas vias passam despercebidas aos olhos do comum dos cidadãos. Substituídos por grandes avenidas, alguns troços dos antigos eixos de entrada e saída da cidade são apenas vistos como local de passagem alternativa ou então de estacionamento, são espaços que ficaram abandonados e até mesmo parados na história que á uns anos atrás lhes deu vida. Porém, outros troços da mesma constituem importantes artérias de tráfego, sendo que é através delas que surgem e ligam novas formas de urbanização para além de se verifica também uma dinamização comercial sobretudo ao nível do comércio tradicional.

Assim, o local de incidência do caso de estudo corresponde a uma área correspondente a um polígono de 9km por 3km com cerca de 2 700ha, na qual está inserido o um eixo de estudo com cerca de 8,5Km de extensão que se inicia na Rua das Portas de Santo Antão, na Baixa de Lisboa (junto à Praça D. Pedro IV, mais conhecida como Rossio) até às Portas de Benfica, localizadas a Noroeste de Lisboa e correspondente limite físico e administrativo da cidade.



O eixo em estudo é composto por uma sucessão de ruas, das quais fazem parte a Rua das Portas de Santo Antão, a Rua de São José, a Rua de Santa Marta, a Rua de São Sebastião da Pedreira, o Largo de São Sebastião da Pedreira, a Rua Doutor Nicolau Bettencourt, a Praça de Espanha, a Rua Professor Lima Basto e por fim a Estrada de Benfca.

- | | | | |
|--|---------------------------|--|------------------------|
| | Limite da cidade | | Bairro Alto |
| | Topografia | | Conde Redondo |
| | Muralhas Moura e Medieval | | Campo de Ourique |
| | Quintas dos Arrabaldes | | Avenidas Novas |
| | Traçado do Eixo em Estudo | | Bairro Azul |
| | Toponímia | | Rego |
| | Graça | | Bairro da Liberdade |
| | Alfama | | São Domingos de Benfca |
| | Encosta do Castelo | | Benfca |
| | Baixa Pombalina | | Bairro de Santa Cruz |

Figura 36| Localização e Enquadramento da Área em Estudo e *Foco* de Intervenção

Fonte: Figura elaborada pela autora sobre base cartográfica digital da CML 2007; <http://lxi.cm-lisboa.pt/lxi/>; Atlas Urbanístico de Lisboa e Benfca Através dos Tempos

Um dos objetivos desta dissertação consiste na realização de uma estratégia de Intervenção, sendo que a mesma irá realizar-se não só no eixo como um todo, isto a uma escala mais abrangente, como também numa área específica do eixo, a qual foi designada de foco, onde a fragmentação do mesmo é mais evidente, como é o caso da zona de Sete Rios, mais propriamente na Praça Marechal Humberto Delgado.

Posto isto, o *foco* de intervenção é delimitado a Nordeste pela Estrada das Laranjeiras; a Sudeste pela Rua Professor Lima de Basto; a Sul pela Avenida Columbano Bordalo Pinheiro; a Sudoeste pela Avenida das Forças Armadas; e a Noroeste pela Rua das Furnas e Estrada de Benfica.



Figura 37 | Localização e Enquadramento da Área de Intervenção

Fonte: Figura elaborada pela autora sobre base cartográfica digital da CML 2007

3.2 Breve Contextualização Histórica da Área e Eixo em Estudo

O Eixo em estudo estende-se a partir das Portas de Santo Antão, consideradas no séc. XVII uma das principais entradas e saídas da cidade. Iniciado na Rua das Portas de Santo Antão, este continua o seu percurso até conectar a Rua de S. José, que por sua vez liga à Rua de Santa Marta e o mesmo acontece perante as seguintes ruas: a Rua de São Sebastião da Pedreira, a Rua Doutor Nicolau Bettencourt, a Praça de Espanha, a Rua Professor Lima de Basto, a Praça Marechal Humberto Delgado e a Estrada de Benfica, terminando nas Portas de Benfica. Por sua vez, as mesmas englobam as atuais freguesias de Santa Maria Maior, Arroios, Santo António, Avenidas Novas, São Domingos de Benfica e Benfica.

O eixo tem uma grande importância histórico-cultural pois foi o destino escolhido pelo clero para instalar os seus espaços religiosos (Figura 38) e pela nobreza para construírem os seus palacetes de recreio e quintas de cultivo (Figura 39), pois apesar de ser visto como um local tranquilo estava ligado ao centro da cidade, fazendo deste eixo uma importante infraestrutura que permitia o fluxo de bens alimentares e comerciais da cidade para a periferia próxima e vice versa.

Considerado um percurso longo, o eixo mantém sempre a sua identidade e carácter próprio desde o início até ao fim do mesmo, sendo que o principal objetivo do seu estudo prende-se pelo facto de este ser um percurso que existe desde o início da expansão da cidade para além das muralhas fernandinas até aos dias de hoje, mantendo o seu traçado praticamente inalterado ao longo dos tempos, apesar dos diversos núcleos urbanos que surgiram em simultâneo ao seu redor, do aumento e desenvolvimento da malha urbana e conseqüentemente do crescimento de toda a cidade.



Figura 38 | Fachada principal do antigo Convento de Santa Marta (atual Hospital de Santa Marta) - 1968

Fonte: Armando Serôdio; [Online] Disponível em <http://revelarlx.cm-lisboa.pt/gca/?id=310> [Consultada em 20-12-2015 10:29]



Figura 39 | Vista dos Jardins da Quinta do Desvime ou Quinta da Infanta

Fonte: Pintura de Noel; PROENÇA, Pe. Álvaro (1964) *Benfica Através dos Tempos*, p.397

De acordo com o GEO - Gabinete de Estudos Olissiponenses, num documento que descreve a Nova Proposta administrativa para Lisboa, a atual freguesia de Santa Maria Maior, marcada por importantes factos históricos, na qual se inicia o percurso em estudo, tem diversas particularidades urbanísticas. No seu território correspondente desenvolveu-se a antiga cidade medieval, com a conquista da cidade aos mouros por D. Afonso Henriques entre o século XII e o início do século XIII. Mais tarde, devido ao grande terramoto de 1755 (Figura 40), esta foi urbanisticamente remodelada, de onde resultou o Plano da Baixa Pombalina da autoria de Carlos Mardel (Figura 41).



Figura 40 | Gravura - Das Ruinirte Lissabon [Visual Gráfico]

Fonte: [Online] Disponível em <http://purl.pt/4969/3/> [Consultada em 20-12-2015 10:29]



Figura 41 | *Planta Topographica da Cidade de Lisboa arruinada, também segundo os novo alinhamento dos Arquitectos Eugénio dos Santos, Carvalho e Carlos Mardel.*

Fonte: Figura elaborada pelos Arquitectos Eugénio dos Santos, Carvalho e Carlos Mardel; Centro de Cartografia da Faculdade de Arquitectura da Universidade de Lisboa

O percurso em estudo tem início junto ao Largo de São Domingos, um espaço onde o pequeno comércio ambulante há muito tempo que faz parte do dia-a-dia local, marcando as estações do ano em que se vive. No entanto este local é palco de alguma má fama, pois dita a história que aqui se ateavam fogueiras onde pessoas morreram queimadas devido a diferenças religiosas, sendo que também é uma zona situada perto dos antigos cárceres da Inquisição, onde se ouviam os gritos dos condenados.

Porém, nos dias de hoje, este local atrai muita gente, não só turistas que visitam a Baixa Lisboeta mas também é um espaço vivido pelos poucos moradores locais e alguns desempregados em busca de alguma sorte.

A partir do mesmo inicia-se a Rua das Portas de Santo Antão (Figura 42), designada inicialmente de Rua de Santo Antão Esta foi também chamada desde meados do século XVI de Rua da Porta de Santo Antão e desde 1646 como Rua direita das Portas de Santo Antão. Em Edital do Governo Civil de Lisboa de 01/09/1859, a Rua das Portas de Santo Antão e a Rua da Anunciada

passaram a integrar uma única rua designada como Rua de Santo Antão, sendo que posteriormente foi substituída pelo nome de Rua Eugénio dos Santos após a Implantação da República por deliberação camarária de 03/08/1911 e respetivo Edital de 07/08/1991. A toponímia de Rua das Portas de Santo Antão, que ainda hoje se mantém, foi determinada em Edital Municipal de 28/05/1956.



Figura 42 | Rua das Portas de Santo Antão

Fonte: Fotografia da autora, 2015

Por sua vez, as Portas de Santo Antão integraram um conjunto de sete principais portas da Muralha Fernandina e a sua localização pensa-se ter sido no local onde termina a atual Travessa do Forno. No início do século XVI a porta primitiva já tinha desaparecido e estava em construção uma nova porta mandada reedificar pelo Rei D. Manuel I. As portas não resistiram ao terramoto de 1755.

Segundo o sociólogo Manuel Vilaverde, no documentário *A rua dos Condes*, a Rua das Portas de Santo Antão era uma rua característica do antigo regime antes da abertura da grande Avenida da Liberdade, era uma rua de topografia muito plana e híbrida onde havia tudo o que era preciso. Desde o

Largo de São Domingos até ao Largo de São Sebastião da Pedreira, o eixo estendia-se com palácios ladeados de casas mais modestas, pois não viviam isolados e precisavam de ter todo um staff a trabalhar para eles, tanto em atividades domésticas como para utensílios e pequenos serviços. Todas essas pequenas oficinas e pequeno comércio necessário à vida dos palácios estavam presentes neste percurso.

Esta era uma rua que atravessava praticamente toda a cidade. Hoje a rua das Portas de Santo Antão tem início no mesmo local, no Largo de São Domingos, mas termina no Largo da Anunciada. Porém, a mesma procura manter um ar de rua antiga com estabelecimentos de muitas e variadas artes sendo que em algumas lojas os clientes já são raros e todos os dias há estabelecimentos que fecham as suas portas ao público, fatos da vida atual que contrastam com antigos acontecimentos que relatam a rua próspera que chegou a ser em tempos. As oficinas de ferreiros, de latoeiros, de alfaiates, de relojoeiros, de merceiros e de tudo o que mais precisássemos existiam, desde o mais simples ao mais trabalhado, do barato ao muito caro.

Atualmente muito pouca gente vive nas portas de Santo Antão, números muito diferentes de antigamente. Na outra ponta da rua, no Largo da Anunciada (Figura 43), ainda se mantém de portas abertas uma das mais antigas empresas portuguesas, a Ervanária da Anunciada, com mais de 200 anos. Do mesmo modo que o Elevador do Lavra (Figura 44), inaugurado em 1884 e considerado Monumento Nacional desde 19 de Fevereiro de 2002, continua o seu percurso do Largo da Anunciada até à Rua Câmara Pestana ou vice-versa. O teatro também era sustentado por alguns senhores dos palácios, por isso era chamado o Teatro dos Condes, mais tarde houve um cinema que herdou o mesmo nome.



Figura 43 | Largo da Anunciada

Fonte: Fotografia da autora, 2015

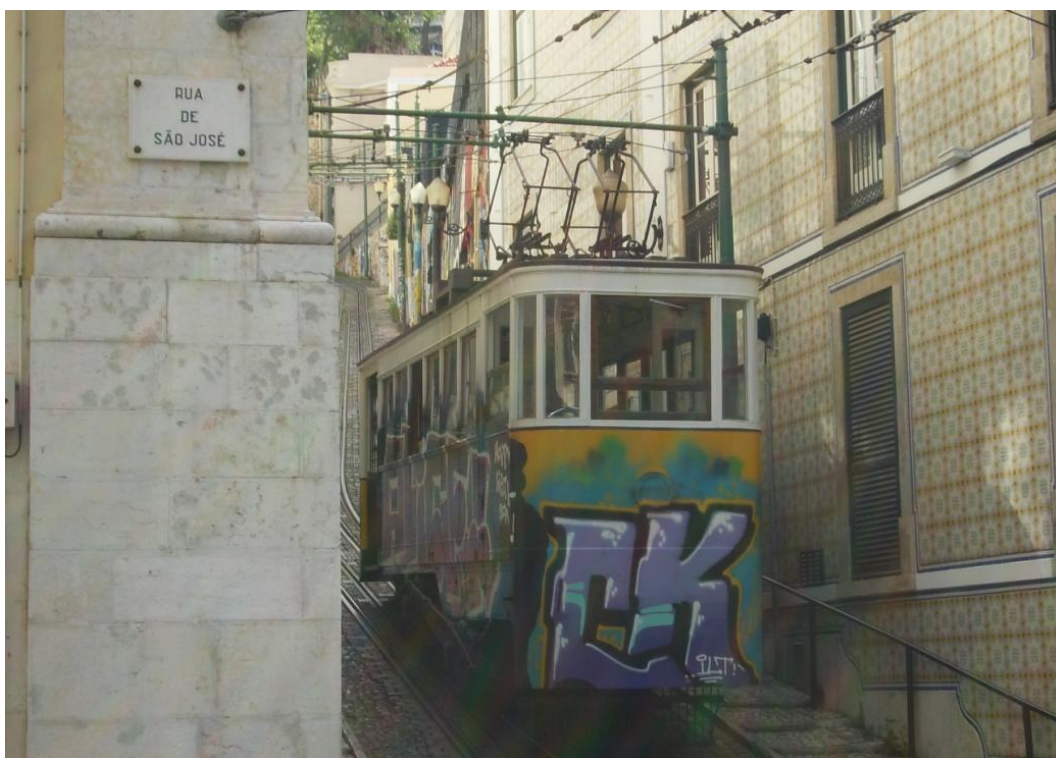


Figura 44 | Elevador do Lavra

Fonte: Fotografia da autora, 2015

Esta é uma rua rica em acontecimentos e edifícios históricos, sendo que era conhecida como a divertida *Rua dos Clubes Noturnos* entre os anos 10 a 20 do século XX, onde eram famosos nomes como *Bristol clube*, *O Majestic*, *Monumental Clube* e o *Palace Clube*. Os clubes tiveram um forte impacto na cidade, não só pelo fato de terem sido redesenhados por arquitetos e decorados luxuosamente por artistas da época, mas também por ter sido bastante visitado pelas elites da cidade para danças, bailes, jogo, alguma prostituição cara e também para consumo de drogas. Nem todas as casas tiveram o mesmo êxito e a mesma durabilidade.

Para além da presença dos clubes noturnos, os Armazéns Leal, o Palácio dos Marqueses de Rio Maior, a Secretaria e Sala dos Troféus do Sport Lisboa e Benfica foram alguns dos espaços notáveis que deram cor à Rua das Portas de Santo Antão. Hoje, tais espaços já não existem ou são conhecidos com outra designação. A partir dos anos 80 do século XX, esta rua deixou de ser o majestoso espaço ladeado de palácios e com uma estimulante vida noturna, pois nos dias de hoje apenas os edifícios do Coliseu, do Teatro Politeama, da Casa do Alentejo, do Ateneu, da Sociedade de Geografia de Lisboa, da Associação Comercial Portuguesa e do Palácio da Independência mantêm viva a cultura na Rua das Portas de Santo Antão. As lojas de comércio tradicional e edifícios abandonados são cada vez mais visíveis ao lado dos restaurantes, esplanadas e lojas de recordações que vivem praticamente só dos turistas.

Na continuidade da Rua das Portas de Santo Antão até à primeira circunvalação, decretada como limite fiscal e administrativo da cidade em 1852, encontram-se a Rua de São José, a Rua de Santa Marta e a Rua de São Sebastião da Pedreira que por sua vez pertencem às atuais freguesias de Arroios, Santo António e Avenidas Novas.

Consideradas freguesias com muito dinamismo, desenvolveram-se em áreas que correspondiam aos antigos arrabaldes situados junto ao núcleo urbano da cidade, em torno de edifícios religiosos, palácios e principalmente junto ao eixo viário histórico de expansão que atravessava as freguesias de

modo a ligar a cidade à periferia. Toda a dinâmica conferida nesta área da cidade dá-se devido à funcionalidade deste tipo de eixo no seio da cidade, como é o caso das atuais Rua das portas de Santo Antão, Rua Gomes Freire, Avenida Duque de Ávila ou antiga 1ª Circular, Estrada de Arroios até ao Arco do Cego e Estrada de Picoas até ao Campo Grande.

O carácter modernista das grandes Avenidas, como é o caso da Avenida da Liberdade, inaugurada em 1886, dos seus espaços ajardinados e edifícios construídos durante os séculos XIX e XX ao gosto romântico, que a acompanham ao longo da sua extensão, constituindo uma área de lazer, serviços, hotelaria e comércio de luxo e que independentemente do envelhecimento da população e da degradação dos edifícios, constitui uma área de grande interesse económico devido à dinamização do sector terciário, cultural, turístico e patrimonial que deverá ser preservado e respeitado.

Entre os séculos XVIII e XIX, a construção de palácios e casas nobres com terrenos de cultivo e jardins dedicados a funções de lazer vieram substituir a atividade fundiária que se praticava até então. Já na década de 60 do século XX, procedeu-se à obra de construção do jardim da Fundação Calouste Gulbenkian (Figura 45), cujo projeto teve em consideração a identidade paisagística que marcava aquele território, porém a partir dos anos 70 até ao início dos anos 90, o carácter paisagístico, fortemente marcado no projeto do mesmo, perdeu a sua relevância, tendo sido substituído pelos interesses imobiliários, resultando assim num desequilíbrio face à caracterização e usos do edificado, deixando de parte melhoramentos no parque residencial para se passar a dar mais importância ao desenvolvimento do sector terciário, comprometendo e dificultando a estabilidade ambiental daquela zona, pois novos edifícios de grandes dimensões vieram sobrepor-se ao antigo edificado.



Figura 45 | Jardins da Fundação Calouste Gulbenkian

Fonte: Fotografia de Pedro Caetano Carvalho; [Online] Disponível em <http://www.gulbenkian.pt/Jardins/galeria.html> [Consultada em 29-12-2015 15:54]

De modo a fazer face a este desequilíbrio ambiental referido anteriormente, o arquiteto paisagista Ribeiro Telles impulsionou o projeto para um *Corredor Verde em Monsanto* articulando-o com o *Plano Verde para Lisboa* (já inserido no PDM de Lisboa de 1994), que apesar de ter sofrido alguns atrasos na sua execução veio a revelar-se de grande importância para requalificação deste território. Deste modo, foram construídos o *Jardim de Amália Rodrigues* (Figura 46) em 1996 e o *Jardim Arco do Cego* em 2004, que vieram a constituir uma mais-valia para a requalificação e atração de novos residentes.



Figura 46 | Jardim Amália Rodrigues

Fonte: Câmara Municipal de Lisboa [Online] Disponível em <http://www.cm-lisboa.pt/equipamentos/equipamento/info/jardim-amalia-rodrigues> [Consultada em 29-12-2015 17:15]

Cada vez mais próxima dos novos limites fiscais da cidade, a Rua Professor Lima Basto e a Estrada de Benfica advêm da continuidade das ruas anteriormente referidas. Estrategicamente localizada para unir o centro da cidade à periferia, com o seu limite fiscal a fazer a ligação da mesma com o litoral saloio, mais especificamente com as localidades de Sintra, Colares, Mafra, Ericeira, entre outros, a Estrada de Benfica e conseqüentemente as freguesias onde está inserida, São Domingos de Benfica e Benfica, são fruto das mudanças, do desenvolvimento e da expansão no decorrer dos tempos, sendo que o ponto de partida para a expansão urbanística e para a ocupação dos solos são logicamente os eixos viários da Estrada de Benfica e da Estrada das Laranjeiras.



Figura 47 | Saloios no Mercado – Gravura de 1860

Fonte: PROENÇA, Pe. Álvaro (1964) *Benfica Através dos Tempos*, p.46



Figura 48 | Lavadeiras Saloias – Início do século XX

Fonte: Paulo Guedes; Arquivo Municipal de Lisboa [Online] Disponível em <http://revelarlx.cm-lisboa.pt/gca/?id=1371> [Consultada em 22-12-2015 09:56]

Conhecida por ser uma zona de vale fértil, de água em abundância e apreciada para várias atividades de lazer, quintas, hortas, retiros e romarias, o povoamento cresceu no século XVIII, obtendo assim atributos residenciais. Aos agricultores, também designados por saloios e religiosos agregaram-se os trabalhadores da construção do Aqueduto das Águas Livres, do mesmo modo que após o Terramoto de 1755 alguma nobreza mudou-se para esta zona à procura de segurança.

Mantendo sempre como característica o seu carácter habitacional, estas freguesias salientam-se sobre duas áreas: a área do Bairro das Furnas, considerado um centro antigo com habitação antiga e clássica onde reside grande parte da população estando diretamente ligada à Estrada de Benfica e a área da Urbanização das Laranjeiras/Luz, considerada ainda hoje uma área em desenvolvimento.

O equilíbrio entre a expansão citadina e o antigo local de recreio definido pela presença de conventos, de quintas, de palácios e de espaços verdes como o Parque Florestal de Monsanto, procura manter a recordação dos tempos em que este território ainda era o subúrbio, para além de que corresponde a um importante centro histórico e patrimonial no seio da cidade de Lisboa.

O Eixo nas transformações de Benfica Moderna

A partir do século XX, observou-se um franco crescimento e desenvolvimento da área de Benfica (Figura 49: A, B, C), perdendo-se quase todo o carácter rural pelo qual a freguesia era conhecida. Passando a estar estruturada por uma forte malha viária e blocos de habitação, construídos sobre lotes que dividiram os vastos terrenos agrícolas de quintas (Figura 50), observou-se um *boom* demográfico entre os anos 40 e 70 do século XX nesta freguesia. Na sequência dos programas urbanísticos do Estado Novo foram construídos alguns bairros sociais e outros de realojamento nesta zona, como é o caso do Bairro de Santa Cruz (Figura 51), das Pedralvas, do Charquinho e da Boavista.

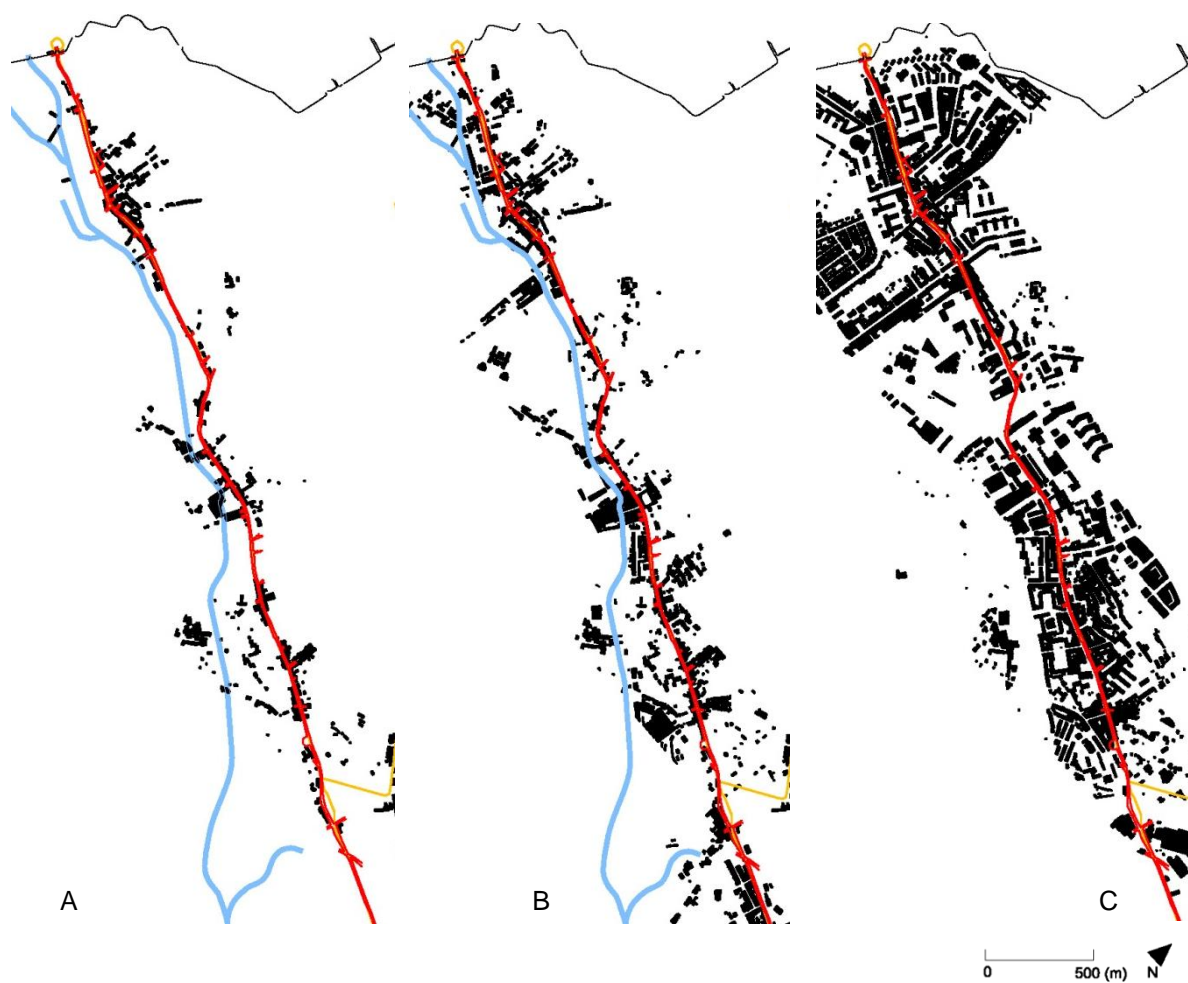
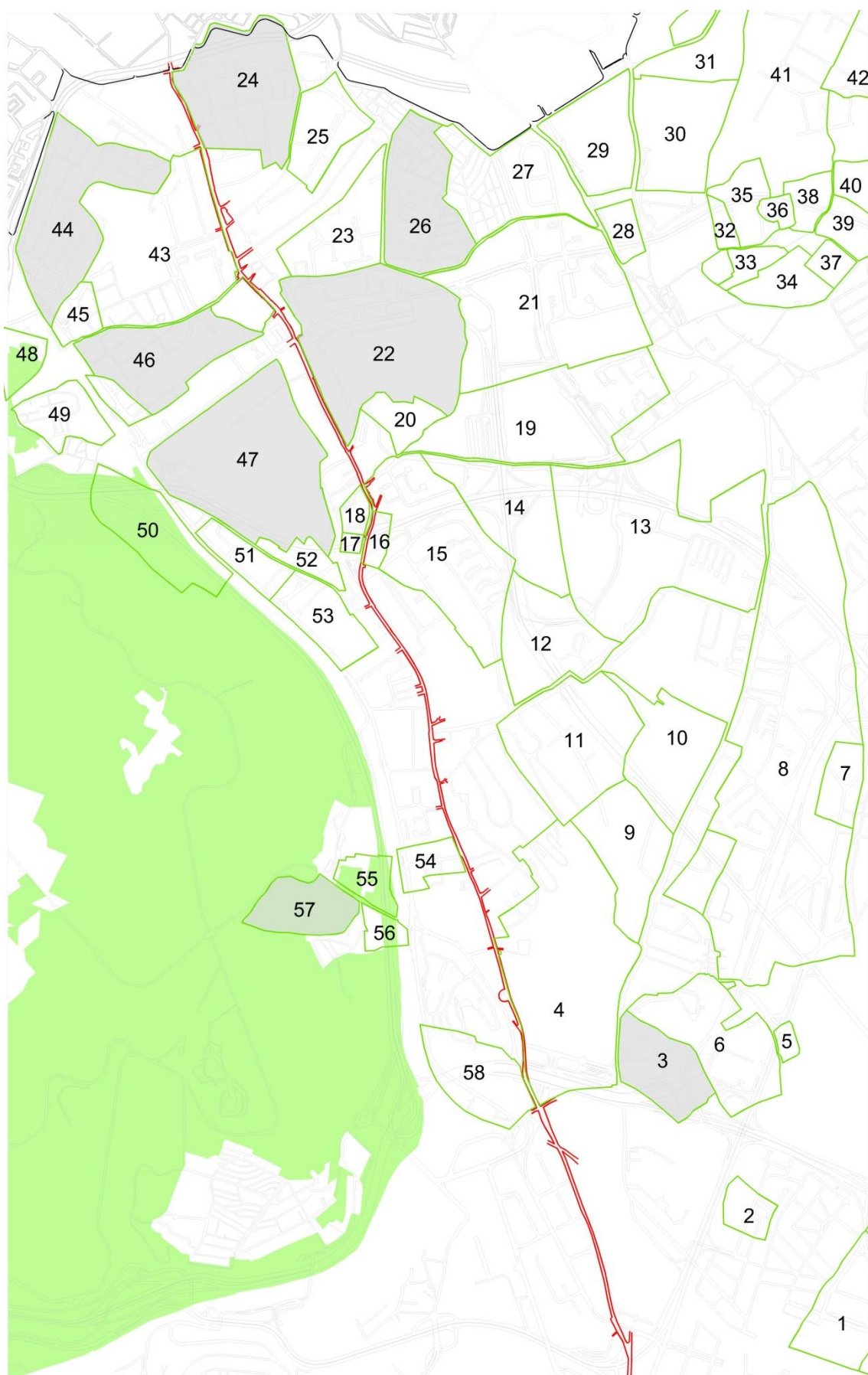


Figura 49 | Representação da evolução ao nível do edificado adjacente ao eixo em estudo para as áreas correspondentes a São Domingos de Benfica e Benfica:
A) Edificado em 1904/1911; B) Edificado em 1950; C) Edificado em 2007

Fonte: Figura elaborada pela autora sobre base cartográfica digital da CML 2007 e cartografia Histórica de Silva Pinto e de 1950



- | | | |
|--|--|--|
| 1 - Qta. das Freiras | 23 - Qta. do Brito | 47 - Qta. de Marrocos |
| 2 - Qta. do Canavial | 24 - Qta. das Pedralvas | 48 - Qta. do Marquês de Fontes |
| 3 - Qta. das Laranjeiras | 25 - Qta. do Vale Tareja | 49 - Qta. da Vila de São Martinho |
| 4 - Qta. de Santo António da Convalescença | 26 - Qta. do Charquinho | 50 - Qta. da Fonte |
| 5 - Qta. da Bela Vista | 27 - Qta. do Bom Nome | 51 - Qta. de Monte Cucho |
| 6 - Qta. das Palmeiras | 28 - Qta. de São Lourenço | 52 - Qta. de Belmonte |
| 7 - Qta. do Lactário | 29 - Qta. do Falcão | 53 - Qta. da Alfarrobeira |
| 8 - Qta. dos Barros | 30 - Qta. dos Azuleijos | 54 - Qta. do Monteiro |
| 9 - Qta. de Santo António | 31 - Qta. do Casal do mal Penteadado | 55 - Qta. da Infanta |
| 10 - Qta. do Bensaúde | 32 - Qta. das Barradas | 56 - Qta. do Lameiro |
| 11 - Qta. do Ferrão | 33 - Qta. da Marquesa de Fora | 57 - Qta. do Marquês da Fronteira |
| 12 - Qta. dos Pilares | 34 - Qta. da Pedreira | 58 - Qta. dos Milagres |
| 13 - Qta. de Montalegre | 35 - Qta. do Sagrado Coração de Jesus | |
| 14 - Qta. da Granja de Baixo | 36 - Qta. do Poço | |
| 15 - Qta. de D. Fernando ou do Portal Novo | 37 - Qta. do Olival da Pedreira | |
| 16 - Qta. dos Leões | 38 - Qta. de D. Justa | |
| 17 - Qta. das Rosas | 39 - Qta. do Serrado | |
| 18 - Qta. das Flores | 40 - Qta. das Cerejeiras | |
| 19 - Qta. da Luz | 41 - Qta. do Penedo | |
| 20 - Qta. da Granja de Baixo | 42 - Qta. da Penteeira | |
| 21 - Qta. dos Condes de Carnide | 43 - Qta. da Feiteira ou Feiteira de cima | |
| 22 - Qta. da Granja de Cima | 44 - Qta. da Casquilha | |
| | 45 - Qta. da Feiteira de Baixo | |
| | 46 - Qta da Baldaia ou das Garridas | |

Figura 50 | Representação da delimitação das Quintas dos arrabaldes sobre a estrutura viária atual

Fonte: Figura elaborada pela autora sobre base cartográfica digital da CML 2007 e cartografia Histórica de Silva Pinto



Figura 51 | Rua do Parque Silva Porto no Bairro de Santa Cruz de Benfica e o arvoredo do Parque Silva Porto, a Mata de Benfica - 1970

Fonte: Arnaldo Madureira; [Online] Disponível em <http://retalhosdebemfica.blogspot.pt/2011/12/bemfica-uma-freguesia-do-termo-de.html> [Consultada em 23-12-2015 10:39]

Também durante os anos 80 e 90 várias atividades foram atraídas e consequentemente vieram fortalecer esta zona como área residencial, contribuindo assim para a diminuição da condição de *dormitório*. Assim, das várias atividades que se instalaram nas áreas periféricas, fizeram e ainda hoje fazem parte importantes espaços comerciais, de ensino, de cultura e de desporto.

Um aspeto bastante importante e que marca a posição e o desenvolvimento desta área no seio da região da Área Metropolitana de Lisboa é a implantação dos transportes públicos nesta zona da cidade. Exemplo de tal fato é a estação ferroviária de Benfica que faz parte da linha de Sintra (Figura 52) inaugurada no dia 2 de Abril de 1887, que une Lisboa a Sintra passando e servindo a grande dimensão residencial das zonas da Amadora, Queluz, e Cacém; o sistema Larmanjat (Figura 53) e mais tarde o elétrico (Figura 54). Os mesmos tiveram e alguns ainda têm como principais eixos a Estrada de Benfica, a Avenida Gomes Pereira e a Estrada da Luz que por sua vez eram o local onde se situavam algumas unidades fabris implantadas nesta área, como é o caso da Fábrica de Malhas Simões (1913-1980) (Figura 55) e do Bairro Operário Grandella (o último, atualmente faz parte da freguesia de São Domingos de Benfica) (Figura 56).



Figura 52| Estação de Benfica da CP ao cimo da Avenida Gomes Pereira, *Rua do Comboio, a Rua da Estação Rua do Cinema ou Rua da Fábrica* - 1955

Fonte: Garcia Nunes; Arquivo Municipal de Lisboa [Online] Disponível em <http://retalhosdebenfica.blogspot.pt/2011/11/benfica-uma-freguesia-do-termo-de.html> [Consultada em 23-12-2015 19:54]

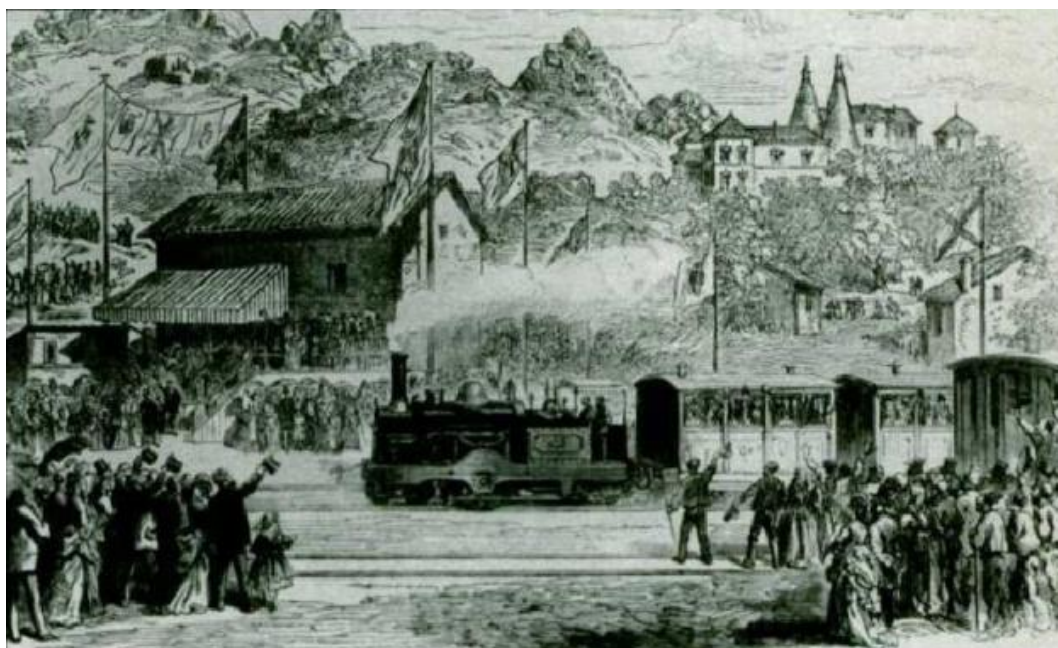


Figura 53 | Inauguração do Larmanjat até Sintra – Julho de 1873

Fonte: [Online] https://pt.wikipedia.org/wiki/O_Larmanjat_em_Portugal [Consultada em 23-12-2015 19:54]

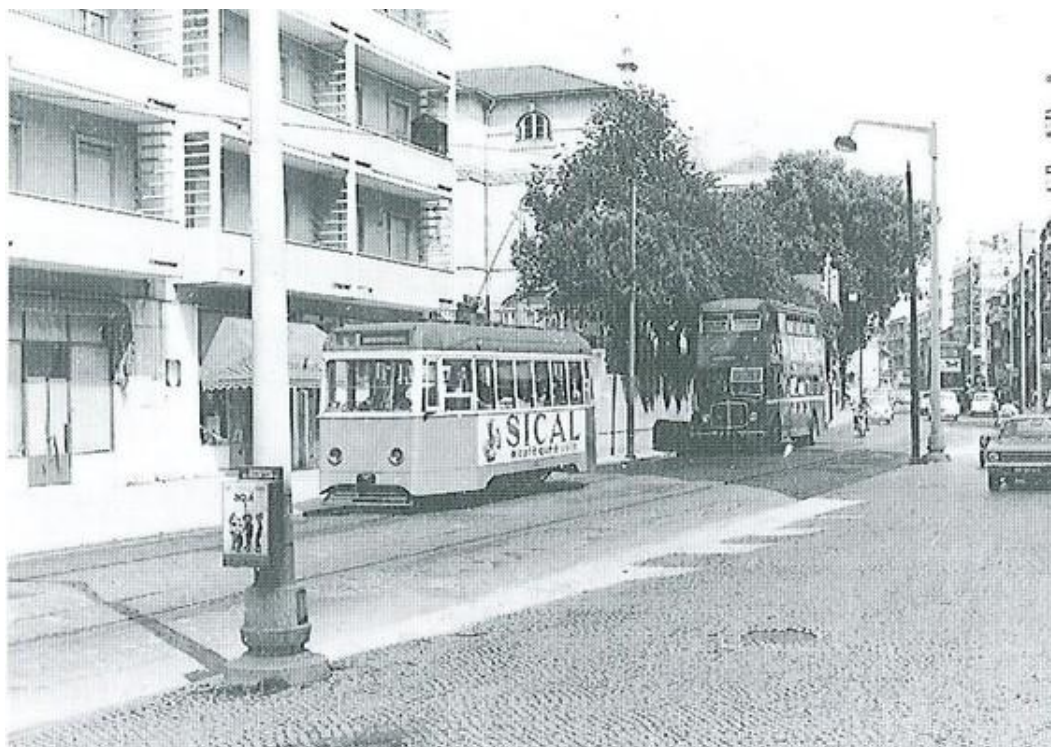


Figura 54 | Estrada de Benfica, perto da Igreja

Fonte: [Online] Disponível em <http://tlimtlimxabregas.blogs.sapo.pt/9442.html> [Consultada em 23-12-2015 12:09]

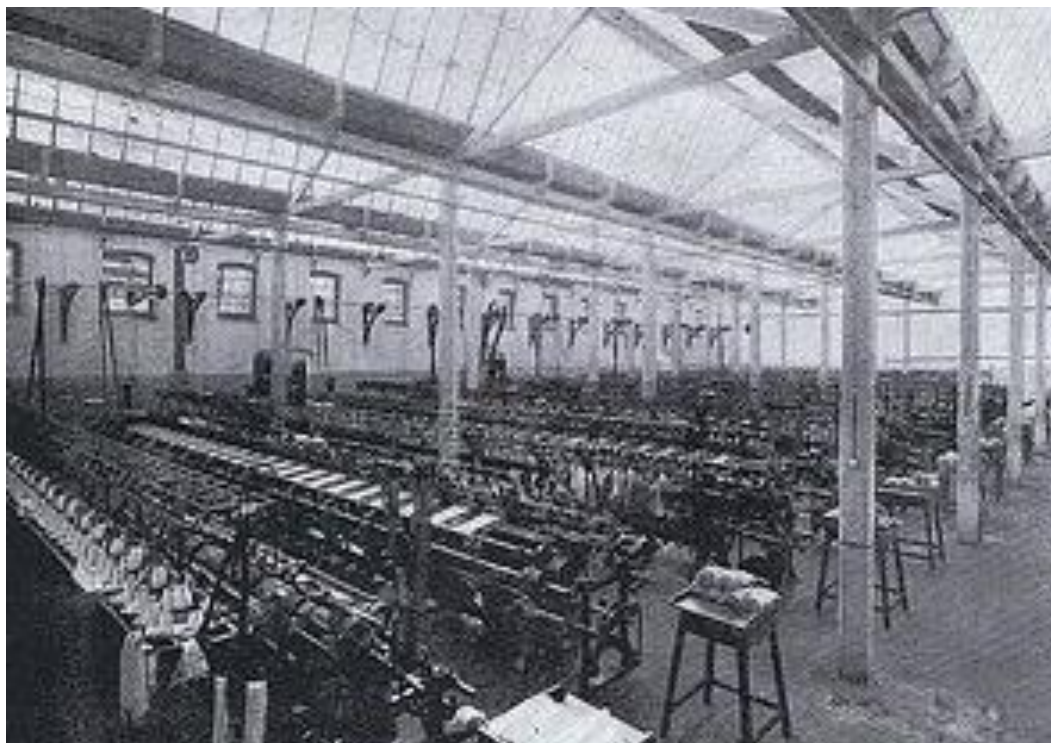


Figura 55 | Conjunto de teares da Fábrica Simões & C^a, Lda

Fonte: [Online] Disponível em <http://retalhosdebemfica.blogspot.pt/2011/11/benfica-uma-freguesia-do-termo-de.html> [Consultada em 23-12-2015 16:43]



Figura 56 | Bairro Operário Grandella

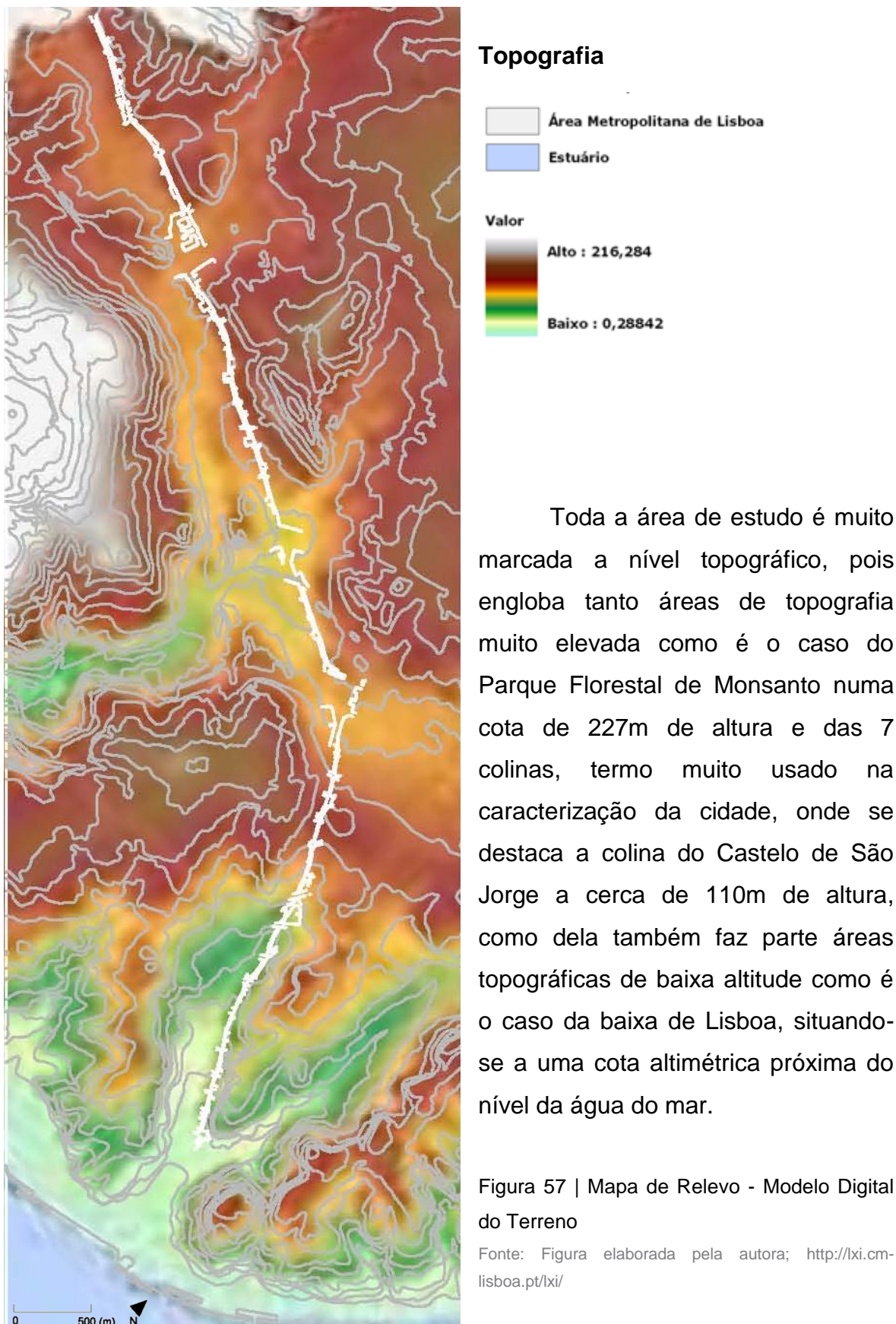
Fonte: [Online] Disponível em <http://restosdecoleccion.blogspot.pt/2014/09/armazens-grandella.html>
[Consultada em 23-12-2015 17:39]

Também as questões da acessibilidade no seio da área de estudo e consequentemente de Lisboa têm sido uma preocupação cada vez mais relevante com o decorrer dos anos, esse fato é comprovado pela construção de grandes vias de circulação como a CRIL, a CREL, o Eixo Norte-Sul, a 2ª Circular, entre outras, que passam por esta freguesia e que servem toda a cidade.

Independentemente de todas as mudanças urbanísticas que o lugar de Benfica sofreu durante o século passado, esta é uma das freguesias com maior dimensão de área verde, fazendo parte da mesma o Parque Silva Porto, a Quinta da Granja e uma grande área correspondente ao Parque Florestal de Monsanto, mantendo de certa forma uma ligação da localidade com a sua génese.

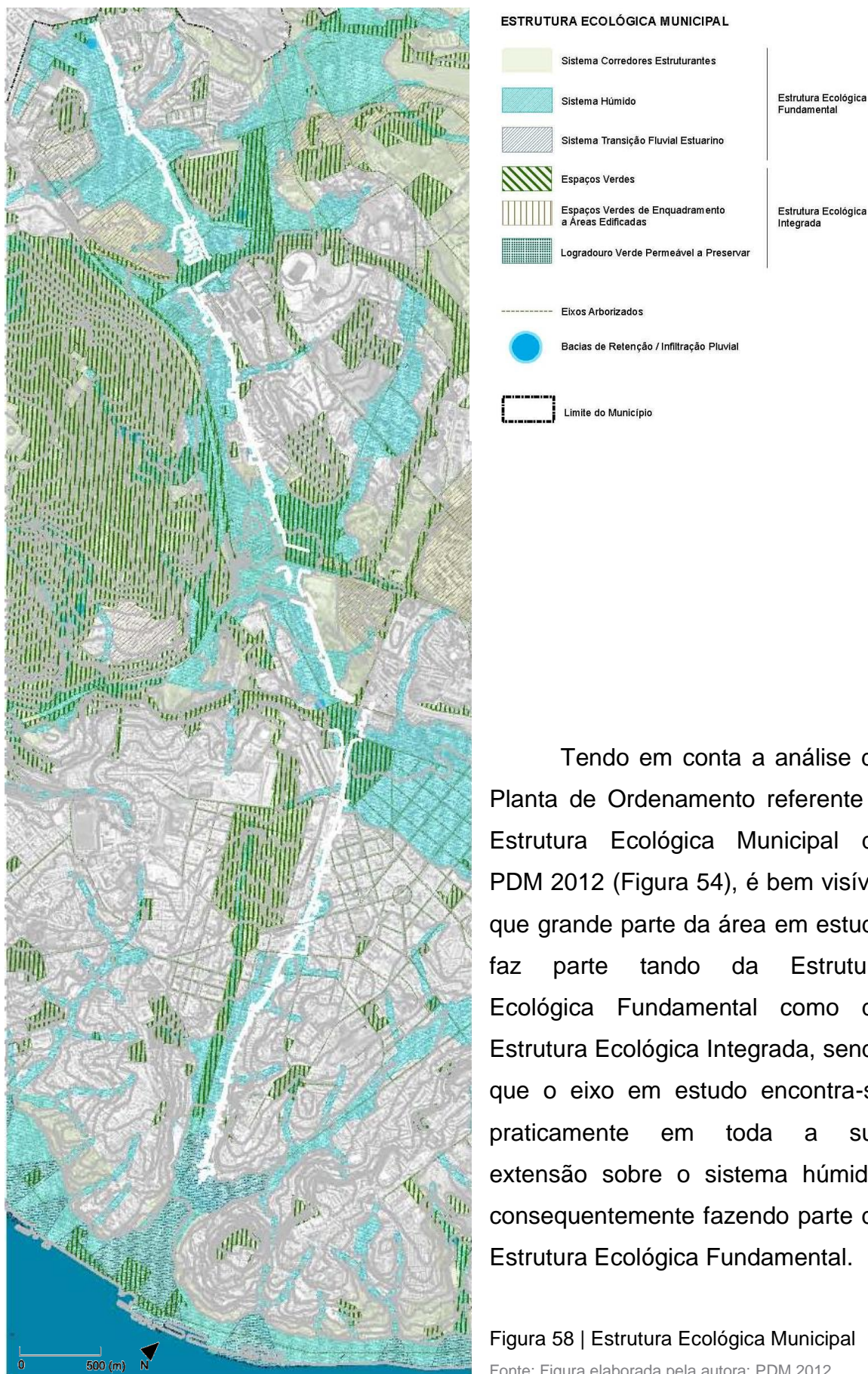
3.3 Caracterização da Estrutura Urbana do Eixo

3.3.1 Descrição Física e Ecológica



As denominadas 7 colinas designam-se por: a Colina de São Jorge ou também conhecida como a Colina do Castelo; a Colina de São Vicente; a Colina de Sant'Ana, sendo delimitada a sul pelo eixo em estudo; a Colina de Santo André; a Colina das Chagas; a Colina de Santa Catarina e a Colina de São Roque.

No entanto, o eixo em estudo demonstra uma topografia não muito irregular pois em grande parte da sua extensão este encontra-se numa zona considerada de vale. A rua das portas de Santo Antão inicia-se a aproximadamente a 10m de altura tendo em conta o nível da água do mar, o Largo de São Sebastião da Pedreira que se encontra a uma cota de 83m, a Praça de Espanha a 67m, a Praça Marechal Humberto delgado tem variações dos 61m para os 68m, a Estrada de Benfica junto ao Calhariz de Benfica tem 70m, junto da Igreja de Benfica 75m e por último as Portas de Benfica encontram-se a uma cota de 78m de altura.



Tendo em conta a análise da Planta de Ordenamento referente à Estrutura Ecológica Municipal do PDM 2012 (Figura 54), é bem visível que grande parte da área em estudo faz parte tanto da Estrutura Ecológica Fundamental como da Estrutura Ecológica Integrada, sendo que o eixo em estudo encontra-se praticamente em toda a sua extensão sobre o sistema húmido, consequentemente fazendo parte da Estrutura Ecológica Fundamental.

Figura 58 | Estrutura Ecológica Municipal

Fonte: Figura elaborada pela autora; PDM 2012

3.3.2 Referenciação de Elementos de valor Patrimonial

Um dos aspetos que é possível observar em grande parte dos eixos históricos existentes é a presença de importantes edifícios antigos e contemporâneos que enquadram as ruas e exprimem a vida que existia e existe por toda a extensão do eixo. Como tal, o eixo em estudo não é exceção. Pois a forte ocupação religiosa, palaciana equipamentos e serviços compõem grande parte do cenário deste percurso histórico.



Igreja de Nossa Senhora do Amparo



Igreja de São Sebastião da Pedreira



Igreja e Convento de Santa Marta



Igreja de São José dos Carpinteiros



Igreja de São José



Igreja de São Luís dos Franceses



Igreja de São Domingos



Bairro Grandella



Palácio Beau Séjour



Palácio Palhavã



Centro de Arte Moderna José de Azeredo Perdigão



Palácio Vivalva

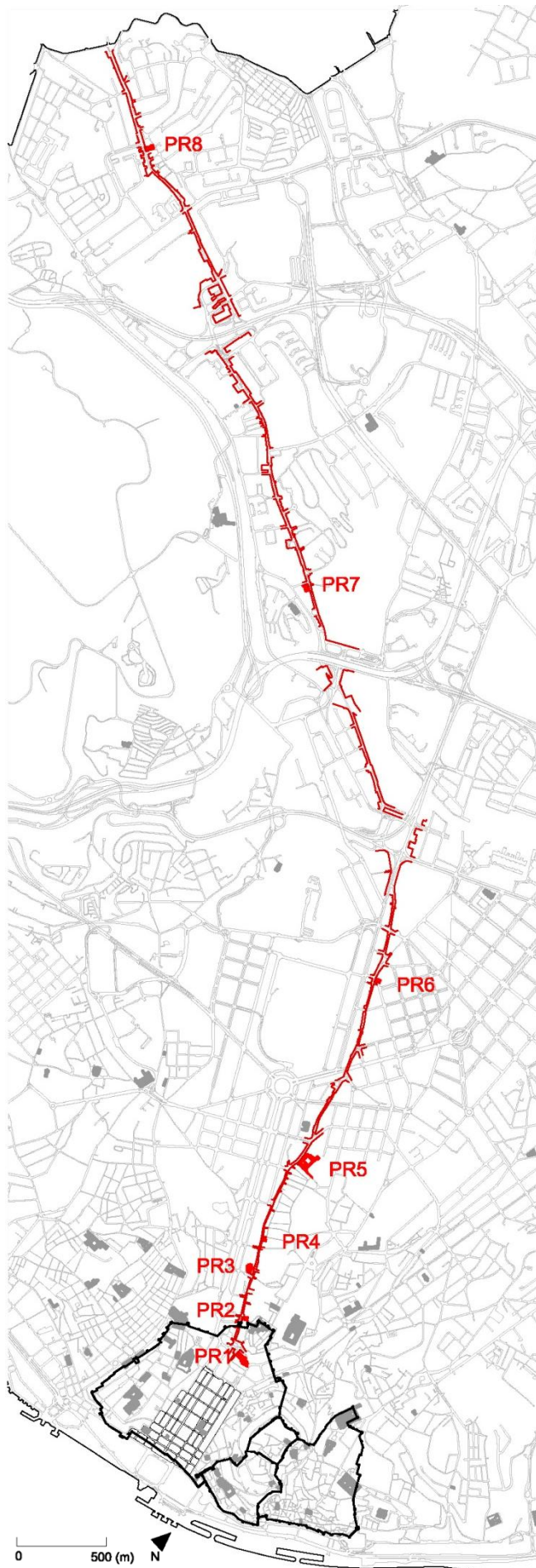


Coliseu dos Recreios



Palácio da Independência

Fonte: Fotografias da Autora, 2015

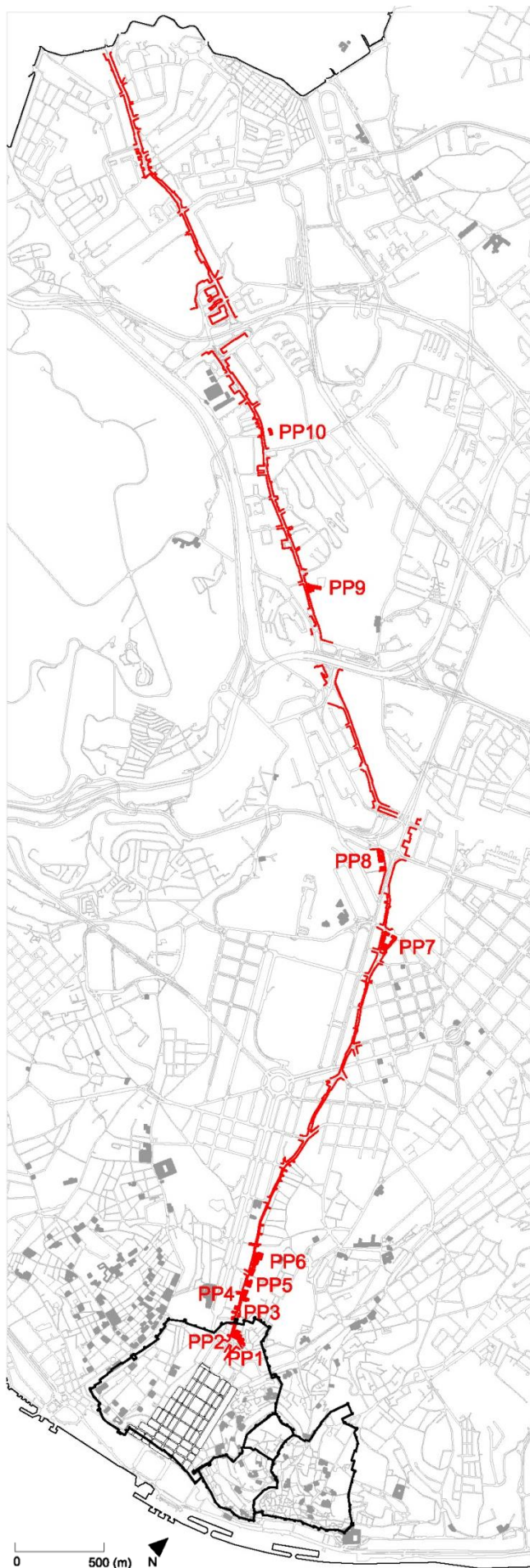


Como **Património Religioso** temos:

- A Igreja de São Domingos (**PR1**) localizada no Largo de São Domingos;
- A Igreja de São Luís dos Franceses (**PR2**) na Rua das Portas de Santo Antão;
- A Igreja Paroquial de São José ou da Anunciada (**PR3**) e a Igreja de São José dos Carpinteiros (**PR4**) na Rua de São José;
- O Convento e Igreja de Santa Marta (**PR5**) na Rua de Santa Marta;
- A Igreja de São Sebastião da Pedreira (**PR6**) na Rua de São Sebastião da Pedreira;
- O antigo Convento de Santo António da Convalescença, atual Universidade internacional (**PR7**) e a Igreja Paroquial de Nossa Senhora do Amparo de Benfica (**PR8**) em Benfica.

Figura 59 | Representação das Igrejas e Conventos na Área de Estudo

Fonte: Figura elaborada pela autora sobre base cartográfica digital da CML 2007 e <http://lxi.cmlisboa.pt/lxi/>

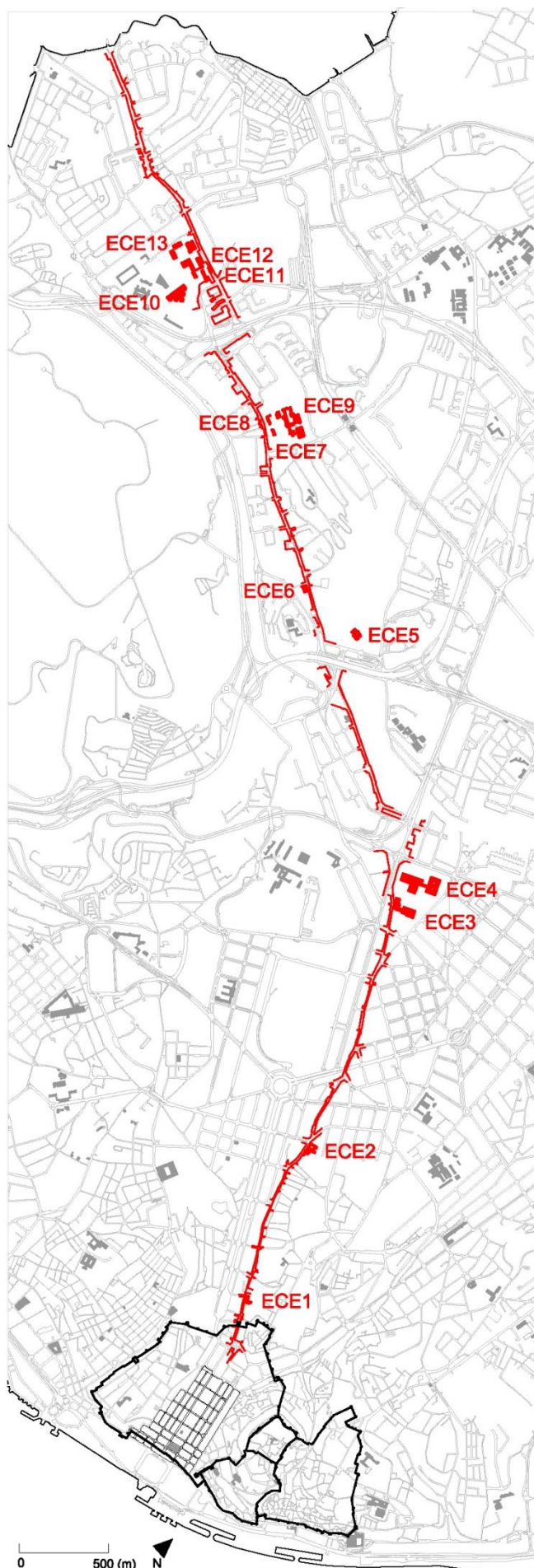


Quanto ao **Património Palaciano** encontramos:

- O Palácio Regaleira (**PP1**) e o Palácio da Independência (**PP2**) no Largo de São Domingos;
- O Palácio do Comércio (**PP3**), o Palácio Povolide (**PP4**) e o Palácio da Anunciada (**PP5**) na Rua das Portas de Santo Antão;
- O Palácio na Rua de São José Nº10, o Palácio das Pedras ou Palácio Sousa Leal e o Palácio Conde Magalhães ou Palácio da Ordem Soberana de Malta na Rua de São José (**PP6**);
- O Palácio José Maria Eugénio ou Palácio Vilalva (**PP7**) no Largo de São Sebastião da Pedreira;
- O Palácio Azambuja ou Palácio de Palhavã (**PP8**) junto à Praça de Espanha;
- O Palácio dos Condes de Farrobo (**PP9**) e o Palácio Beau Séjour (**PP10**) na Estrada de Benfica.

Figura 60 | Palácios e Palacetes na Área de Estudo

Fonte: Figura elaborada pela autora sobre base cartográfica digital da CML 2007; <http://lxi.cmlisboa.pt/lxi/>

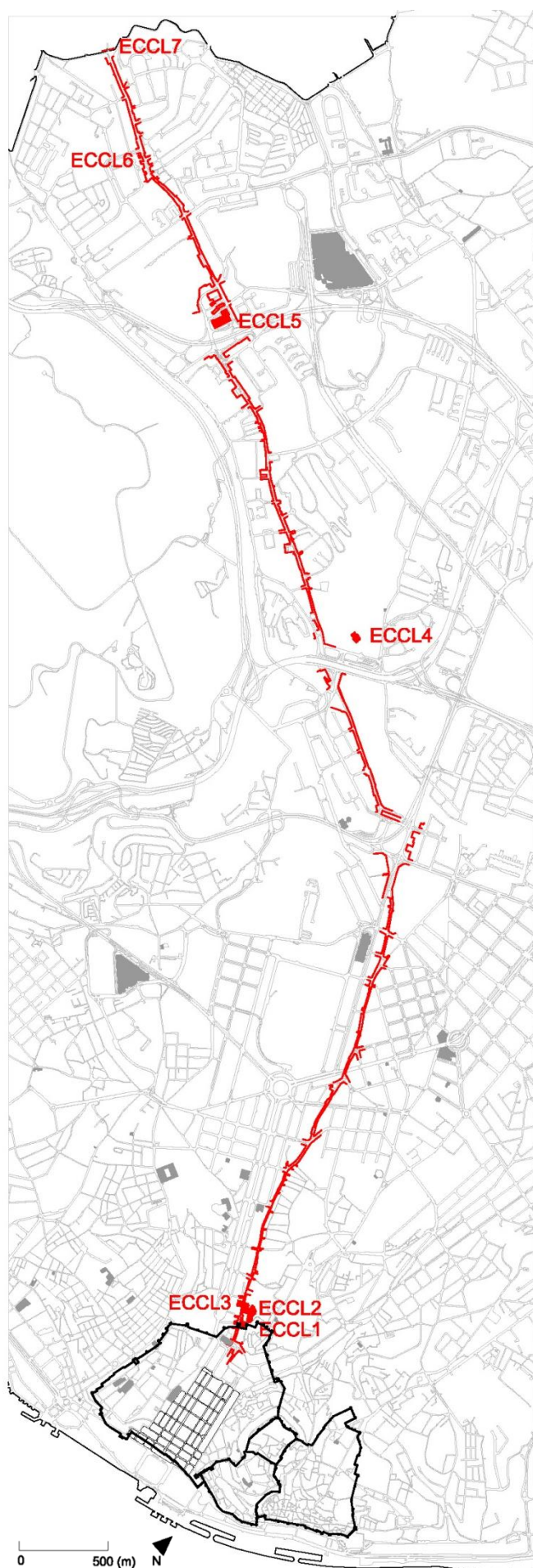


Como Equipamentos Culturais e de Ensino encontramos:

- A Sociedade de Geografia de Lisboa e o Ateneu na Rua das Portas de Santo Antão (**ECE1**);
- A Universidade Autónoma de Lisboa (**ECE2**) na Rua de Santa Marta;
- O Centro de Arte Moderna José de Azeredo Perdigão (**ECE3**) e a Fundação Calouste Gulbenkian (**ECE4**) na Rua Doutor Nicolau Bettencourt;
- O Zoo de Lisboa (**ECE5**) na Praça Marechal Humberto Delgado;
- A Universidade Internacional (**ECE6**), o Palácio Beau Séjour (**ECE7**), o Bairro Grandella (**ECE8**), o Externato Maristas de Lisboa (**ECE9**), a Escola Secundária José Gomes Ferreira (**ECE10**), o Instituto Politécnico de Lisboa (**ECE11**), a Escola Básica Pedro Santarém (**ECE12**) e o Agrupamento de Escolas Quinta de Marrocos (**ECE13**) na Estrada de Benfica.

Figura 61 | Equipamentos Culturais e de Ensino

Fonte: Figura elaborada pela autora sobre base cartográfica digital da CML 2007; <http://lx.cmlisboa.pt/lxi/>

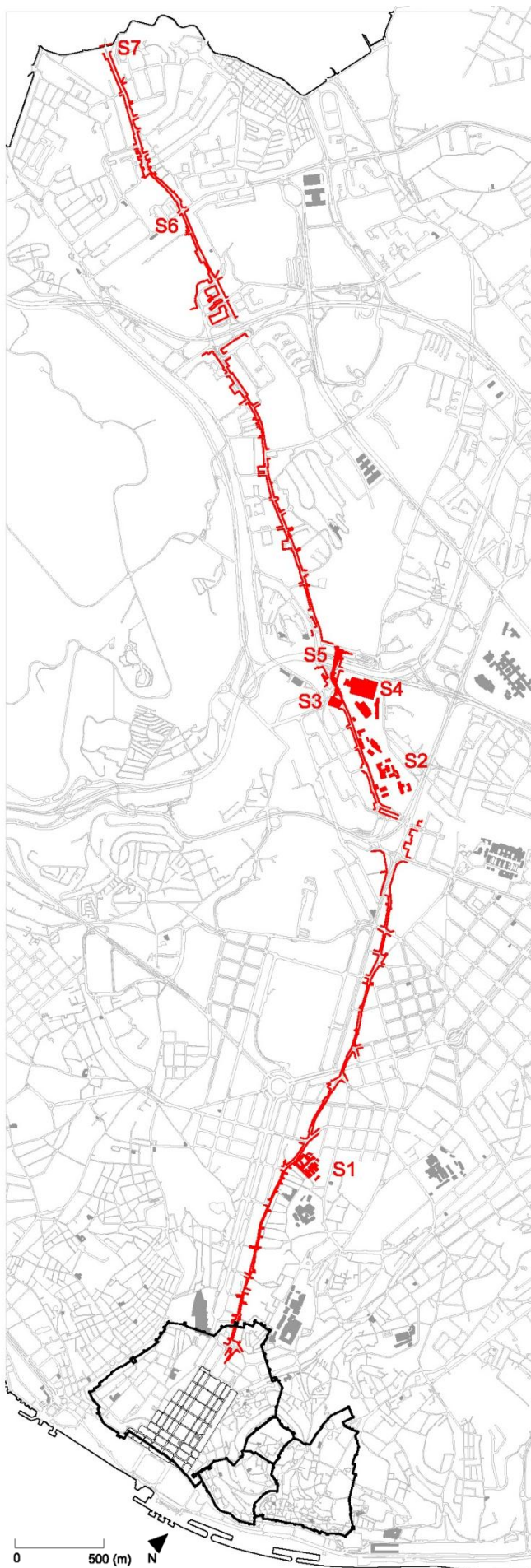


Quanto a **Equipamentos Culturais de Convívio e Lazer** inclui:

- A Casa do Alentejo (**ECCL1**), o Coliseu dos Recreios (**ECCL2**) e o Teatro Politeama (**ECCL3**) na Rua das Portas de Santo Antão;
- O Jardim Zoológico de Lisboa (**ECCL4**) na Praça Marechal Humberto Delgado;
- Em conclusão, o Centro Comercial Fonte Nova (**ECCL5**), o Teatro Turim (**ECCL6**) e as Portas de Benfica (**ECCL7**) na Estrada de Benfica.

Figura 62 | Equipamentos Culturais de Convívio e Lazer

Fonte: Figura elaborada pela autora sobre base cartográfica digital da CML 2007; <http://lxi.cmlisboa.pt/lxi/>



Enquanto **Serviços** reúne:

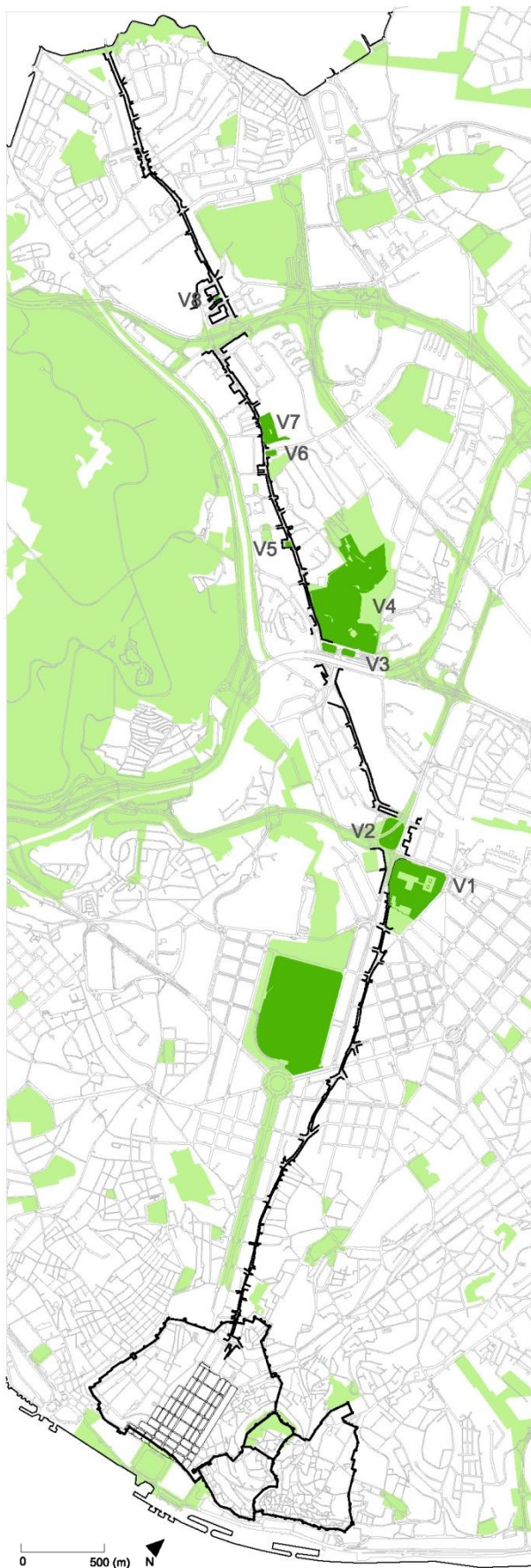
- O Hospital de Santa Marta (**S1**) na Rua de Santa Marta e o Instituto Português de Oncologia de Lisboa (**S2**) localizado na Rua Professor Lima Basto, ambos ligados à saúde;
- A Estação Ferroviária de Sete Rios (**S3**), a Estação da Rede Expresso (**S4**) e a Estação do Metropolitano do Jardim Zoológico (**S5**), todas ligadas aos meios de transporte;
- Por último os Serviços Sociais do Regimento Sapadores Bombeiros de Lisboa (**S6**) e as Portas de Benfica (**S7**), ambos os edifícios ligados ao apoio social.

Figura 63 | Serviços

Fonte: Figura elaborada pela autora sobre base cartográfica digital da CML 2007; <http://lxi.cml-lisboa.pt/lxi/>

Posto isto, visto que esta é uma importante matéria acerca da identidade do território, o Anexo 1 descreve a uma pequena contextualização histórica sobre algum do património aqui referido.

3.3.3 Espaço Público | Zonas Verdes



Por toda a extensão do percurso em estudo, nos seus cerca de 8,5Km, identificaram-se 8 zonas verdes predominantes (Figura 64). A maioria dos espaços públicos existentes ao longo do mesmo apresenta um forte impacto, não só devido à sua dimensão como também pela importância que estes constituem no seio da cidade de Lisboa.

Porém, nem todos estes espaços possuem um mesmo caráter e utilização perante o território e também perante as pessoas que vivem a cidade.

Figura 64 | Espaço Público e Zonas Verdes na Área de Estudo – Segundo PDM 2012

Fonte: Figura elaborada pela autora sobre base cartográfica digital da CML 2007

Jardins da Fundação Calouste Gulbenkian (V1)

No século XVIII o terreno onde hoje está implantada a fundação Calouste Gulbenkian situava-se a chamada Quinta do Provedor dos Armazéns, pertencente a Fernando Lavre. Localizada no limite da cidade de Lisboa, delimitada pela Estrada de Palhavã, pela Estrada do Rego e pelo extremo da Estrada de São Sebastião era considerada uma tradicional quinta de recreio dos arrabaldes da cidade e composta pelo edifício principal, jardins, hortas, pomares, vinhas e cearas.

Localizado junto da Praça de Espanha, ladeado pela Rua Marquês da Fronteira, pela Rua Doutor Nicolau Bettencourt, pela Avenida António Augusto Aguiar, pela Avenida de Berna e pela Rua Marquês Sá da Bandeira, os jardins da Fundação Calouste Gulbenkian exibem-se como um movimento moderno. Construído na década de 60 pelos arquitetos paisagistas António Viana Barreto e Gonçalo Ribeiro Telles, tornou-se um marco para a arquitetura paisagista portuguesa, onde as suas formas simples procuram explorar e cuidar da diversificada flora que compõe os magníficos cenários de todo o jardim.



Figura 65 | Fundação Calouste Gulbenkian

Fonte: Fotografia da autora, 2015

Praça de Espanha (V2)

O espaço correspondente à Praça de Espanha é constituído por uma grande área verde, porém com muita afluência de tráfego automóvel. Junto desta praça encontram-se a Fundação Calouste Gulbenkian e o Palácio de Palhavã, atual embaixada de Espanha.

No centro desta destaca-se o Arco de São Bento, reconstruído neste local em 1998 (Figura 66).



Figura 66 | Praça de Espanha – Arco de São Bento

Fonte: Fotografias da autora, 2015

Praça Marechal Humberto Delgado (V3)

A Praça Marechal Humberto Delgado (Figuras 67 e 68), localizada em Sete Rios, constitui o espaço adjacente ao Jardim Zoológico de Lisboa. Nesta praça ainda é possível observar algum património arquitetónico que lhe conferiu identidade, como é o caso de uma estrutura elaborada por Keil do Amaral, da mesma maneira que até aos anos 70 do século XX, a Sudoeste da mesma, se localizou uma Escola de Formação de Agentes da política do antigo regime (PIDE).



Figura 67 | Praça Marechal Humberto Delgado

Fonte: Fotografias da autora, 2015



Figura 68 | Praça Marechal Humberto Delgado

Fonte: Fotografias da autora, 2015

Jardim Zoológico de Lisboa (V4)

O Jardim Zoológico de Lisboa foi fundado pelo Dr. Pedro Van Der Laan, por José Thomaz Sousa Martins e pelo Barão de Kessler e inaugurado em 1884, sendo que a sua primeira localização foi no Parque de São Sebastião da Pedreira.

Em 1905 foi transferido para o lugar de Palhavã e mais tarde, no ano de 1913, foi novamente mudado para as atuais e definitivas instalações, localizadas em terrenos pertencentes à Quinta das Laranjeiras.

Reconhecido como Instituição de Utilidade Pública, este é um equipamento de grande peso para a cidade, tendo como premissas desempenhar um papel de educador e promover a conservação animal junto dos seus visitantes para além de ao mesmo tempo procurar oferecer um ambiente de entretenimento e diversão.



Figura 69| Jardim de Entrada no Jardim Zoológico

Fonte: Fotografias da autora, 2015



Figura 70 | Jardim de Entrada no Jardim Zoológico

Fonte: Fotografias da autora, 2015

Praça Silvestre Pinheiro Ferreira (V5)

Esta praça de dimensões médias e de forma quadrangular possui um carácter um pouco mais intimista, pois está rodeada em 3 dos seus 4 lados por um conjunto edificado de habitação e comércio.

É um espaço composto por apenas 2 caldeiras com vegetação, sendo que o restante espaço é ocupado por estacionamento automóvel e passeio pedonal.



Figura 71 | Praça Silvestre Pinheiro Ferreira

Fonte: Fotografias da autora, 2015

Largo Conde Bonfim (V6)

O Largo Conde Bonfim possui dimensões médias e uma forma retangular. Este está ladeado por edificado em 2 dos seus lados sendo que os outros 2 são ocupados pela Estrada de Benfica e pela Rua Major Neutel de Abreu, sendo a última uma via que faz a ligação da estrada ao interior dos seus quarteirões adjacentes.

Tal como a Praça Silvestre Pinheiro Ferreira, esta também possui um carácter diferente ao qual nós estamos habituados a ver nas grandes praças e largos, no entanto é composto por um parque infantil, por um parque de jogos, por alguma vegetação distribuída por várias caldeiras, por estacionamento, por passeios pedonais e por uma paragem de autocarros.



Figura 72 | Largo Conde Bonfim

Fonte: Fotografias da autora, 2015

Jardins do Palácio Beau Séjour (V7)

De caráter elitista e de natureza romântica, os jardins do Palácio Beau Séjour são um bom exemplo de um jardim de estilo romântico em Portugal. Após terem estado ao abandono, estes foram recuperados a mando da Câmara Municipal de Lisboa aquando tanto o Palácio como os seus jardins passaram para a posse da mesma no ano de 1992, respeitando todas as suas características.



Figura 73 | Jardins do Palácio Beau Séjour

Fonte: Fotografias da autora, 2015

Praça Doutor Nuno Pinheiro Torres (V8)

A Praça Doutor Nuno Pinheiro Torres localiza-se próximo do Centro Comercial Fonte Nova fazendo parte do interior de quarteirão e consequentemente encontra-se ladeada por edificado. Este local tem como principal função o acesso aos espaços comerciais existentes nos pisos inferiores dos edifícios, o acesso aos pisos superiores de habitação e também o acesso às garagens dos edifícios. O estacionamento superficial é parte integrante da mesma bem como algumas árvores dispostas no espaço público que lhe é conferido.

3.3.4 Acessibilidade, Mobilidade e Transportes

Acessibilidade e Mobilidade

Para o entendimento da Acessibilidade e Mobilidade presente no percurso em estudo torna-se necessário entender o conceito destas duas temáticas. De acordo com o IMTT - Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres, acessibilidade consiste na capacidade que uma pessoa tem de atingir um determinado destino, usando um meio de transporte tendo sempre em conta as modalidades disponíveis, o custo, o tempo de deslocação e a segurança oferecida por cada meio de transporte, para além de que todos estes aspetos têm de procurar estar em conformidade com as características físicas e necessidades de cada pessoa.

Quanto à mobilidade, a mesma entidade refere que esta define-se pela prática individual do ato da deslocação, atribuída pela obrigação ou vontade que cada indivíduo tem. O IMTT elucida também o fato da mobilidade poder ser influenciada pela acessibilidade e meios de transporte, visto que são aspetos que estão diretamente relacionados num mesmo espaço (IMTT, 2011).

O eixo em estudo é composto na sua essência por vias locais tanto ao nível da distribuição como de acesso (Figura 74), porém é estreitamente marcado pela existência de grandes Avenidas adjacentes ou que cruzam o mesmo ao longo de toda a sua extensão, como é o caso da Avenida da Liberdade, da Avenida Fontes Pereira de Melo, da Avenida António Augusto de Aguiar, da Avenida Columbano Bordalo Pinheiro e da Avenida General Correia Barreto.

Por sua vez, estas vias designadas por avenidas permitem a conexão do centro histórico da cidade com outro tipo de vias de carácter distribuidor permitindo assim uma rápida acessibilidade e mobilidade, como é o caso do Eixo Norte – Sul, da 2ª Circular e da CRIL, sendo todas elas possuidoras de três faixas de rodagem em cada sentido e estão interditas às deslocações pedonais e cicláveis.

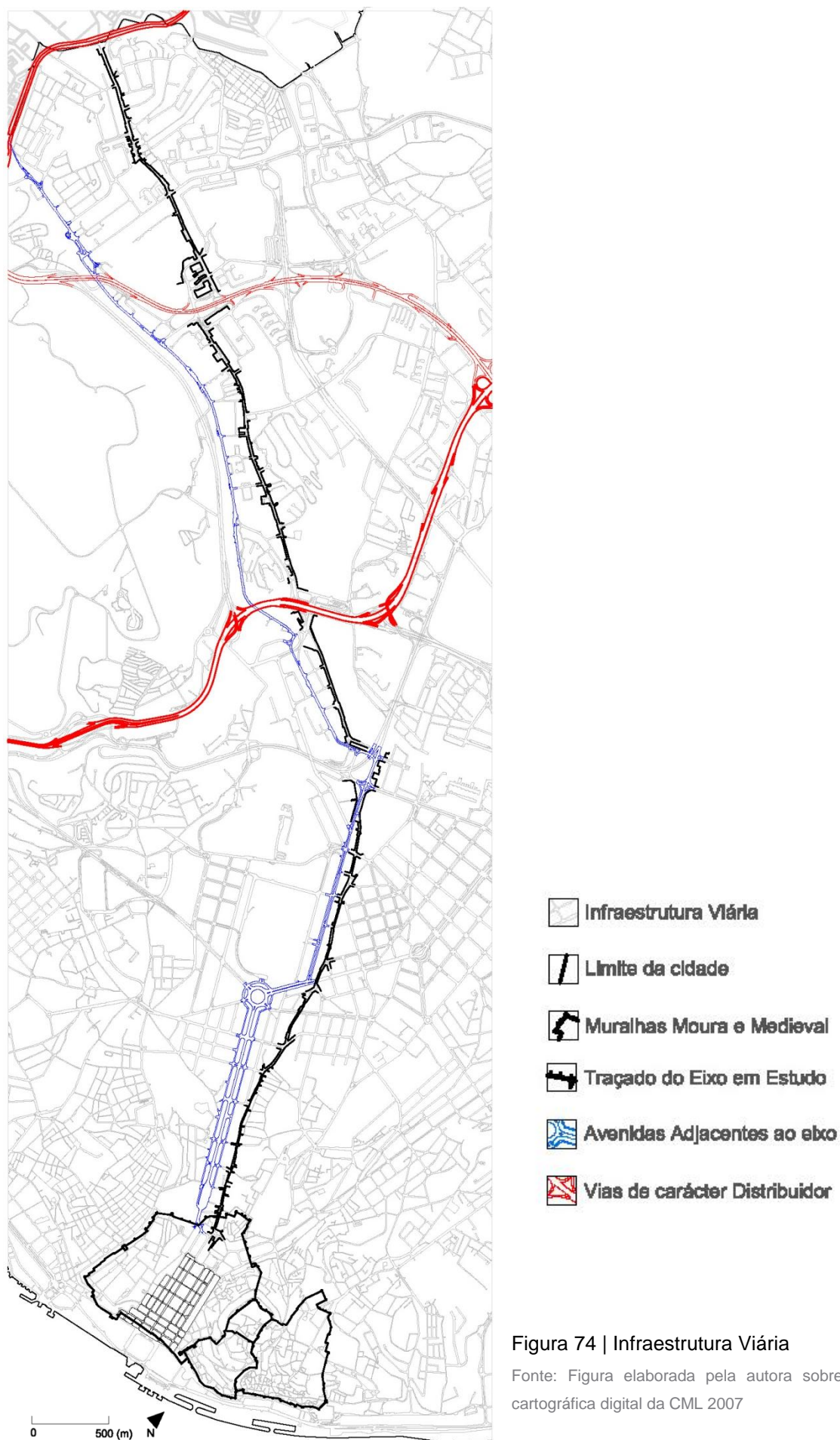


Figura 74 | Infraestrutura Viária

Fonte: Figura elaborada pela autora sobre base cartográfica digital da CML 2007

Transportes

Quanto aos meios de transporte disponíveis na cidade de Lisboa e fazendo uma aproximação ao eixo em estudo e à sua área envolvente é importante referir que esta é uma área fortemente marcada pelos transportes públicos (Figura 75).

No que diz respeito aos autocarros urbanos da Carris, estes constituem uma importante rede no território. Em referência ao eixo e área envolvente, os mesmos percorrem-no em parte ou então circulam pelas ruas ou avenidas adjacentes ao mesmo, localizando as suas paragens por toda a sua extensão e consequentemente em pontos estratégicos. Importa também frisar que para além do meio de transporte e da empresa à qual pertence, existe também no percurso em estudo, mais especificamente na zona de Sete Rios um terminal rodoviário da Rede Nacional de Expressos que todos os dias garante o transporte de pessoas e mercadorias para vários pontos do país.

Quanto à rede do Metropolitano esta é composta por 4 linhas, porém apenas 3 delas passam pela zona de estudo. Tal como acontece com os autocarros, algumas estações não se localizam exatamente no eixo mas sim na sua envolvente.

Por fim, e não menos importante, temos a rede de caminho-de-ferro, o qual também está presente e pode ser acessível no território em estudo, embora o número de estações seja reduzido comparativamente com as estações do metropolitano ou paragens de autocarro.

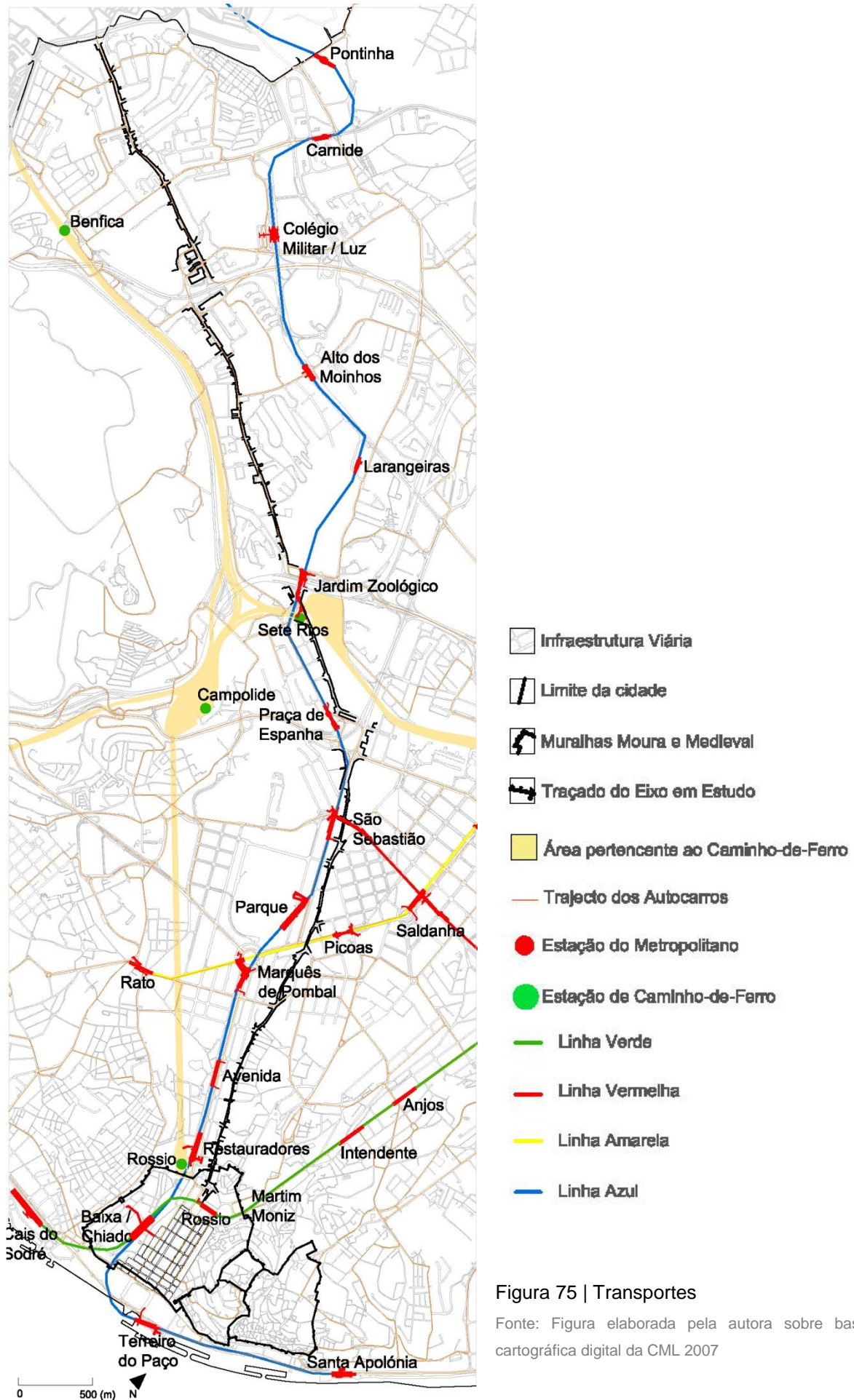


Figura 75 | Transportes

Fonte: Figura elaborada pela autora sobre base cartográfica digital da CML 2007

Contudo, existem dois fatores negativos que influenciam a acessibilidade e a mobilidade não só na zona em estudo como um pouco por toda a cidade. Um deles é o fato de que a utilização dos autocarros representa muitas vezes longos períodos de espera ou muito tempo na realização dos respetivos percursos, fazendo com que as pessoas optem muitas vezes por utilizar os seus automóveis pessoais para efetuarem os seus trajetos diários. O outro aspeto menos bom refere-se tanto ao acesso às estações do Metropolitano e às estações dos comboios, pois o fato de estes meios de transportes circularem a um nível inferior ou superior ao espaço público por norma percorrido pelo peão, o acesso a este tipo de serviço torna-se muito difícil ou mesmo em alguns casos completamente impossível, como é o caso de pessoas com mobilidade reduzida.

3.4 Instrumentos de Gestão Territorial referentes à Área em Estudo

Como principal instrumento de gestão e planeamento à escala da cidade próxima dos limites atuais, consideraram o Plano Geral de Urbanização e Expansão de Lisboa – PGUEL (Figura 76), plano levado a cabo pelo arquiteto e urbanista Étienne de Gröer juntamente com os serviços técnicos municipais entre os anos de 1938 a 1948 e aprovado pela CML.



Figura 76 | Plano Geral de Urbanização e Expansão de Lisboa – PGUEL

Fonte: CML

Causando mudanças um pouco por todo o território, a zona a Noroeste e consequentemente toda a área em estudo não ficaram de parte, sendo que por entre os principais objetivos deste plano estava a estruturação da densidade populacional decrescente do centro para a periferia, a elaboração de uma rede viária radiocêntrica a partir de um eixo construído pela Avenida António Augusto Aguiar e a sua continuidade até à estrada que liga as cidades de

Lisboa e Porto, a criação de um Parque Florestal em Monsanto com cerca de 900ha e uma zona verde envolta da cidade, no qual estava incluído Monsanto com prolongamento até à várzea de Loures e até ao rio Tejo (CML – *Evolução do Planeamento Urbano de Lisboa, Plano Geral de Urbanização e Expansão de Lisboa – PGUEL (Étienne de Gröer) – 1948; 2015*).

Em 1959 observou-se a criação do Plano Diretor da Urbanização de Lisboa – PDUL (Figura 77), elaborada pelo Gabinete de Estudos Urbanos – GEU gerado pela CML em 1954.



Figura 77 | Plano Diretor da Urbanização de Lisboa – PDUL

Fonte: CML

Este plano prossegue com grande parte dos objetivos do plano referido anteriormente, no entanto insere alterações significativas como é o caso da construção de três autoestradas: uma contornando o Parque de Monsanto, entre Alcântara passando por Campolide até à Buraca; e as outras duas como continuação para Norte e para Sul da Ponte de sobre o Tejo, com ligação entre Alcântara e Almada. Estas foram importantes alterações face ao plano elaborado por Gröer (*CML – Evolução do Planeamento Urbano de Lisboa, Gabinete de Estudos Urbanos – GEU (Guimarães Lobato, 1959); 2015*).

Já em 1967, a CML encarrega o arquiteto e urbanista Meyer-Heine de elaborar um novo instrumento que foi intitulado de Plano Geral de Urbanização da Cidade de Lisboa – PGUCL (Figura 78).

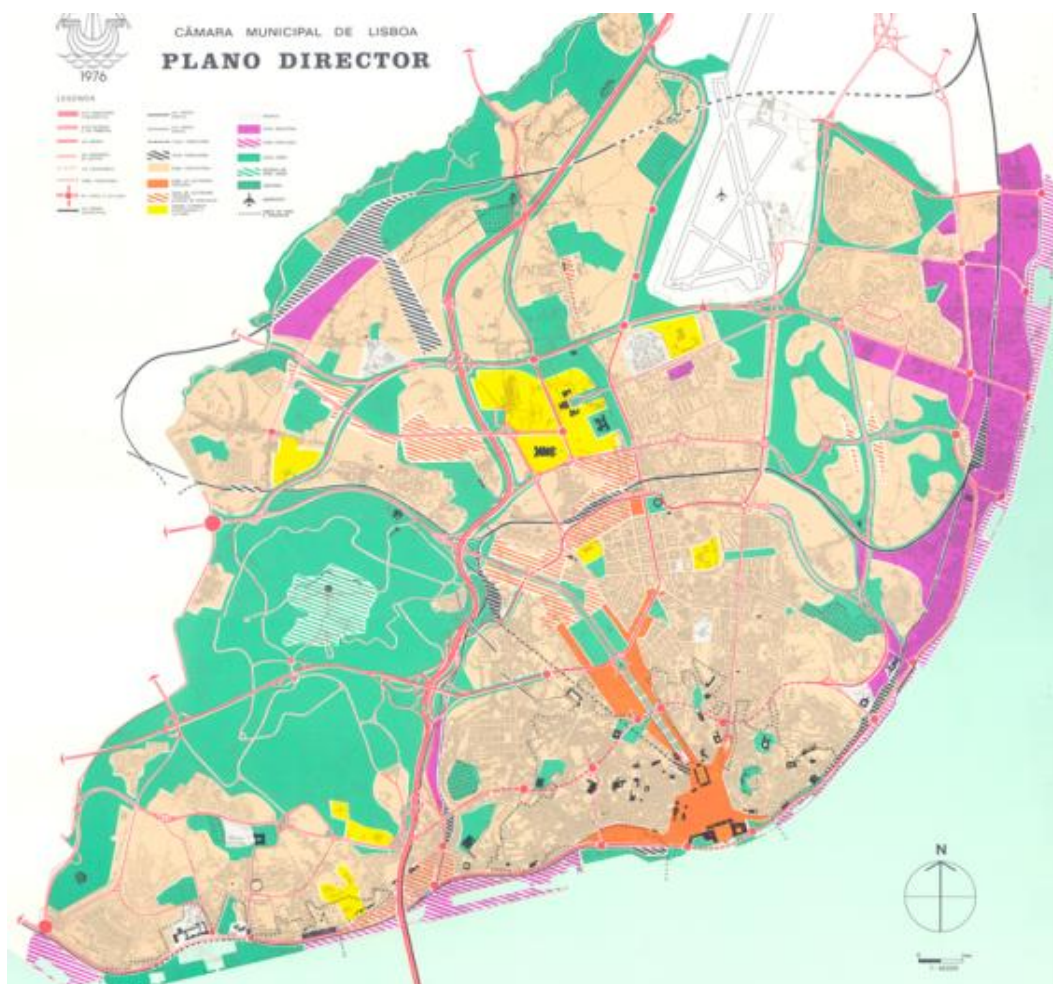


Figura 78 | Plano Geral de Urbanização da Cidade de Lisboa – PGUCL

Fonte: CML

Esta nova ferramenta teve as seguintes premissas: integrar a cidade face às novas realidades urbanas originárias do aumento do tráfego automóvel; o início da construção e utilização da rede de Metropolitano; e o crescimento da terciarização no centro e do desenvolvimento dos arredores da cidade.

Neste plano os objetivos passaram por orientar a expansão da cidade e adaptá-la face à realidade que se verificava, deste modo e influenciando a área em estudo, o PGUCL propôs dividir a cidade em unidades base de planeamento, designadas também por Unidades de Ordenamento de Território – UNOR'S, bem como o prolongamento da Avenida da Liberdade como eixo monumental, porém com funções de autoestrada, isto com o propósito de descongestionar o tráfego existente na Baixa e criar um novo pólo para atrair o mesmo, o chamado Alto do Parque (*CML – Evolução do Planeamento Urbano de Lisboa, Plano Geral de Urbanização de Lisboa - PGUCL (Plano de Meyer-Heine, 1967, 2015)*).

Posteriormente em 1992, foi apresentado o Plano Estratégico de Lisboa - PEL (Figura 79) que veio dar resposta à rápida transformação urbana e social. Neste sentido, em 1990, a CML definiu e validou os objetivos e linhas de orientação para a cidade que foram a base para a criação deste PEL bem como para a conceção do Plano Diretor Municipal de 1994.



Figura 79 | Plano Estratégico de Lisboa - PEL

Fonte: CML

Deste modo, o PEL estabeleceu quatro grandes objetivos estratégicos para a cidade de Lisboa:

- 1º) Fazer de Lisboa uma cidade atrativa para viver e trabalhar;
- 2º) Tornar Lisboa competitiva nos sistemas das cidades europeias;
- 3º) Reafirmar Lisboa como metrópole; e por fim,
- 4º) Criar uma administração moderna, eficiente e participada.

Assim, tais premissas pretendiam concordar sobre quaisquer transformações que fossem necessárias realizar para superar as necessidades existentes, tanto ao nível habitacional como de infraestruturas, sempre a pensar no futuro pois *O objetivo central foi tornar Lisboa uma cidade do Séc. XXI (CML – Plano Estratégico de Lisboa – PEL - 1992, 2015).*

Tendo em conta o PEL e o seu modelo urbanístico especializado e diferenciado em quatro áreas ou unidades territoriais, a zona de estudo incorpora-se na sua maioria em três das quatro áreas definidas pelo mesmo. A maioria da área encontra-se na unidade I - Área Central de Lisboa / Centro da Cidade e AML, sendo que dentro da mesma alguma desta área está classificada como Área Histórica Central e como Eixo de Terciário Existente, uma outra parte do território em estudo encontra-se na unidade II - Charneira Urbana / Arco Terciário Direcional, que por sua vez encontra-se identificado como Área Verde e Áreas de Expansão do Terciário; e por fim uma outra grande parte da área situa-se sobre a unidade III - Coroa de Transição / Articulação Metropolitana que conseqüentemente ainda está categorizada como Área Verde e Área de Contínuo Urbano Intermunicipal (*CML – Evolução do Planeamento Urbano de Lisboa, Plano Estratégico de Lisboa – PEL – 1992; 2015*).

Aprovado em 1994, o primeiro Plano Diretor Municipal procura dar resposta a estratégias urbanísticas exibidas em estudos prévios ao plano. No caso da área em estudo, este regulamento definiu as seguintes premissas: a revalorização da função habitacional no conjunto da cidade e em particular na sua área central: a estabilização do tecido urbano consolidado tendo como prioridade a área central da cidade; a requalificação da estrutura funcional /

terciária e desenvolvimento de novas centralidades; a valorização da qualidade ambiental de Lisboa; e por fim a melhoria da acessibilidade e mobilidade na área central da cidade.

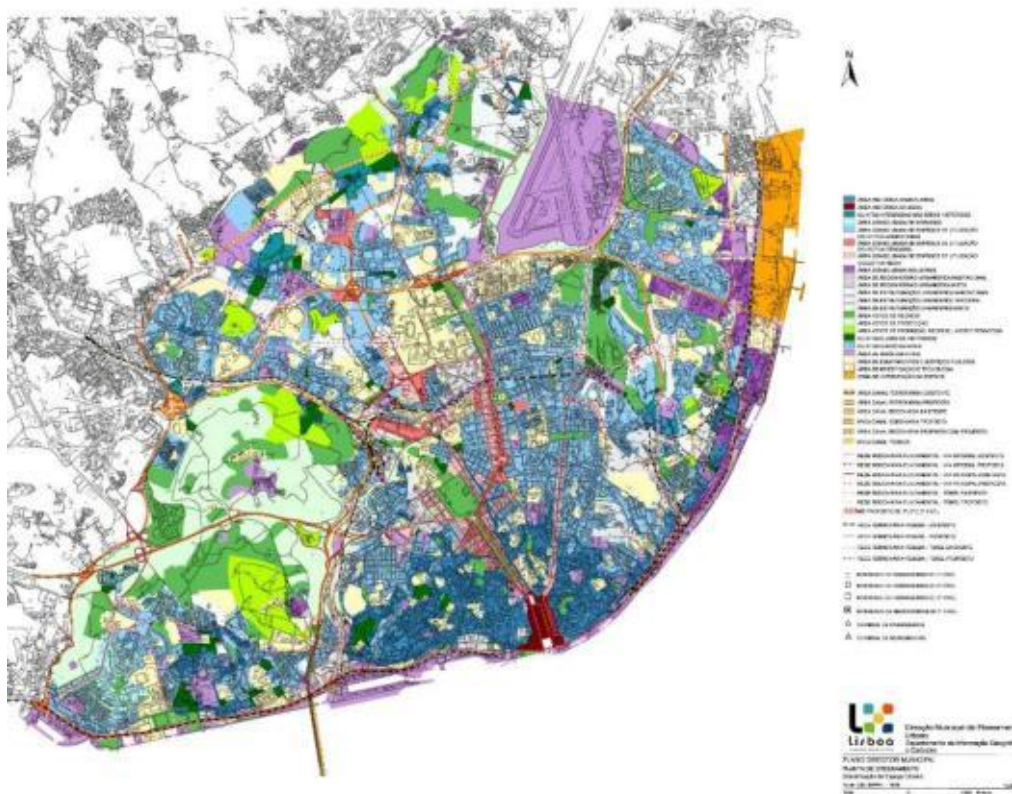


Figura 80 | Plano Diretor Municipal de 1994 – Qualificação do Espaço Urbano

Fonte: CML

De acordo com o PDM de 1994 (Figura 80), na zona da cidade direcionada para Noroeste definiram-se as seguintes classificações de usos do solo:

- Área Canal Ferroviária Existente;
- Área Histórica Habitacional;
- Área Histórica da Baixa;
- Área consolidada de Moradias;
- Área Consolidada de Edifícios de Utilização Coletiva Habitacional;
- Área Consolidada de Edifícios de Utilização Coletiva Terciária;
- Área Consolidada de Edifícios de Utilização Coletiva Mista;
- Área de Estruturação Urbanística Habitacional;
- Área de Estruturação Urbanística Terciária;
- Área Verde de Recreio;

- Área Verde de Proteção;
- Área Verde de Produção;
- Quintas e Jardins Históricos;
- Área de Usos Especiais;
- E área de Equipamentos e Serviços Públicos.

(CML – *Estrutura do Regulamento do PDM - 1994, 2015*). Deste modo, os princípios essenciais definidos para zona envolvente do eixo em estudo, tendo como propósito de estabilizar a população são a valorização dos edifícios de utilização coletiva terciária e mista, dos espaços verdes bem como da área histórica habitacional e edifícios de utilização coletiva habitacional. (CML – *Evolução do Planeamento Urbano de Lisboa, 2015*).

Ao PDM de 1994 sucedeu-se a elaboração de uma Visão Estratégica para a Cidade de Lisboa, aprovada em Novembro de 2002 e levada a cabo pelo Departamento de Planeamento Estratégico em colaboração com a Mckinsey and Company, tendo como consultor externo o Professor João Ferrão. Assim, esta nova visão surge na sequência do PEL de 1992, já anteriormente referido, onde propôs-se erguer *objetivamente um conjunto reduzido de ideias-chave e eixos estruturantes, recorrendo à metodologia e valores básicos do Planeamento Estratégico, a que chamamos Visão Estratégica* (CML – *Estrutura do Regulamento do PDM - 1994, 2015*).

Deste modo, apesar de ter sido construída a partir de 2002, a Visão Estratégica - Lisboa 2012 *pretende ser um documento de prospetiva relativamente à condução política local de ordenamento do território e do desenvolvimento urbano da cidade* (CML – *Visão Estratégica – Lisboa 2012, 2015*) com o objetivo de classificar e renovar Lisboa elevando-a a ser uma das melhores cidades para *viver, trabalhar e investir*.

Por conseguinte, esta visão está apoiada em quatro princípios de desenvolvimento tendo sempre em conta os aspetos culturais, históricos, sociais, económicos, tecnológicos e ambientais:

- 1º) Lisboa Cidade de Bairros;
- 2º) Cidade de Empreendedores;

3º) Cidade de Culturas;

4º) Cidade de Modernidade e Inovação

(CML – *Evolução do Planeamento Urbano de Lisboa, Visão Estratégica – Lisboa 2012; 2015*).

Apesar de ter sido iniciado em 2001, só a 31 de Agosto de 2012 surgiu o atual PDM de Lisboa (Figura 81), o qual nasce da necessidade de revisão do PDM de 1994.

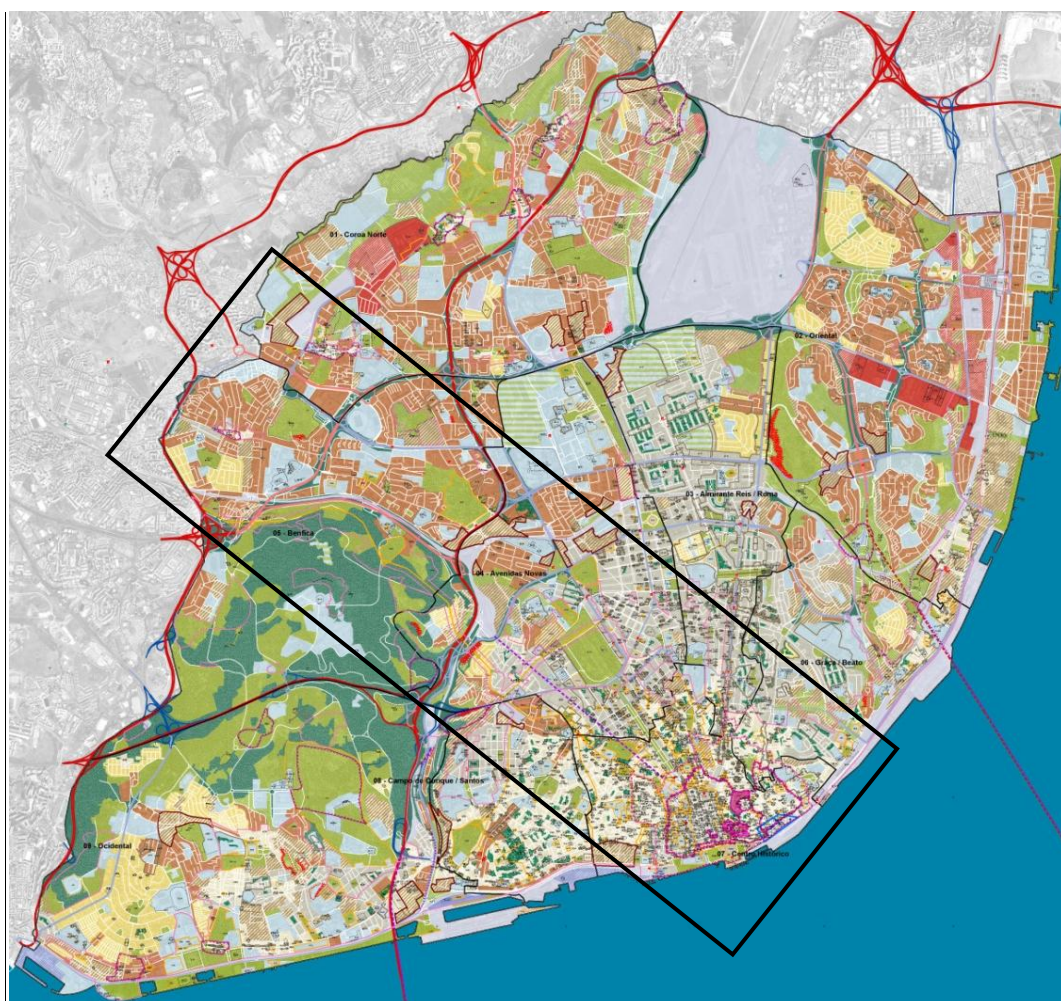


Figura 81 | Plano Director Municipal de 2012 - Qualificação do Espaço Urbano

Fonte: Figura elaborada pela autora sobre carta do PDM de 2012; CML

O novo plano é constituído por 4 ideias:

- 1º) Afirmar Lisboa nas redes globais e nacionais;
- 2º) Regenerar a cidade consolidada;
- 3º) Promover a qualificação urbana;
- 4º) Estimular a participação e melhorar o modelo de governação.

Deste modo, os objetivos estabelecidos por este plano são:

- Atrair famílias para residirem em Lisboa, mais empresas e mais empregos;
 - Incentivar a reabilitação do edificado, o seu aproveitamento e das infraestruturas existentes;
 - Melhorar o espaço público e aumentar as áreas pedonais;
 - Integrar a frente-rio existente;
 - Diminuir o número de carros a circular e melhorar os transportes públicos;
 - Aumentar os espaços verdes e a eficiência energética
- (CML – *Evolução do Planeamento Urbano de Lisboa, O PDM 2012, 2015*).

No que diz respeito à análise da Planta de Ordenamento referente à Qualificação do Espaço Urbano do PDM 2012 (Figura 82), a área em estudo possui características de usos do solo bastante variadas.

Na área entre o Centro Histórico e as Avenidas Novas, numa orientação de Sudeste para Noroeste respetivamente, é predominante a presença de “Espaços Centrais e Residenciais – Traçado urbano A e B” consolidados e “Espaços Verdes de Recreio e Produção”. Porém na continuidade da área de estudo até ao limite da Cidade, os caracteres que prevalecem são os de “Espaços Centrais e Residenciais – Traçado urbano C” consolidado, “Espaços de Uso Especial de Equipamento”, “Espaços Verdes de Recreio e Produção”, “Espaços Verdes de Proteção e Conservação” e “Espaços Verdes de Enquadramento a Infraestruturas”.

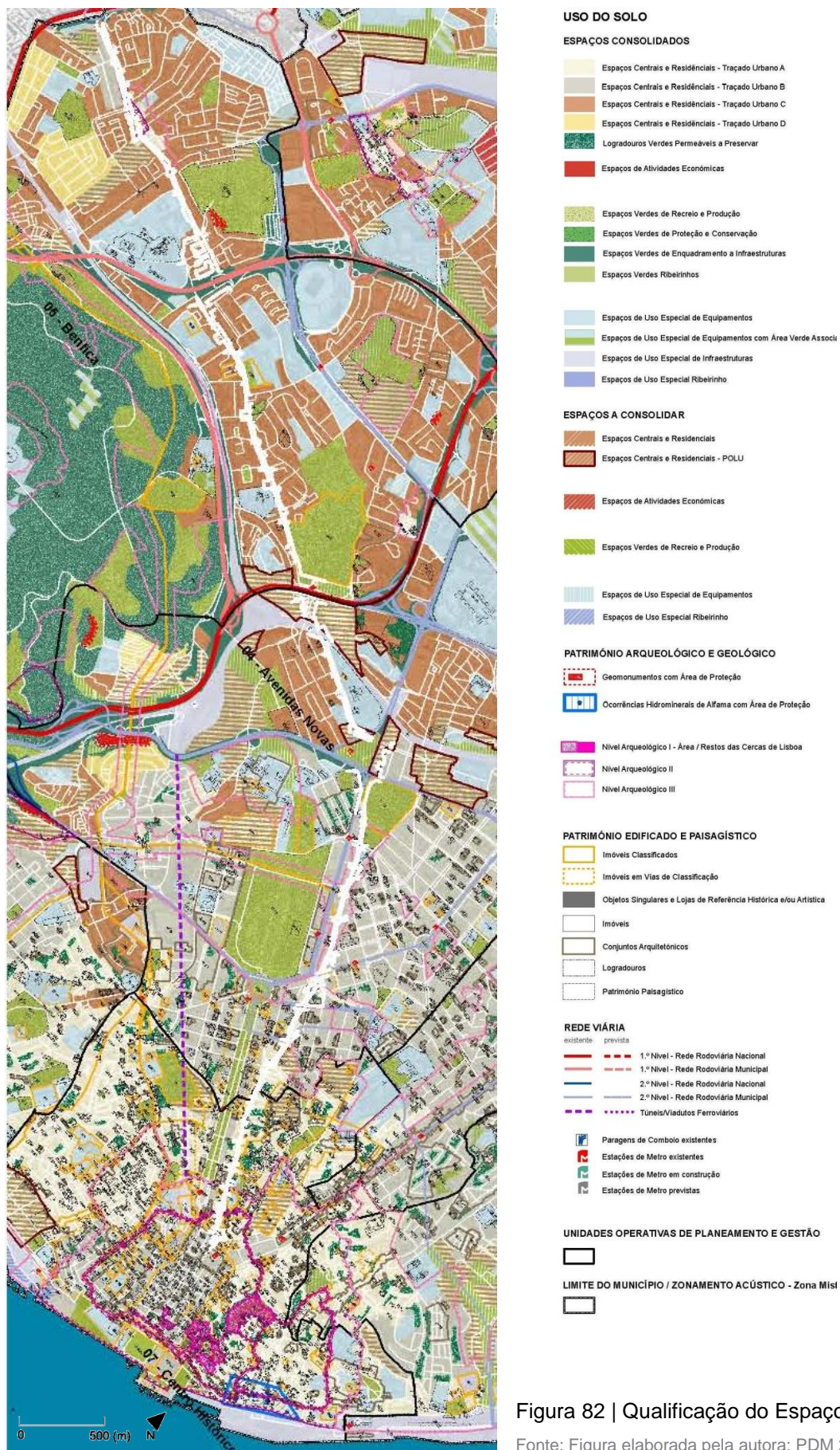


Figura 82 | Qualificação do Espaço Urbano

Fonte: Figura elaborada pela autora; PDM 2012

Também segundo o PDM são definidas as UOPG - Unidades Operativas de Planeamento e Gestão, que correspondem a zona territoriais urbanas com grande grau de autonomia funcional, ocupando a área total do município e constituindo assim unidades de referência para a gestão municipal.

Uma vez estabelecidas as UOPG, a Câmara Municipal de Lisboa estabelece um conjunto de prioridades a realizar, tendo em conta a programação definida pelo PDM e também com as prioridades de cada Unidade Operativa. Deste modo distingue-se os seguintes objetivos:

- Contribuir para a concretização dos objetivos do PDML, através de ações que possuam um carácter estruturante para o ordenamento do território;
- Proteção e valorização da Estrutura Ecológica Municipal;
- Disponibilização de solo para equipamentos de utilização coletiva, espaços verdes e infraestruturas necessárias à satisfação das carências detetadas;
- Reabilitação de bairros ou áreas críticas e de intervenção prioritária;
- Colmatação e qualificação do espaço consolidado;
- Oferta de solo urbanizado e controlo do mercado de solos.

(CML – *Regulamento do PDM 2012*, p.76; 2015)

De acordo com o conjunto de programas realizados pela CML no âmbito do espaço público, o programa *Uma Praça em Cada Bairro – Intervenções em Espaço Público* define um conjunto de objetivos estratégicos em centralidades. Os mesmos estão diretamente ligados à melhoria das acessibilidades e circulação pedonais, procurando criar uma rede pedonal contínua, segura, multifuncional e de acesso a todos, pondo em prática o Plano de Acessibilidade Pedonal de Lisboa.

Também tem como objetivo favorecer uma rede alargada de modos suaves de transporte em Lisboa, especialmente a expansão da rede de ciclovias, também presente neste programa. Assim, as propostas de intervenção pretendem valorizar o espaço público, as vivências, o comércio, os serviços e os transportes coletivos que nele coexistem.

Este programa abrange um total de 30 praças de Intervenção prioritárias, sendo que neste conjunto e diretamente ligadas ao eixo em estudo estão englobados os espaços do Largo da Igreja de Benfica e da Praça Marechal Humberto Delgado, em Sete Rios.

A Intervenção no Largo da Igreja de Benfica (Figura 83) irá realizar-se segundo os seguintes pontos:

- Criar pavimento único unificador da Praça;
- Reduzir o canal rodoviário;
- Colocar pavimentos confortáveis na faixa pedonal próxima às frentes comerciais;
- Criar estacionamento público de apoio à Praça na envolvente;
- E por fim, o estudo de fachadas do edificado ao nível do piso térreo, garantindo assim uma imagem arquitetónica homogénea dos espaços de comércio.

(CML – *Apresentação do Programa Uma Praça em cada Bairro – Largo da Igreja de Benfica*, p.33; 2015)



Figura 83 | Intervenção no Largo da Igreja de Benfica

Fonte: CML, Programa Uma Praça em Cada Bairro – Intervenções em Espaço Público, Caderno das Praças

Por outro lado, a Intervenção na Praça Marechal Humberto Delgado em sete Rios (Figura 84) irá ter como princípio de intervenção:

- Integrar o viaduto rodoviário no tecido urbano;
- Reordenar o sistema viário
- Criar uma Praça Urbana;
- Requalificar o Interface de Transportes;
- E para concluir, realizar uma Intervenção sustentável.

(CML – *Programa Uma Praça em cada Bairro – Praça Marechal Humberto Delgado*, [Online] Disponível em <http://www.cm-lisboa.pt/viver/urbanismo/projetos-obras-e-espaco-publico/espaco-publico/uma-praca-em-cada-bairro/sete-rios>; 2015)

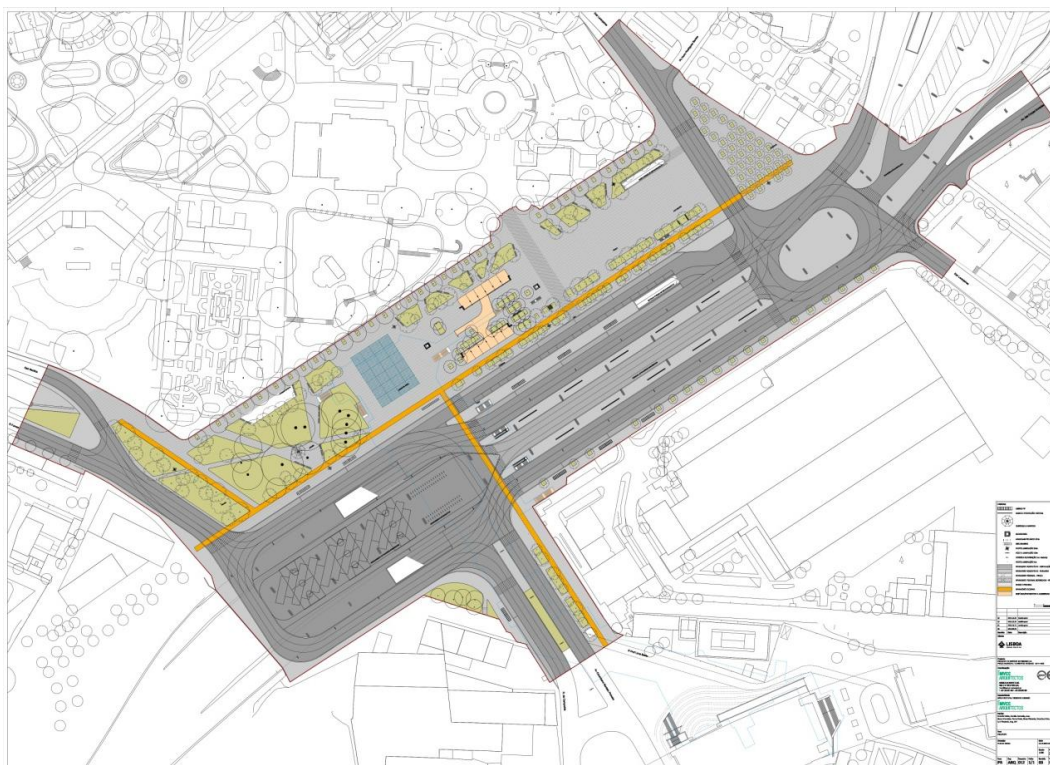


Figura 84 | Intervenção na Praça Marechal Humberto Delgado, Sete Rios

Fonte: CML, *Programa Uma Praça em Cada Bairro – Intervenções em Espaço Público*, [Online] Disponível em <http://www.cm-lisboa.pt/viver/urbanismo/projetos-obras-e-espaco-publico/espaco-publico/uma-praca-em-cada-bairro/sete-rios> [Consultada em 27-12-2015; 19:55]

4. Possível Estratégia de Intervenção

Tendo como base o tema tratado nesta dissertação *A Consolidação do Território e a Expansão Urbana da Cidade*, decidiu-se por bem realizar uma possível estratégia de intervenção no âmbito da requalificação e regeneração do espaço público de um eixo histórico de expansão, sendo que por um lado a intenção prende-se em ligá-lo à vida contemporânea que coexiste na cidade e por outro lado pretende-se conservar e distinguir a forte história e presença patrimonial que ao longo dele coabita.

A seleção deste eixo histórico como caso de estudo e de realização de uma estratégia deve-se, tal como já foi referido anteriormente, à sua missão de ligar Lisboa à vila de Sintra, à sua importância na expansão e desenvolvimento da cidade para Norte, à forte herança patrimonial pouco reconhecida, ao facto de em algumas áreas o seu espaço público estar cada vez mais degradado e inadequado às novas questões de mobilidade e sustentabilidade e por muitas vezes ser um lugar esquecido face às grandiosas Avenida da Liberdade e Avenida António Augusto de Aguiar.

Assim, tendo por princípio todo o trabalho e conhecimento desenvolvido nos dois capítulos anteriores e também a problemática que existe em percursos como este, procedeu-se ao desenvolvimento de uma estratégia de intervenção em espaço público para o eixo histórico das Portas de Santo Antão às Portas de Benfica e da mesma maneira que foi criada uma outra estratégia numa escala mais próxima do território, no qual a Praça Marechal Humberto Delgado em Sete Rios é um dos locais onde a fragmentação e quebra de continuidade e linearidade são visíveis.

Grande parte da estratégia de intervenção para o eixo remete para a requalificação do espaço público, onde estão presentes aspetos como o melhoramento da circulação pedonal e rodoviária, que conseqüentemente está relacionada com o estado dos pavimentos, a importância dada aos mesmos, a sua dimensão e a existência e qualidade do mobiliário urbano.

Deste modo, a definição de uma visão única criada pela materialidade, dimensões e equipamento urbano pretende promover a agregação e a distinção do mesmo, onde a criação de uma imagem própria favorece a sua certificação como eixo histórico. Assim, deseja-se distingui-lo no seio da cidade, torná-lo mais aprazível para o pedestre, valorizando a circulação pedonal relativamente à circulação viária e o fácil entendimento do mesmo para quem o vive e visita, restabelecendo-lhe a atratividade de outros tempos.

Um outro aspeto importante que define a estratégia de intervenção no eixo de expansão corresponde à distinção dos edifícios notáveis. Sendo o eixo o elo de ligação, a requalificação do seu espaço público e da criação de um itinerário ou roteiro cultural pelo mesmo constitui uma medida unificadora do mesmo e do património existente. Esta intensão assume uma requalificação do edificado existente mais degradado.



Figura 85 | Rua Augusta - Fachadas

Fonte: Figura Elaborada pela autora através de fotografias do Street View



Figura 86 | Rua Augusta - Fachadas

Fonte: Figura Elaborada pela autora através de fotografias do Street View



Figura 87 | Rua das Portas de Santo Antão - Fachadas

Fonte: Figura Elaborada pela autora através de fotografias do Street View



Figura 88 | Rua de Santa Marta - Fachadas

Fonte: Figura Elaborada pela autora através de fotografias do Street View



Figura 89 | Praça Marechal Humberto Delgado, Sete Rios - Fachadas

Fonte: Figura Elaborada pela autora através de fotografias do Street View



Figura 90 | Edifício da Estrada de Benfica - Fachadas

Fonte: Figura Elaborada pela autora com fotografias da própria

A uma escala mais aproximada do território, a escolha do local para desenvolvimento de um método de intervenção incidu-se sobre a Praça General Humberto Delgado, em Sete Rios. A opção por este espaço para ser o *foco* de uma estratégia aplica-se por esta ser uma área onde o traçado deste percurso histórico foi absorvido e praticamente extinto pelo complexo de

infraestruturas que se instalaram naquele local, por ser uma importante área de interface de vários transportes públicos da cidade (Metropolitano de Lisboa, Terminar Rodoviário da Rede Expresso, Estação de Caminho-de-ferro de Sete Rios e várias paragens dos autocarros da Carris), por ser uma zona constituída por importantes equipamentos (Jardim Zoológico de Lisboa) e serviços (Centro de Saúde de Sete Rios e Instituto Português de Oncologia de Lisboa), pela degradação do espaço público, pela importância que o carro tem face ao peão (sendo que toda a rede de transportes públicos se encontra desagregada tornando-o num local muito percorrido a pé) e também pelo congestionamento de tráfego automóvel, muitas vezes provocado por uma falta de organização e interligação de todo este enredo de infraestruturas, atividades e serviços.

Porém, para a definição de uma estratégia de Intervenção para este local, e apesar de todas as dificuldades encontradas, toda a estrutura de equipamentos e serviços serão preservados, uma vez que têm uma importante função e peso não só no território onde estão inseridos mas também pela sua influência no seio da cidade.

Assim, a Estratégia e Princípio de Intervenção desenvolvida nesta dissertação irá realizar-se tanto para o eixo em estudo como também para *Áreas Particulares de Descontinuidade*, onde serão exibidos os princípios orientadores de reorganização e requalificação do espaço público tendo sempre em conta o local e o fato de que estas áreas fazem parte da história da cidade.

Importa também explicar que independentemente da Praça Marechal Humberto Delgado ter sido o local escolhido para o desenvolvimento desta estratégia, é importante deixar claro e ter noção que existem outros pontos ao longo deste eixo de expansão que também apresentam a mesma problemática de quebra de continuidade e linearidade. Deste modo, os princípios que seguidamente serão referidos para a Praça de Sete Rios, na sua maioria também poderão aplicar-se noutras potenciais áreas de intervenção, tendo sempre em conta como é óbvio, as problemáticas e as vivências de cada sítio.

4.1. Fragilidades e Oportunidades

Após a análise e caracterização da área em estudo, tornou-se essencial elaborar uma análise tipo *SWOT* e um esquema de Problemáticas de Tráfego e Congestionamento Rodoviário de modo a sintetizar aspetos chave de auxílio para a realização de estratégias de intervenção.

No caso da elaboração da *Estratégia de Intervenção* são determinados os seguintes princípios:

Forças	Fraquezas
<ul style="list-style-type: none"> - Posicionamento no enquadramento da cidade de Lisboa - Proximidade de acesso a grandes infraestruturas de canalização e rápido tráfego (Eixo Norte-Sul) - Fácil acesso às várias modalidades de transportes públicos existentes - Proximidade a equipamentos e serviços 	<ul style="list-style-type: none"> - Espaço muito fragmentado - Congestionamento de tráfego rodoviário - Preferência pela circulação rodoviária face à pedonal - Estacionamento indevido - Espaço para circulação pedonal reduzido - Existência de poucos espaços verdes - Mau posicionamento de passagens de peões face à implantação dos equipamentos e serviços existentes no local - Pouca conectividade e ligação entre os vários modos de transporte - Mau estado de conservação do espaço público e espaços verdes

Oportunidades	Ameaças
<ul style="list-style-type: none"> - Reformulação do espaço público e mobilidade existente - Criação de mais espaços verdes - Melhoramento na recolha das águas pluviais - Criação de um interface multimodal - Maior acessibilidade a equipamentos e serviços 	<ul style="list-style-type: none"> - Insegurança na circulação pedonal - Insegurança na circulação rodoviária - Inundações em caso de precipitação intensa - Inibição / dificuldade de acesso aos equipamentos e serviços

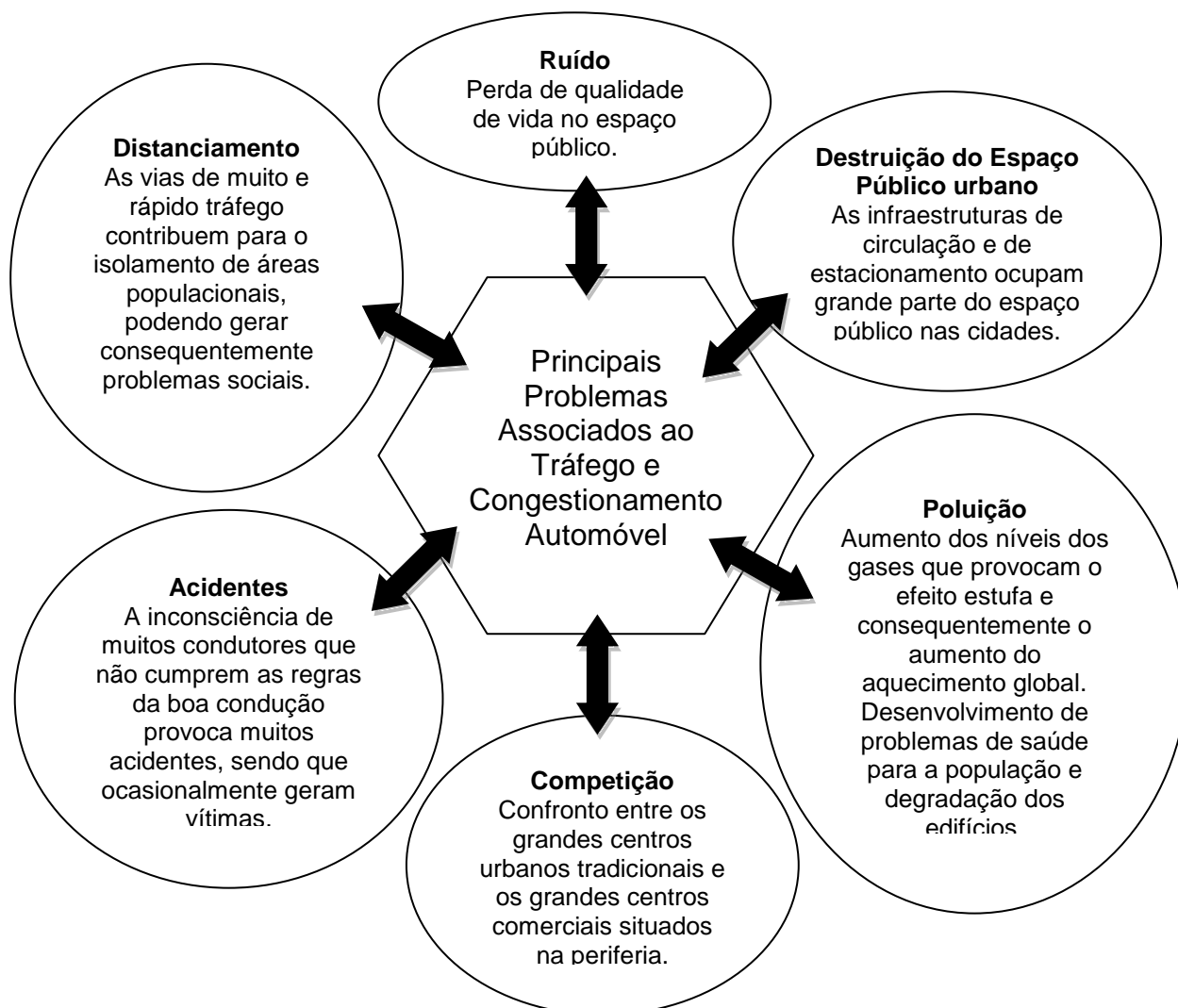


Figura 91 | Principais Problemas Associados ao Tráfego e Congestionamento Automóvel

Fonte: Figura elaborada pela autora; Métodos e Técnicas para o Desenvolvimento Urbano Sustentável

Deste modo, como consequência da análise tipo SWOT e do esquema elaborado com problemas de tráfego tornou-se possível estabelecer um conjunto de objetivos que visam a revitalizar o espaço público, são estes:

- Qualificação do espaço público, com o intuito de criar melhores condições para as pessoas percorrerem o espaço em segurança;
- Unir e agregar o eixo nesta área onde a quebra é evidente;
- Criação de mais espaços para o peão, privilegiando a sua circulação;
- Valorização dos edifícios, equipamentos e serviços;
- Melhoramento da relação entre os vários tipos de transporte público;
- Melhoria da acessibilidade e mobilidade;
- Trazer novas e mais pessoas para esta área da cidade;
- Revitalização funcional;
- Redução de fragmentação existente ao longo do percurso.

4.2 Estratégias e Princípios de Intervenção

Este capítulo tem como objetivo desenvolver um método numa ótica de diversidade e complementaridade funcional com o intuito de que um maior número de indivíduos possam habitar o espaço, promover as zonas de recreio, lazer, as várias atividades, serviços existentes e quem sabe impulsionar novas vivências a esta área, aspetos essenciais para a vitalidade do sítio.

Logo, a principal estratégia de intervenção para o eixo incide-se na requalificação do espaço público, onde aspetos como a segurança, os transportes públicos, a continuidade do eixo, a acessibilidade e a mobilidade, a redução do efeito de fragmentação, a circulação pedonal, o património e as pessoas são os principais princípios para a mesma. Abaixo segue uma tabela explicativa de cada ponto em particular.

Segurança	Transportes Públicos
<ul style="list-style-type: none">- Repavimentação dos Passeios- Colocação de balizadores para proteção do passeio- Reorganização das passagens de peões	<ul style="list-style-type: none">- Criação de um espaço Intermodal na Praça Marechal Humberto Delgado, em Sete Rios
	

Figura 92 | Projeto para o antigo centro da Cidade de Celje, Eslovénia

Figura 93 | Projeto para o antigo centro da Cidade de Celje, Eslovénia

Fonte: [Online] Disponível em <http://www.landezine.com/index.php/2015/02/public-space-renewal-in-celjes-old-city-centre-by-luz/>

Continuidade do Eixo	Acessibilidade e Mobilidade
<p>- Repavimentação de todo o Eixo num único material de uma única tonalidade</p>	<p>- Nivelamento do pavimento</p>
 <p>94</p>	 <p>95</p>

Figura 94 | Projeto para o antigo centro da Cidade de Celje, Eslovénia

Figura 95 | Projeto para o antigo centro da Cidade de Celje, Eslovénia

Fonte: [Online] Disponível em <http://www.landezine.com/index.php/2015/02/public-space-renewal-in-celjes-old-city-centre-by-luz/>

Redução do efeito de fragmentação	Circulação Pedonal
<p>- Construir na Infraestrutura</p>	<p>- Pedonalização de áreas estratégicas do eixo</p>
 <p>96</p>	 <p>97</p>

Figura 96 | Viadukt, Suíça

Fonte: [Online] Disponível em <http://blogaecweb.com.br/blog/viaduto-na-suica-vira-ponto-turistico/>

Figura 97 | Projeto para o antigo centro da Cidade de Celje, Eslovénia

Fonte: [Online] Disponível em <http://www.landezine.com/index.php/2015/02/public-space-renewal-in-celjes-old-city-centre-by-luz/>

Património	Novas e Mais Pessoas
<p>- Requalificação de fachadas em mau estado de conservação</p>	<p>- Criação de um roteiro de ligação e informação útil acerca do património existente ao longo do percurso</p>
	

Figura 98 | Projeto para o antigo centro da Cidade de Celje, Eslovénia

Fonte: [Online] Disponível em <http://www.landezine.com/index.php/2015/02/public-space-renewal-in-celjes-old-city-centre-by-luz/>

Figura 99 | Percurso da Cidade Velha, Lisboa

Fonte: [Online] Disponível em <http://www.cm-lisboa.pt/noticias/detalhe/article/inaugurado-percurso-da-cerca-velha>

Tendo em conta o eixo em estudo, os aspetos anteriormente definidos postos em prática, podem gerar os seguintes resultados:

Situação Atual	Situação Proposta
	

Figura 100 | Rua de São José, Lisboa

Figura 101 | Melhoramento da Rua de São José, Lisboa

Fonte: Fotografia e Melhoramentos realizados pela autora

Situação Atual



Situação Proposta



Figura 102 | Rua de São Sebastião da Pedreira, Lisboa

Figura 103 | Melhoramento da Rua de São Sebastião da Pedreira, Lisboa

Fonte: Fotografia e Melhoramentos realizados pela autora

Situação Atual



Situação Proposta



Figura 104 | Rua de São Sebastião da Pedreira, Lisboa

Figura 105 | Melhoramento da Rua de São Sebastião da Pedreira, Lisboa

Fonte: Fotografia e Melhoramentos realizados pela autora



Figura 106 | Rua de Estrada de Benfica, Lisboa

Figura 107 | Melhoramento da Rua de Estrada de Benfica, Lisboa

Fonte: Fotografia e Melhoramentos realizados pela autora

Também no âmbito da cidade de Lisboa e dos seus percursos históricos de expansão, pretende-se que seja devolvido para o mesmo uma Estratégia de Intervenção em Áreas de Particular Descontinuidade, pois estas são focos de destaque não só pelas importantes atividades e vivências que nela se desenrolam mas também por ser um local onde a continuidade de um dos grandes e importantes percursos de ligação entre a cidade, a periferia e as vilas mais longínquas, como é o caso de Sintra, se quebrou devido a todas as intervenções modernas que ocorreram e transformaram o território.

Assim, grande parte da tática de intervenção para a Praça Marechal Humberto Delgado remete também para a requalificação do espaço público, onde estão presentes vários aspetos como o melhoramento e redefinição da circulação pedonal e rodoviária, que conseqüentemente está em direta relação com o estado dos pavimentos, a importância dada aos mesmos, a sua dimensão e a existência e qualidade do mobiliário urbano. Assim, deseja-se tornar este espaço mais aprazível para o pedestre, valorizando o sítio e a circulação pedonal relativamente à circulação viária, tornando-a fácil de entender para quem o vive e visita e de maneira a restabelecer-lhe a atratividade que merece.

Para tal, serão distinguidos 5 espaços que redefinem e reorganizam toda a praça de modo a conferir-lhe mais qualidade e uma maior eficácia (Figura 93).

A – Uma grande área pedonal e verde que se encontra ao longo de toda a fachada de entrada no Jardim Zoológico de Lisboa. Vai gerar um **espaço público mais coeso**, uma maior **segurança** para quem percorre diariamente e visita o espaço público adjacente ao mesmo, como é o caso de turistas, famílias e de grupos escolares. Do mesmo modo provoca uma **maior abertura do Jardim ao exterior**, pois atualmente encontra-se totalmente encerrado para si próprio.

B – Uma zona de **estacionamento para autocarros turísticos e escolares** exclusivamente de apoio ao Zoo adjacente à via de circulação rodoviária e também à grande área pedonal e verde referida no ponto A.

C – Uma área de **circulação rodoviária reorganizada e repavimentada**, composta por 3 faixas de rodagem em cada sentido na área correspondente à Praça Marechal Humberto Delgado e com a **criação de 3 rotundas**:

Rotunda 1 - Junto da entrada em direção a Norte e saída de quem vem de Norte no Eixo Norte-sul para a Praça e que fica junto à Estrada das Laranjeiras;

Rotunda 2 - Próximo da entrada em direção a Sul e saída de quem vem de Sul no Eixo Norte-Sul para a Praça e junto à Rua Professor Lima Basto, à Estrada de Benfica e à Rua de Campolide;

Rotunda 3 - Por fim, localizada junto à estação de caminho-de-ferro de Sete Rios, fazendo a ligação da Rua Professor Lima Basto com a Avenida Columbano Bordalo Pinheiro, com a Rua de Campolide e com o Largo Professor Arnaldo Sampaio, onde se situa o Centro de Saúde de Sete Rios.

Toda a reorganização proposta pretende proporcionar uma maior fluidez de todo o trânsito que existe diariamente nesta área, mantendo no território todas as ligações e conexões existentes entre as várias ruas e o viaduto.

D – Duas áreas de **estacionamento superficial**, sendo que numa delas também propõe a existência de **estacionamento subterrâneo**, situadas debaixo do Eixo Norte-Sul, sendo que o sector de estacionamento próximo do terminal rodoviário tem uma área reservada para táxis, formando assim uma área específica para este meio de transporte, a era inexistente em Sete Rios.

E – Um **espaço especializado para os transportes Públicos**, mais propriamente para os autocarros da carris que fazem a ligação desta região com a cidade de Lisboa e dos autocarros da TST que fazem ligação com a margem sul do Tejo. Este mesmo espaço permite o acesso exclusivo ao parque de estacionamento do terminal da Rede Expresso, situado no interior, e a uma área de paragem rápida de viaturas para carga e descarga de passageiros e mercadorias.

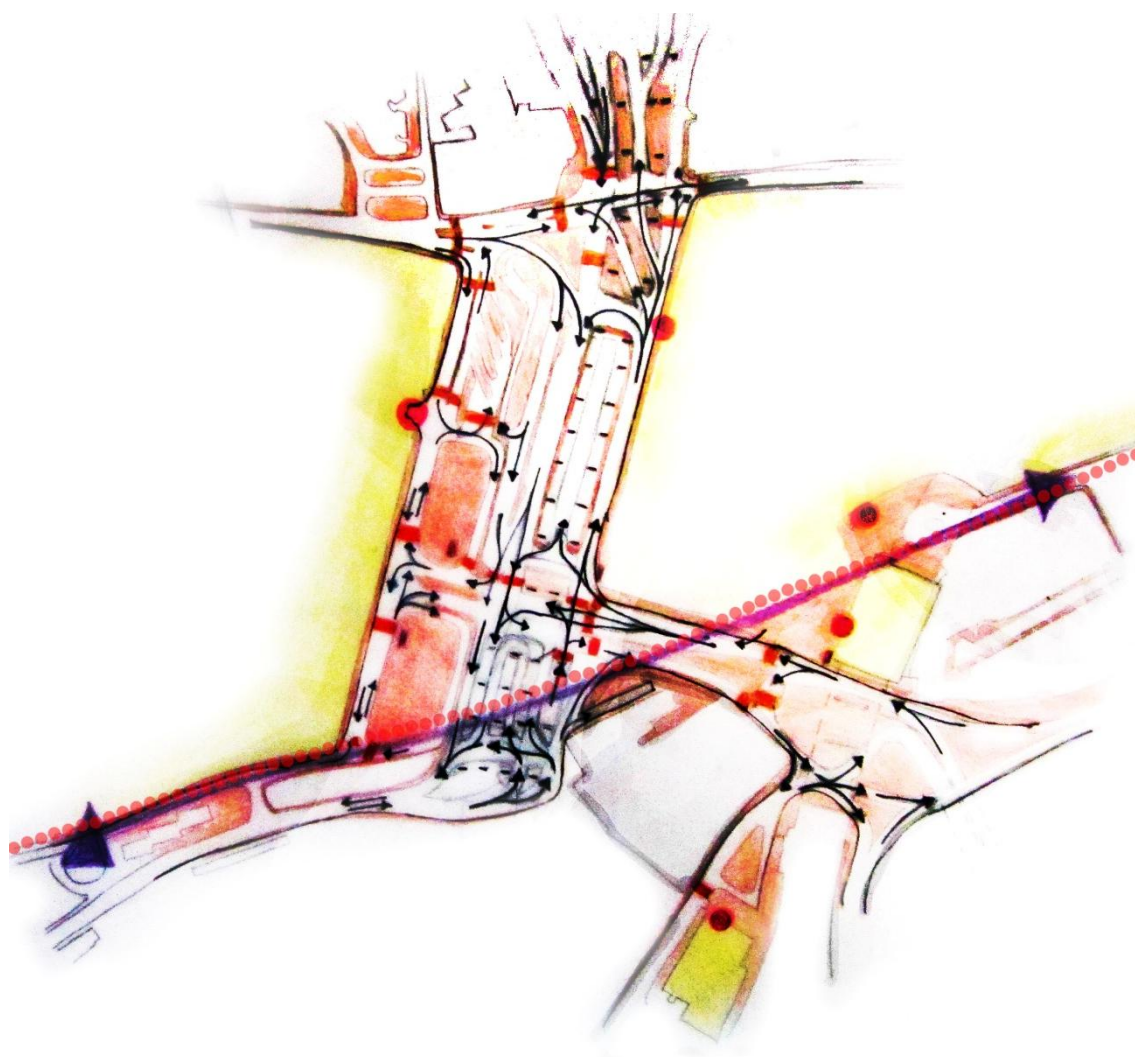


Figura 108 | Planta esquemática da circulação automóvel atual

Autor: Figura elaborada pela autora sobre base cartográfica da CML de 2007

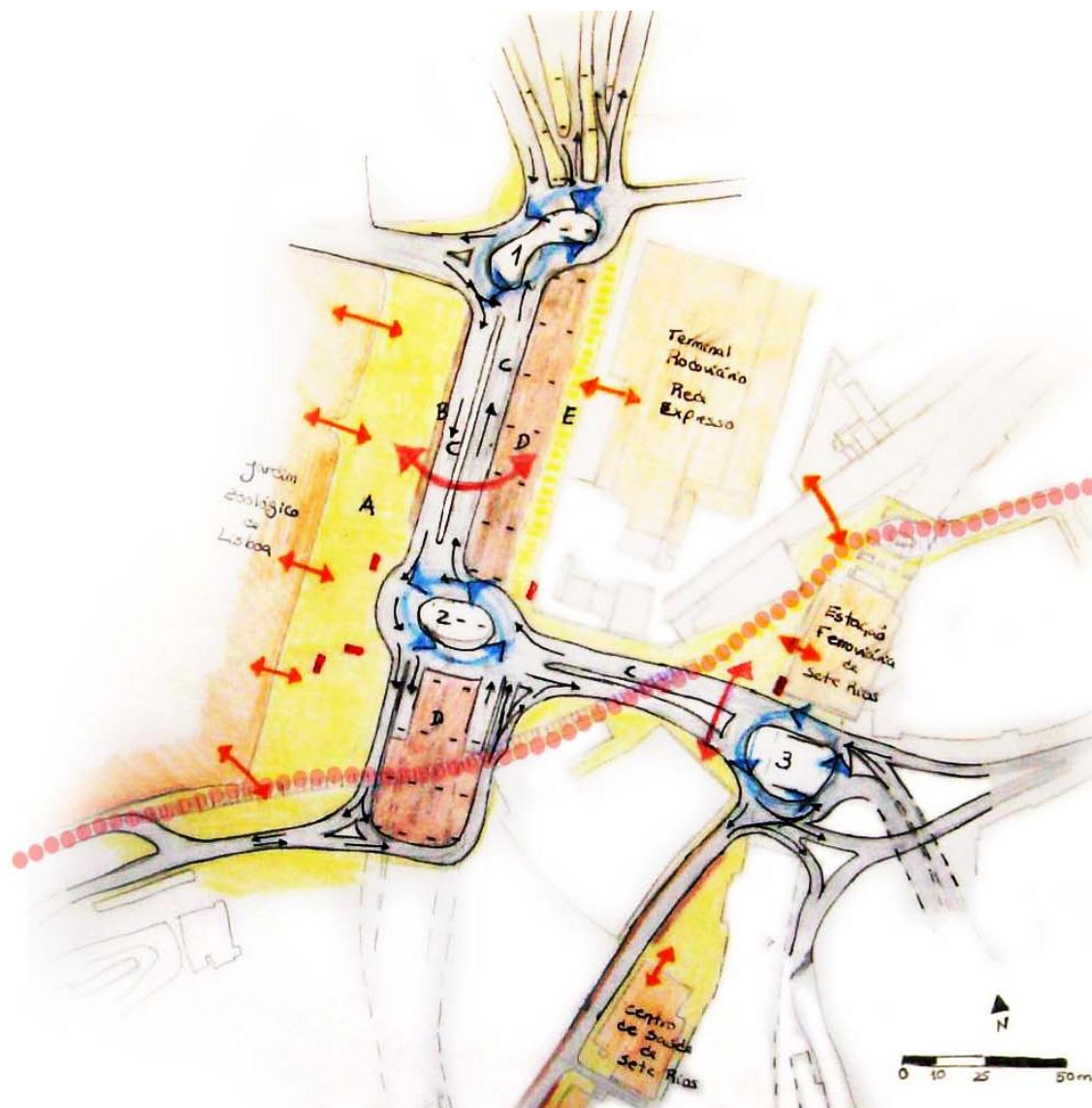


Figura 109 | Estratégia de Intervenção para a Praça Marechal Humberto Delgado

Fonte: Figura elaborada pela autora sobre base cartográfica da CML de 2007



Figura 110| Desenho da possível Intervenção para a Praça Marechal Humberto Delgado

Fonte: Figura elaborada pela autora

5. Considerações Finais

O crescimento e expansão urbana da cidade passam por diversos limites que foram sendo transpostos ao longo dos tempos, originando diferentes formas urbanas que marcam a identidade da cidade, onde todo o processo de urbanização evolui ao longo dos tempos modernos com base num estruturado desenvolvimento urbano da cidade e dos polos populacionais que se encontram nos seus arrabaldes.

Por sua vez, o conjunto de diversos aspetos de carácter físico, social e cultural foram também um fator muito importante para o crescimento urbano das cidades. Estes aspetos relacionam-se com as atividades económicas, internas e externas que se desenrolam, onde a gestão de trocas de bens e serviços apoiadas na rede infraestrutural e no progresso das técnicas de transporte. Os mesmos intensificam o valor da cidade como núcleo político, económico e cultural, dando origem a que uma grande área territorial descontínua e heterogénea, na qual se insere toda uma vida política, económica, urbana e social.

Deste modo, associado ao procedimento de urbanização, identificamos também diferentes processos de deslocalização, de centralidades e de expansão, transformando as antigas periferias em novas formas de aglomeração populacional onde os eixos de crescimento urbano, considerados o elo condutor e de referência entre os mesmos, representam de forma integral a estrutura do crescimento e consolidação da cidade que ao longo dos tempos.

Assim, os chamados arrabaldes vão adquirindo uma maior dimensão política, económica e cultural principalmente no século XIX, ganhando cada vez mais autonomia própria face à grande cidade à qual pertence, na qual os modernos processos de desenvolvimento urbano gerado pela carência de crescimento capitalista, obriga a uma reformulação tecnológica e de gestão, onde a indústria tem um papel preponderante nos acontecimentos decorrentes da evolução urbana, inserindo uma forma de crescimento com base na relação entre a morfologia, a infraestrutural, o parcelamento, a urbanização e a

edificação. Logo, a expansão do território realça-se perante um complexo conjunto de relações, que por sua vez geram redes que dão vida e sustentam o desenvolvimento das cidades onde as infraestruturas de acessibilidades são um suporte essencial.

Vias e interfaces que constroem-se e evoluem ao longo dos tempos gerando novas dinâmicas, centralidades e identidades ao território. Todo o crescimento e evolução de uma complexa malha infraestrutural contribuem para que por um lado haja uma ideia de fragmentação de território mas também por outro, haja uma ideia de agregação e proximidade entre vários pequenos centros urbanos e suburbanos.

Por conseguinte, através do entendimento dos grandes eixos estruturantes de uma cidade como forma de desenvolvimento e crescimento da mesma e da sua importância histórico-cultural para a identidade do território da cidade desenvolveu-se vários princípios orientadores de reorganização e requalificação do espaço público em áreas particulares de descontinuidade, de modo a realçar o importante eixo de expansão da cidade, conservando e distinguindo a grande e forte presença histórica e patrimonial que ao longo dele coabita.

Bibliografia

- Bibliografia Geral

ADRAGÃO, José (1985) *Novos Guias de Portugal – Lisboa*. Editorial Presença, Lda, Lisboa.

COELHO, Carlos Dias (2014) *O Tempo e a Forma - Cadernos Morfologia Urbana, estudos da cidade portuguesa 2*. Argumentum, Lisboa.

FADIGAS, Leonel (2010) *Urbanismo e Natureza – Os Desafios*. Edições Sílabo, Lisboa.

FERNANDES, Sérgio (2014) *Génese e Forma dos Traçados das cidades portuguesas: Morfologia, tipologia e sedimentação - Tese para a obtenção do grau de Doutoramento*. Faculdade de Arquitectura da Universidade de Lisboa, Lisboa.

PROENÇA, Sérgio (2014) *A Diversidade da Rua na cidade de Lisboa, Morfologia e Morfogénese - Tese para a obtenção do grau de Doutoramento*. Faculdade de Arquitectura da Universidade de Lisboa, Lisboa.

- Bibliografia Histórica

ASCHER, François (2010) *Novos Princípios do Urbanismo seguido de Novos Compromissos Urbanos. Um Léxico*. Livros Horizonte, Lda, Lisboa.

BENEVOLO, Leonardo (2010) *História da Cidade*. Editora Perspectiva S.A., São Paulo - Brasil.

GOITIA, Fernando (1982) *Breve História do Urbanismo*. Editorial Presença, Lda, Lisboa.

SICA, Paolo (1981) *Historia del Urbanismo: El siglo XIX (Vol. 1.º)*. Instituto de Estudios de Administracion Local, Madrid.

SILVA, Rodrigo Banha da (2005) *“Marcas de oleiro” em terra sigillata da Praça da Figueira (Lisboa): contribuição para o conhecimento da economia de Olisipo (séc. I a.C. - séc. II d.C.)*. Universidade do Minho, Minho.

- Bibliografia Geral de Lisboa

FRANÇA, José-Augusto (1977) *A Reconstrução de Lisboa e a Arquitectura Pombalina*. Biblioteca Breve, Lisboa.

FRANÇA, José-Augusto (2005) *Lisboa: urbanismo e arquitectura*. Livros Horizonte, Lisboa.

LISBOA. Câmara Municipal (1993) *Carta do Património: S. José*. Direcção de Projecto de Planeamento Estratégico, Lisboa.

LISBOA. Câmara Municipal (1995) *Actas das Sessões: I Coloquio Temático de Lisboa e a Dinâmica Urbana - séculos XVI – XIX*. Divisão de Arquivos do Pelouro da Cultura, Lisboa.

SALGADO, Manuel; LOURENÇO, Nuno (2006) *Atlas Urbanístico de Lisboa*. Argumentum, Lisboa.

SANTANA, Francisco; SUCENA, Eduardo (1994) *Dicionário da História de Lisboa*. Carlos Quintas & Associados, Lisboa.

SILVA, A. Vieira da (1940) *O Termo de Lisboa*. Câmara Municipal de Lisboa, Lisboa.

SILVA, A. Vieira da (1941) *Os limites de Lisboa*. Câmara Municipal de Lisboa, Lisboa.

SILVA, A. Vieira da (1968) *Dispersos*. Câmara Municipal de Lisboa, Lisboa.

- Bibliografia Específica / Local

CONSIGLIERI, Carlos; RIBEIRO, Filomena; VARGAS, José; ABEL, Marília (1993) *Pelas freguesias de Lisboa: o termo de Lisboa: Benfica, Carnide, Ameixoeira, Charneca, Lumiar*. Câmara Municipal de Lisboa, Lisboa.

CONSIGLIERI, Carlos; RIBEIRO, Filomena; VARGAS, José; ABEL, Marília (2000) *Pelas freguesias de Lisboa: o termo de Lisboa: São Domingos de Benfica, Campolide, S. Sebastião da Pedreira, Nossa Senhora de Fátima*. Câmara Municipal de Lisboa, Lisboa.

CALADO, Maria; FERREIRA, Vítor (1991) *Lisboa: freguesia de S. Sebastião da Pedreira*. Contexto, Lisboa.

CARVALHO, Gabriela; MELEIRO, Maria (2005) *Na rota de S. Domingos de Benfica: a história e a caracterização dos lugares*. Junta Freguesia de São Domingos de Benfica, Lisboa.

DIAS, Maria (2014) *Da Antiga Porta de Santo Antão a Carnide: 641 anos em 9 Km - Tese de Mestrado*. Departamento de Arquitectura da Universidade Lusófona, Lisboa.

LISBOA. Câmara Municipal (2005) *Lisboa: Quatro Estudos de Caso – Santa Catarina, Alvalade, Benfica e Expo Sul*. Pelouro de Licenciamento Urbanístico e Planeamento Urbano da Câmara Municipal de Lisboa, Lisboa.

PROENÇA, Pe. Álvaro (1964) *Benfica Através dos tempos*. União Gráfica, Lisboa.

TORRES, Ana (2013) *A Rua como mediador entre a Cidade e o Edifício – Uma Intervenção da Rua das Portas de Santo Antão ao Palácio da Anunciada – Dissertação/Projecto para a obtenção do grau de mestre em Arquitectura*. Faculdade de Arquitectura, Universidade Técnica de Lisboa, Lisboa.

VALE, Teresa (1992) *O Beau Séjour: Uma Quinta Romântica de Lisboa*. Livros Horizonte, Lisboa.

VILLAVERDE, Manuel (1997) *A Evolução de Lisboa e a Rua das Portas de Santo Antão (1879-1926) Volume 1 – Dissertação de Mestrado*. Faculdade de Ciências Sociais e Humanas, Universidade Nova de Lisboa, Lisboa.

VILLAVERDE, Manuel (2006) Rua das Portas de Santo Antão e a singular modernidade lisboeta (1890-1925): arquitectura e práticas urbanas. *Revista de História da Arte* Nº2. Lisboa, pp.142-176.

- Bibliografia da Problemática / Tema

ALVES. Fernando (2003) *Avaliação da Qualidade do Espaço Público Urbano – Proposta Metodológica*. Fundação Calouste Glubenkian – Fundação para a Ciência e a Tecnologia, Lisboa.

AMADO. Ana (2011) *A “Rua Direita “ na formação do tecido urbano na cidade portuguesa – Ensaio Tipológico*. 1ª Conferência do PNUM Morfologia Urbana em Portugal: Abordagens e Perspectivas, Porto.

CORDEIRO. Graça; VIDAL, Frédéric (Organizadores) (2008) *A Rua – Espaço, Tempo, Sociabilidade*. Livros Horizonte, Lisboa.

DOMINGUES. Álvaro (2009) *A Rua da Estrada*. Dafne Editora, Porto.

IMTT – Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres (2011) *Glossário do Pacote da Mobilidade*. Pacote da Mobilidade - Território, Acessibilidade e Gestão de Mobilidade.

MACHADO. António (1993) *A unidade e multiplicidade do “espaço-rua” como suporte do crescimento - Tese de Doutoramento*. Faculdade de Arquitectura da Universidade Técnica de Lisboa, Lisboa.

MATOS, Mafalda (2015) *O Espaço Público e a Regeneração Urbana – Uma proposta para Xabregas – Projecto para a obtenção do grau de mestre Arquitectura com especialização em Urbanismo*. Faculdade de Arquitectura da Universidade de Lisboa, Lisboa.

SANTOS. João Rafael (2012) *Espaços de Mediação Infraestrutural – Interpretação e Projecto na Produção do Urbano no Território Metropolitano de Lisboa - Tese de Doutoramento em Urbanismo*. Faculdade de Arquitectura da Universidade Técnica de Lisboa, Lisboa.

SILVA, Fernando (Coordenador) (2009) *Métodos e Técnicas para o Desenvolvimento Urbano Sustentável'08*. CESUR - Centro de Sistemas Urbanos e Regionais, Coleção Expoentes, Lisboa.

SOLÀ - MORALES, Manuel de (1997) *Las formas de crecimiento urbano*. Edicions UPC, Barcelona.

- Publicações / Periódicos

BORJA, Jordi (2006) Espaço Público, condição da cidade democrática – a criação de um lugar de intercâmbio, *Arquitextos 072.03*. [Online] Disponível em <http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/06.072/353>.

FERREIRA, Carlos (2009) O projecto nas periferias: dos limites da cidade à intermunicipalidade, *Artitextos 08*. Lisboa, pp.129-141.

FERREIRA, Carlos (2010) Os Itinerários da expansão para a periferia e a consolidação da metrópole de Lisboa, *Artitextos 09*. Lisboa, pp.129-139.

GONSALES, Célia (2005) Cidade moderna sobre cidade tradicional: movimento e expansão – parte 2, *Arquitextos 059.04*. [Online] Disponível em <http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/05.059/473>.

SALGUEIRO, Teresa B. (1997) Lisboa, Metrópole Policêntrica e Fragmentada. *Finisterra, XXXII, 63*. Lisboa, pp.179-190.

SALGUEIRO, Teresa B. (2003) Desenvolvimento Urbano de Lisboa. *Revista de Estudos Regionais INE – Direcção Regional de Lisboa e Vale do Tejo, Nº 5/2002*. Lisboa, pp.7-22.

SILVEIRA, José; LAPA, Tomás; RIBEIRO (2007) Percursos e processo de evolução urbana: uma análise dos deslocamentos e da segregação na cidade. *Arquitextos 090.04*. [Online] Disponível em <http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/08.090/191>.

- Filmes e Documentários

A Rua dos Condes (2011) dirigido por RTP1. [Online] Disponível em <http://www.rtp.pt/programa/tv/p28090>.

- Publicações Online

ALVES, Mário (2006) *Mobilidade e acessibilidade: conceitos e novas práticas*. [Online] Disponível em: http://pascal.iseg.utl.pt/~ppereira/DobrarEsquina/main/Artigos/Tertulia_Janeiro/J_Seixas_e_MAlves/8_Industria_e_Ambiente_mob_vs_acess.pdf. [Consultado em 19-01-2016, 10:54]

CML – Câmara Municipal de Lisboa - Pelouros de Urbanismo, Políticas de Solo e Espaço Público. (2014) *Caderno de Uma Praça em cada Bairro*. [Online] Disponível em: http://www.cm-lisboa.pt/fileadmin/VIVER/Urbanismo/urbanismo/planeamento/praca/24Nov2014_CADERNO-PRACAS.pdf. [Consultado em 05-11-2015; 12:15]

GEO - Gabinete de Estudos Olisiponenses, Câmara Municipal de Lisboa (2008) *História de Lisboa – Tempos Fortes*. [Online], Disponível em http://issuu.com/camara_municipal_lisboa/docs/hist__ria_de_lisboa-_tempos_fortes. [Consultado em 03-11-2015, 20:18]

GEO - Gabinete de Estudos Olisiponenses, Câmara Municipal de Lisboa (2011) *Nova Proposta Administrativa para Lisboa*. [Online], Disponível em http://issuu.com/gabinete.estudos.olisiponenses/docs/nova_proposta_administrativa_lisboa. [Consultado em 23-09-2015, 09:22]

- Sites Web

CML – Câmara Municipal de Lisboa. (2012) *Plano Director Municipal de Lisboa em Vigor* [Online] Disponível em: <http://www.cm-lisboa.pt/viver/urbanismo/planeamento-urbano/plano-diretor-municipal>. [Consultado em 05-11-2015; 14:43]

CML – Câmara Municipal de Lisboa. (2012) *Apresentação do Plano Director Municipal de Lisboa e Evolução do Planeamento Urbano de Lisboa* [Online] Disponível em: <http://www.cm-lisboa.pt/viver/urbanismo/planeamento-urbano/plano-diretor-municipal/enquadramento-do-pdm>. [Consultado em 05-11-2015; 17:14]

<http://www.lisboapatrimoniocultural.pt/noticias/Paginas/NovaPropostaAdministrativaparaLisboa.aspx> [Consultado em 12 Out. 2014, 15:35]

https://pt.wikipedia.org/wiki/Estrada_romana [Consultado em 21-10-2015, 23:05]

https://it.wikipedia.org/wiki/Urbanistica_romana [Consultado em 21-10-2015, 23:12]

<https://documentariofundeadouroromano.wordpress.com/2015/02/04/185/> [Consultado em 21-10-2015, 23:23]

<http://www.cm-lisboa.pt/equipamentos> [Consultado em 24-10-2015, 19:45]

https://pt.wikipedia.org/wiki/Esta%C3%A7%C3%A3o_Ferrovi%C3%A1ria_de_Benfica [Consultado em 24-10-2015, 19:09]

<http://www.gulbenkian.pt/Jardins/historia.html> [09-11-2015 - 15:53]

<http://www.iasfa.pt/lisboa.html> [Consultado em 12-01-2016, 20:59]

<http://www.exercito.pt/sites/CFG/Infra-Estruturas/Paginas/1.aspx> [Consultado em 13-01-2016, 11:01]

<http://silvadias.no.sapo.pt/Palhava.htm> [Consultado em 13-01-2016, 14:43]

<http://www.paroquia-benfica.pt/> [Consultado em 13-01-2016, 18:35]

<http://www.zoo.pt/site/ozoo.php?contentid=27&subid=32> [Consultado em 14-01-2016, 20:44]

Anexos

Anexo 1 – Descrição do Património

Igreja de São Domingos

Implantada no largo de São Domingos, o início da sua construção foi em 1241. Foi reconstruída em 1536 devido ao terramoto de 1531 e o mesmo acontece em 1738-1802 na consequência do terramoto de 1755. Palco de um incêndio datado de 13 de Agosto de 1959, a Igreja de São Domingos foi novamente reerguida e em 1994 abriu novamente as suas portas ao público, mantendo propositadamente bem visíveis as marcas do violento fato.

Antigamente, esta importante igreja fazia parte integral do Convento de São Domingos, construídos ambos os edifícios na mesma altura, da mesma maneira que ambos foram reerguidos após a devastação dos 2 terramotos que marcaram a história da cidade de Lisboa. O convento de São Domingos foi extinto em 1834.



Figura 111 | Igreja de São Domingos - Exterior

Figura 112 | Igreja de São Domingos - Interior

Fonte: Fotografia da Autora, 2015

Palácio da Independência

Localizado no Largo de São Domingos, o Palácio da Independência ou Palácio dos Condes de Almada, antigamente designado como Palácio do Rocio ou Palácio de São Domingos é um edifício classificado como monumento Nacional.

O jardim deste edifício encontra-se adjacente à muralha Fernandina, sendo esta bem visível e preservada no local. Também junto à muralha existe um compartimento de arrumos que foi palco de encontros secretos de fidalgos e confidentes que conspiraram contra o governo no tempo dos Almadãs. Atualmente, nesse mesmo espaço está recriado o ambiente conspirativo que se vivia na época.

Depois de ser casa senhorial, este edifício teve várias ocupações, chegando mesmo a servir de garagem. O grande terramoto de 1755 não o prejudicou mas em 500 anos sofreu várias alterações. Nos dias que correm este imóvel é ocupado por várias entidades principalmente ligadas à cultura.



Figura 113 | Palácio da Independência - Exterior

Fonte: Fotografia da Autora, 2015

Palácio Regaleira

Instalado no Largo de São Domingos, este edifício foi propriedade dos Condes da Regaleira. O 1º piso foi ocupado pelo Centro Republicano e o 2º piso foi em 1910, ainda antes da Implantação da República, um cinema designado por Rossio Palace que posteriormente fechou as suas portas em 1914. Hoje encontra-se em excelente estado de conservação sendo ocupado pela sede da Ordem dos Advogados Portugueses.



Figura 114 | Palácio Regaleira, Sede da Ordem dos Advogados - Exterior

Fonte: Paulo Carvalho Costa; [Online] Disponível em <http://www.panoramio.com/photo/12737965> [Consultada em 29-12-2015 19:45]

Casa do Alentejo

Situada na Rua das Portas de Santo Antão, junto à Igreja de São Luís dos Franceses, a Casa do Alentejo já teve inúmeras ocupações.

Em meados do século XV ou ainda antes era um Curral onde se *matava gado*, sendo que em 1464 era designado por Curral Velho e em 1557 era uma pocilga, sendo que junto ao mesmo existia um solo próprio para o *salgamento* do coiro dos animais mortos no curral velho.

Em meados do século XVI, a importante família Pais do Amaral ou também conhecida por Viscondes de Alverca estabeleceu neste local o seu palácio até aos anos 80 do século XX. Posteriormente, este espaço foi arrendado ao republicano Alfredo Leal transformando-o no conhecido Grande Armazém Leal, local diretamente ligado às conspirações contra a monarquia e também às revoluções que levaram à Implantação da República.

No fim da primeira Guerra Mundial instalou-se neste imóvel o famoso clube noturno conhecido como Majestic, que a partir de Janeiro de 1923 passou a ser chamado de Monumental, onde a decoração elitista que o edifício apresenta ainda nos dias de hoje é fruto dessa mesma ocupação. O Monumental era um lugar privado que nem todas as pessoas podiam entrar, os seus luxuosos salões que hoje servem a dança já foram salões de jogo onde se ganhou muito dinheiro mas também se perderam fortunas e reputações.

Foi como Casa do Alentejo que se popularizou os seus grandes salões de dança sem perder o sentido do divertimento, visto que atualmente ainda se realizam matinés de dança com música ao vivo e grandes tardes de convívio.

Apenas a muralha fernandina separa o Palácio Alverca do Palácio da Independência.



Figura 115 | Casa do Alentejo – Pátio Interior

Fonte: Fotografia da Autora, 2015

Igreja de São Luís dos Franceses

Fundada em 1552, a Igreja de São Luís dos Franceses foi mandada construir pelo rei de França São Luís com o objetivo de criar um local de culto para a comunidade francesa a residir em Portugal. Só em 1622 terminaram as obras de construção, sendo que sofreu grandes danos com o terramoto de 1755 e com um incêndio posterior. A Igreja passou para a posse do governo francês no século XIX.



Figura 116 | Igreja de São Luís dos Franceses – Exterior

Fonte: Fotografia da Autora, 2015

Bristol Club – Antiga Sede do Benfica

O Bristol Club foi inaugurado no final da primeira Guerra Mundial, transformando um simples edifício de arrendamento num sofisticado centro de arte moderna onde algumas obras de pintores da época decoravam o cabaré convertido no centro boémio da intelectualidade lisboeta, o espaço onde tudo ou quase tudo era autorizado em prol da arte.

Mais tarde, no mesmo edifício funcionou uma antiga sede e depois a secretaria do Sport Lisboa e Benfica. Atualmente o espaço continua a pertencer ao famoso clube de futebol porém encontra-se devoluto.

Palácio do Comércio

A casa onde hoje está instalada a Associação Comercial Portuguesa, uma associação empresarial privada que auxilia as empresas portuguesas no seu crescimento, tanto ao nível da economia nacional como internacional, foi ainda durante a primeira Guerra Mundial um dos mais famosos e luxuosos Night Club's de Lisboa conhecido como O Palace. A entrada do edifício era decorada com baixos-relevos da autoria de ilustres artistas e a nobre escadaria dava acesso ao salão principal onde o tango, o jogo e a cocaína eram o prato principal. O Palace não durou mais de 3 anos.

Atualmente aqui está sediada a Associação Comercial Portuguesa, sendo que o salão nobre está ladeado pelos rostos dos antigos governadores da associação ou figuras destacadas a nível comercial e nele podem realizar-se diversos tipos de eventos como reuniões, almoços, exposições, leilões, concertos, etc.



Figura 117 | Palácio do Comércio – Associação Comercial Portuguesa

Fonte: Fotografia da Autora, 2015

Coliseu dos Recreios

O Coliseu dos Recreios abriu as portas da sua grande sala de espetáculos pela primeira vez a 14 de Agosto de 1890, apesar da sua construção não estar totalmente concluída. O edifício possuía uma arquitetura inovadora para a época, onde a sua grande cúpula em ferro de cerca de 25 metros de raio, encomendada a uma empresa alemã, tornou-o um dos primeiros edifícios ligados à arquitetura do ferro em Portugal.

O coliseu dos recreios apresenta sempre uma sala de espetáculos bastante apreciada e com uma grande variedade e tipologia de exposições artísticas.



Figura 118 | Coliseu dos Recreios - Exterior

Fonte: José Oliveira; [Online] Disponível em <http://chadelimonete.blogspot.pt/2013/02/ha-sempre-coisas-novas-em-lisboa.html> [Consultada em 29-12-2015 18:27]

Sociedade de Geografia de Lisboa

A Sociedade de Geografia de Lisboa foi criada em 1875 num espaço doado pelo Coliseu. É uma Instituição dedicada à cultura sendo que a sua origem e objetivos está diretamente relacionada com o ambiente que se vivia na época, não só em Portugal como também na Europa, para além da posição do nosso país no Ultramar e também em África.

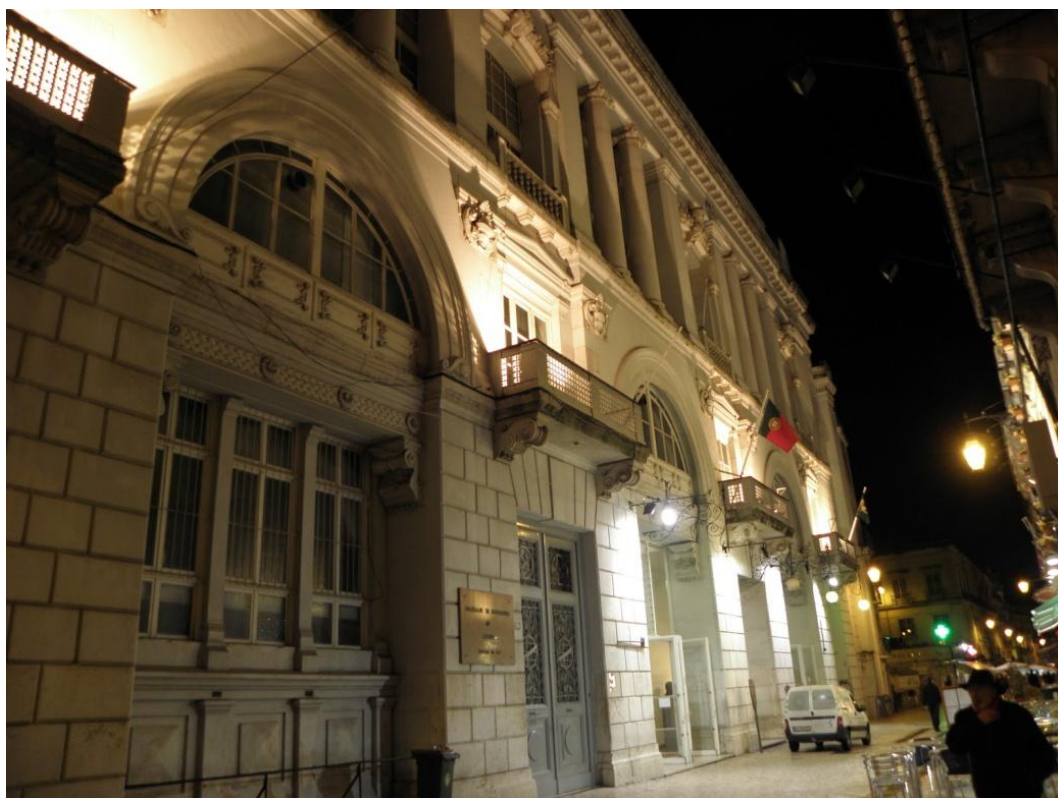


Figura 119 | Sociedade de Geografia de Lisboa - Exterior

Fonte: João Francisco [Online] Disponível em <http://becodasbarrelas.blogspot.pt/2013/02/lisboa-as-portas-de-santo-antao.html> [Consultada em 29-12-2015 21:12]

Teatro Politeama

A 12 de Maio de 1912, Luís António Pereira, um homem admirador das artes e do espetáculo, lançou a primeira pedra do edifício que viria a ser o Teatro Politeama.

Inaugurado a 6 de Dezembro de 1913, por ele já passaram e continuam a passar operetas, companhias de teatro e bailado, sessões de cinema, musicais, revistas e homenagens, muitos espetáculos e famosos atores.



Figura 120 | Teatro Politeama – Fachada parcial

Fonte: Fotografia da Autora, 2015

Cadeia Municipal do Tronco e Arco do Tronco

O Arco do Tronco, situado junto ao Ateneu e ao Palácio dos Marqueses de Rio Maior, era no século XVI a porta de entrada para o Pátio do Tronco, espaço pertencente à Cadeia Municipal do Tronco.

O Tronco ou Cadeia da Cidade era uma prisão exclusivamente municipal tendo um caráter de casa de detenção onde se observavam as pequenas infrações e se cumpriam as penas impostas pelo senado ao contrário da Cadeia do Conselho ou Cadeia da Corte que era o local onde se executavam as penas mais pesadas e impostas pelo Rei. O tronco e a cadeia do conselho fundiram-se no reinado de D. Sebastião.

No teto do Arco do Tronco ainda hoje é visível um painel de azulejo fazendo referência à detenção do poeta português Luís Vaz de Camões, fruto do seu envolvimento numa discórdia em defesa dos seus amigos enquanto vagueava entre a Rua das Portas de Santo Antão e o Rossio.

Atualmente, o Pátio do Tronco tem a função de parque de estacionamento.

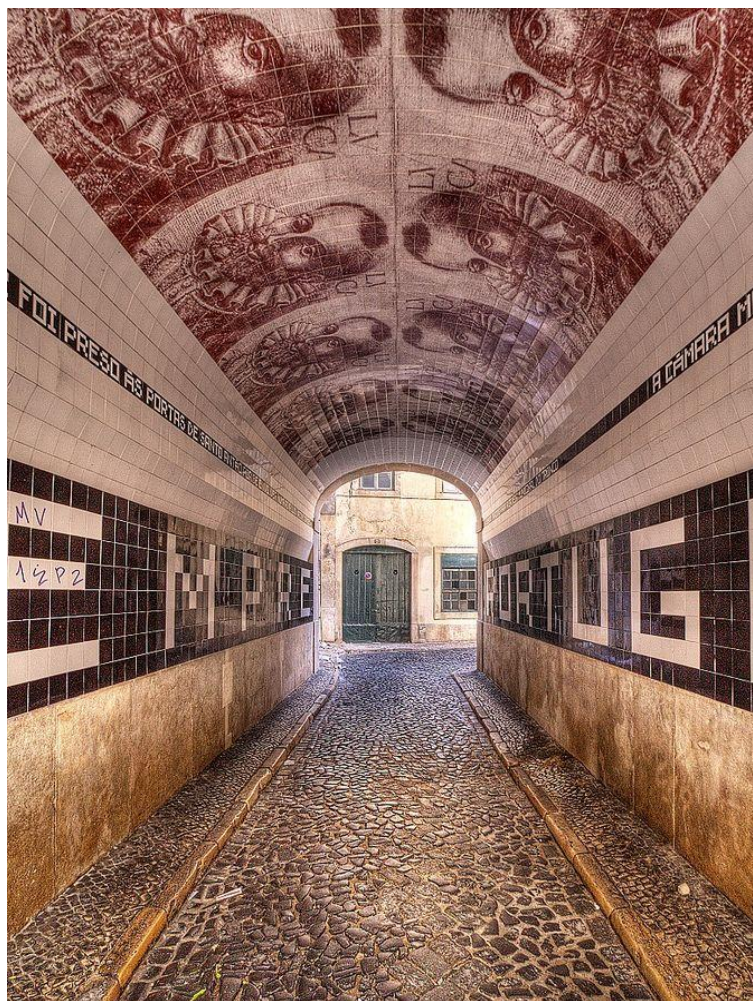


Figura 121 | Túnel do Pátio do Tronco

Fonte: Paulo Guerra; [Online] Disponível em https://www.flickr.com/photos/paulo_guerra/6086969793/in/photostream/lightbox/ [Consultada em 29-12-2015 21:12]

Ateneu ou Palácio Povolide

Hoje conhecido como Ateneu, antes foi o Palácio dos Condes de Povolide. A história da família Povolide remonta à tomada de Lisboa aos Mouros, sendo que no final do século XIX este palácio foi vendido aos Condes Burné que nunca chegaram a habitar a casa por falta de interesse pela modesta moradia, acabaram por dar de presente ao Ateneu o mobiliário e os lustres que já tinham colocado nas portas de Santo Antão.



Figura 122 | Ateneu ou Palácio Povolide – Fachada parcial

Fonte: Fotografia da Autora, 2015

Palácio da Anunciada

Atualmente conhecido como Paço da Anunciada, foi a casa de família dos Condes e depois Marqueses de Rio Maior desde o século XVIII.

Nos anos 80 do século XX a casa ainda exibia pompa, apesar de já precisar de algumas obras mantinha a imagem da sua antiga elegância característica de uma família com nome. Recordada como uma casa alegre e bem frequentada, nela faziam-se grandes saraus ao som do piano e vozes líricas, ao ponto das festas da Anunciada serem consideradas como memoráveis.

Numa das extremidades do jardim superior existe vestígios de uma construção anexa que terá sido uma tipografia, construída depois da aparição de nossa senhora de Fátima tendo sido esta destinada à publicação para divulgação da mesma. Na outra ponta da propriedade dos Marqueses de Rio Maior, logo adjacente ao Ateneu ou Palácio Povolide, existe um edifício mais pequeno conhecido como Palácio da Marquesa Viúva.

O Palácio da Anunciada foi o último a ficar desabitado na Rua das Portas de Santo Antão.



Figura 123 | Palácio da Anunciada - Fachada Parcial

Figura 124 | Palácio da Anunciada – Jardim

Fonte: [Online] Disponível em <http://cidadania1x.blogspot.pt/2015/04/depois-da-semana-da-reabilitacao-aqui.html>
[Consultada em 29-12-2015 22:58]

Igreja Paroquial de São José ou da Anunciada

Erguida no mesmo local onde esteve implantado o Mosteiro dos Frades Agostinhos, trocaram-no com as Irmãs Dominicanas da Nossa Senhora da Anunciada no ano de 1539. Completamente destruído pelo terramoto de 1755, o edifício foi novamente mandado construir pela Irmandade do Santíssimo Sacramento, as suas obras tiveram início em 1863 e terminaram em 1883.

O desenho desta igreja está ligado a nomes como o de Tomás da Fonseca, Domingos Parente e José Monteiro.



Figura 125 | Igreja de São José ou da Anunciada

Fonte: Fotografia da Autora, 2015

Palácio na Rua de São José Nº10

Este imóvel, erguido em terrenos pertencentes a Joaquim Miguel Lopes de Lavre, foi sua propriedade entre os anos de 1785 e 1800, juntamente com o palácio adjacente.

Ambos os edifícios foram obtidos pelo comendador Manuel José da Silva Franco que por sua vez executou importantes obras de remodelação em ambos os palácios, dando-lhes o aspeto que apresentam nos dias de hoje.

Já no ano de 1912, este foi arrendado à Administração Geral dos Correios e Telégrafos, sendo que ainda hoje possui as mesmas funções pois aí está instalada a sede dos CTT.



Figura 126 | Palácio na Rua de São José Nº10

Fonte: Fotografia da Autora, 2015

Palácio das Pedrosas ou Palácio Sousa Leal

Construído em 1764, este foi erguido em terrenos da propriedade de Joaquim Miguel Lopes de Lavre, tal como o imóvel referido anteriormente, o palácio das Poderosas foi construído para albergar o italiano comerciante Tomás Mongiardino, sendo o espaço da sua residência e panificação.

Da mesma maneira que o Palácio na Rua de São José Nº10, este também foi propriedade de Lavre entre os anos de 1785 e 1800, do mesmo modo que ambos foram adquiridos por Manuel José da Silva Franco, tal como já foi dito. No ano de 1831 foi vendido a José António Silva Pedrosa, que por sua vez em 1860 o cedeu a José de Oliveira de Sousa Leal, morgado de Alfazeirão.

Também em 1912, este foi arrendado à Administração Geral dos Correios e Telégrafos, sendo que posteriormente, em 1994, já como sede dos CTT foi sujeito a novas obras das quais surge um grande jardim construído em socalcos.



Figura 127 | Palácio das Pedrosas ou Palácio Sousa Leal

Fonte: Fotografia da Autora, 2015

Palácio Conde Magalhães ou Palácio da Ordem Soberana de Malta

O Palácio Conde Magalhães foi mandado edificar no Século XVIII por um nobre espanhol de seu nome Barão de Orta. Em 1948, este foi tomado pelo Ministério da Guerra à filha e herdeira do Conde de Magalhães, a Marquesa de Santa Cruz dos Manuelles.

O edifício é composto por 3 pisos que envolvem um pátio interior retangular no qual está inserido um jardim da mesma época, sendo que a entrada para o palácio faz-se através de uma grandiosa porta marcada por um arco monumental seguida de uma rampa que termina no mesmo pátio. O primeiro piso é marcado pelos seus salões requintados adornados com estuques e madeiras da época.

A partir do ano 2000 e até aos dias de hoje aqui está instalado o Centro de Apoio Social de Lisboa do Instituto de Ação Social das Forças Armadas.

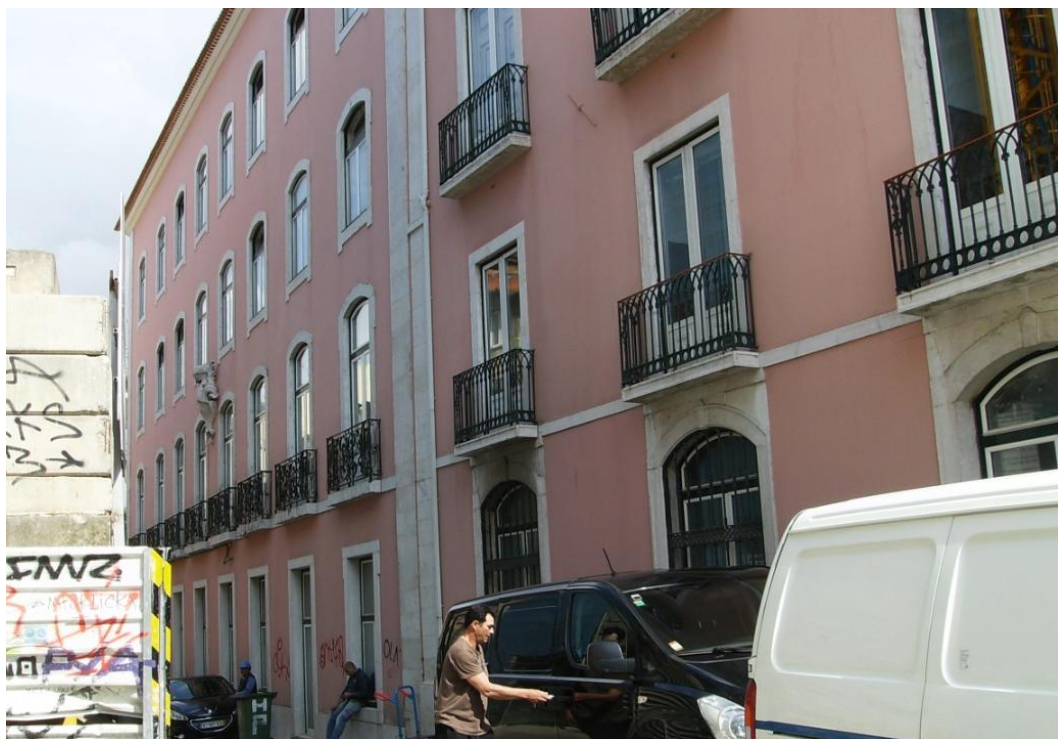


Figura 128 | Palácio Conde Magalhães ou Palácio da Ordem Soberana de Malta

Fonte: Fotografia da Autora, 2015

Igreja de São José dos Carpinteiros

Datada de 1545 e originalmente definida como ermida, só em 1567 foi considerada uma igreja. Porém, em meados do século XVII sofreu obras de ampliação.

Tal como aconteceu a muitas igrejas da cidade teve de ser reconstruída após o grande terramoto. Sob indicações do mestre-pedreiro Caetano Tomás, esta foi erguida segundo a arquitetura pombalina e barroca onde o seu portal principal é o elemento de destaque.



Figura 129 | Igreja de São José dos Carpinteiros - Exterior

Fonte: Fotografia da Autora, 2015

Universidade Autónoma de Lisboa

Localizada na Rua de Santa Marta



Figura 130 | Universidade Autónoma de Lisboa - Entrada

Fonte: Fotografia da Autora, 2015

Convento e Igreja de Santa Marta

Com o projeto inicial de Nicolau de Frias, de arquitetura ao estilo maneirista, o convento de Santa Marta surgiu durante o século XVI. Apesar dos danos causados, este importante monumento religioso sobreviveu ao terramoto de Lisboa de 1755.

Os magníficos painéis de azulejo tradicionais portugueses que ornamentam este majestoso edifício, onde o claustro composto por um jardim, por terraços no piso superior e marcado por grandes arcadas no piso térreo, a igreja de planta retangular e a sala do capítulo se destacam perante todo o conjunto edificado.

De arquitetura barroca dominante, a Igreja de Santa Marta, erguida entre os séculos XVII e XVIII, foi classificada como Imóvel de Interesse Público em 1946. Constituída por uma planta longitudinal, a sua fachada principal abre para a Rua de Santa Marta, onde estão presentes quatro janelões.

Em 1890, com o propósito de apoiar e zelar a população vítima de um surto de gripe, este convento foi transformado em Hospício dos Clérigos Pobres. Já em 1903 assumiu-se como hospital dependente do governo. Também nesse mesmo ano incorporou o grupo dos hospitais civis de Lisboa funcionando inicialmente como anexo do hospital de São José.

No ano de 1910 foi-lhe conferido formalmente o encargo de Escola Médico-Cirúrgica de Lisboa tendo ocupado durante diversos anos o papel de Hospital Escolar da Faculdade de Medicina da Universidade de Lisboa até 1953, ano em que este foi trasladado para a Cidade Universitária.



Figura 131 | Convento e Igreja de Santa Marta – Fachada Principal

Fonte: Fotografia da Autora, 2015

Igreja do Sagrado Coração de Jesus

De origem nos tempos modernos e de arquitetura inovadora, as suas obras de construção decorreram na década de 60 do século XX. O conjunto paroquial é formado por 3 corpos vinculados uns aos outros através de um pátio central, onde o volume principal corresponde à Igreja devidamente organizada por pisos, sendo que os restantes têm funções de apoio social e educativo.

Implantada no quarteirão entre a Rua de Santa Marta e a Rua Camilo Castelo Branco, a sua construção teve origem num concurso público de projetos emitido pela Comissão Fabriqueira e Patriarcado de Lisboa, sendo que o mesmo foi vencido pela equipa de arquitetos Nuno Teotónio Pereira e Nuno Portas com a colaboração de Pedro Vieira de Almeida, Luís Vassalo Rosa, Miguel Aragão e Duarte Cabral de Melo.

Encontrando-se classificada como Monumento Nacional esta também foi prémio Valmor no ano de 1975.

Igreja de São Sebastião da Pedreira

Localizada no Largo de São Sebastião da Pedreira, este monumento classificado como Imóvel de Interesse Público foi inaugurado no ano de 1652, ainda no tempo do rei D. João IV.

Sendo também uma sobrevivente do trágico fenómeno natural ocorrido em 1755, esta possui uma fachada principal composta por uma dupla escadaria lateral, vencendo a diferença de cotas em relação ao seu espaço envolvente, por um duplo frontão triangular e por duas grandes e imponentes torres sineiras. O seu interior é ricamente ornamentado ao estilo barroco dos séculos XVII e XVIII, onde a talha dourada e branco são elementos de destaque.

Porém, os elementos de azulejaria e telas pintadas alusivas a São Sebastião, a pintura do teto da nave principal e um retábulo da *Ceia* subscrito pelo artista Cirilo Volkmar Machado não passam despercebidos aos olhos de quem visita este importante edifício.



Figura 132 | Igreja de São Sebastião da Pedreira

Fonte: Fotografia da Autora, 2015

Palácio José Maria Eugénio ou Palácio Vilalva

Situado no Largo de São Sebastião da Pedreira, este edifício considerado como Palácio Urbano de arquitetura neoclássica e residencial é composto por 3 pisos, por uma planta de forma trapezoidal e por fachadas constituídas por alguns elementos decorativos, sendo que as mesmas diferenciam todos os pisos do edifício. Porém este também possuía uma grande área verde em seu redor, implantada em terrenos anexos ao imóvel.

O Palácio foi edificado em 1730 e teve como arquiteto e primeiro proprietário o francês Fernad Lavre, servo do rei D. João V. Posteriormente este foi herdado pelos seus sucessores, que embora lhe tivessem mantido o aspeto original recorreram aos estucadores João Grossi e Félix Salla e também aos ornamentistas Biel e Gomassa para o remodelar.

No ano de 1860 passou a ser propriedade de José Maria Eugénio de Almeida que também exerceu obras de ampliação e remodelação do mesmo, recorrendo ao trabalho do arquiteto Cinatti e do escultor Anatole Calmers.

Os respetivos terrenos adjacentes, compostos essencialmente por arborização eram e são ladeados por altos muros ameados, tendo sido aí instalado, entre os anos de 1890 e 1909, o jardim Zoológico de Lisboa.

O herdeiro direto de José Maria Eugénio de Almeida procurou engrandecer a propriedade com a edificação de alguns elementos anexos ao estilo inglês, estando separados do imóvel principal pela Avenida Duque de Ávila, sendo que atualmente são o espaço de residência particular dos herdeiros.

O estado, no início de 1946, obteve o palácio ao bisneto de José de Almeida, de seu nome Vasco Maria Eugénio de Almeida, 2.º Conde de Vilalva. Também o governo executou obras de apropriação para as suas novas funções, tendo estado as mesmas ao encargo do arquiteto António Quirina e engenheiros João de Deus Pimentel e Filipe Ribeiro.

O Imóvel foi formalmente reaberto como Quartel-General do Governo Militar de Lisboa em Agosto de 1948, no qual exerceu as suas funções até Julho de 2006, data da sua extinção. Desde Março de 2007 e até aos dias de hoje, este edifício alberga o Centro de Finanças Geral (CFG), a Inspeção Geral do Exército (IGE), o Conselho Superior de Disciplina do Exército (CSDE) e o Jornal do Exército (JE).



Figura 133 | Palácio José Maria Eugénio ou Palácio Vilalva

Fonte: Fotografia da Autora, 2015

Centro de Arte Moderna José de Azeredo Perdigão

Localizado na Rua Doutor Nicolau Bettencourt



Figura 134 | Centro de Arte Moderna José de Azeredo Perdigão

Fonte: Fotografia da Autora, 2015

Fundação Calouste Gulbenkian

Localizada na Rua Doutor Nicolau Bettencourt



Figura 135 | Fundação Calouste Gulbenkian

Fonte: Fotografia da Autora, 2015

Palácio Azambuja ou Palácio de Palhavã

Com origem no século XVI, foi primordialmente uma propriedade senhorial considerada como quinta de recreio às portas da cidade. Em 1660 a propriedade foi adquirida por Luís Lobo da Silveira, 2º conde de Sarzedas, que por sua vez destruiu todos os edifícios que lá existiam e construiu um palácio e espaços ajardinados. Durante cerca de cem anos este espaço viveu grandiosamente acolhendo muitas vezes indivíduos pertencentes à família real.

No ano de 1747, o palácio é obtido pelos designados Condes da Ericeira e Marqueses do Lourçal, que por sua vez o alugam ao rei D. João V para servir de residência dos seus 3 filhos ilegítimos, também conhecidos como os *Meninos de Palhavã*.

Este foi um dos edifícios que não sofreu com o grande terramoto, porém os seus jardins foram o porto de abrigo de muitos habitantes da cidade que ficaram sem casa, tendo sido alimentados e ajudados pelos denominados *Meninos*. A partir de 1760, o palácio entra em declínio e entre os anos de 1765 e 1769 foi o espaço de residência do Marquês de Almodôvar, embaixador do reino Unido em face da corte de Lisboa.

Em 1833 os seus terrenos foram o local escolhido para a instalação dos acampamentos das tropas de Napoleão aquando das invasões francesas.

O período de decadência do palácio termina em 1862, quando aqui se estabelece o 3º conde de Azambuja, que por sua vez manda avançar grandes obras de restauro do edifício que ficaram ao cargo do arquiteto Joaquim Passidónio da Silva. Em 1918 o palácio é adquirido pelo reino de Espanha, fundando no mesmo a sua embaixada, porém desde 1939 até aos dias de hoje este mesmo espaço constitui a residência do embaixador desse mesmo país.

Arquitetonicamente este possui um carácter residencial de época barroca. De planta retangular e composto por pátios interiores, este edifício destaca-se pelo seu corpo principal orientado logicamente para o pátio principal. Na sua decoração destacam-se algumas peças de mobiliário dos

séculos XVII e XVIII de variados estilos, valiosas tapeçarias flamengas dos séculos XVI e XVII presentes nos seus grandes salões, candeeiros de cristal da Boémia do século XIX, painéis de azulejo do século XVIII fazendo referência aos Meninos de Palhavã e diversas pinturas. O pátio principal sobressai não só pelo seu adornado jardim mas também pela presença da estátua do século XVII do genovês Bernardo Schiaaffiino.



Figura 136 | Palácio Azambuja ou Palácio de Palhavã

Fonte: Fotografia da Autora, 2015

Instituto Português de Oncologia de Lisboa

Localizado na Rua Professor Lima Basto



Figura 137 | Instituto Português de Oncologia de Lisboa

Fonte: Fotografia da Autora, 2015

Estação Ferroviária de Sete Rios

Localizada na Rua Professor Lima Basto



Figura 138 | Estação Ferroviária de Sete Rios

Fonte: Fotografia da Autora, 2015

Estação do Metropolitano do Jardim Zoológico

Localizada na Rua Professor Lima Basto



Figura 139 | Estação do Metropolitano do Jardim Zoológico

Fonte: Câmara Municipal de Lisboa [Online] Disponível em <http://www.cm-lisboa.pt/equipamentos/equipamento/info/azulejos-na-estacao-de-metro-do-jardim-zoologico> [Consultada em 30-12-2015 11:27]

Universidade Internacional ou Antigo Convento de Santo António da Convalvescença

Localizado na Estrada de Benfica



Figura 140 | Universidade Internacional ou Antigo Convento de Santo António da Convalvescença

Fonte: Fotografia da Autora, 2015

Palácio dos Condes de Farrobo

Construído em 1779 conforme o projeto do Padre Bartolomeu Quintela, o Palácio dos Condes de Farrobo possui uma planta em *E* composta por um corpo principal, que corresponde ao palácio e outros três corpos mais avançados.

O mesmo é ornamentado com pinturas a óleo nos tetos elaboradas por António Manuel da Fonseca e estuques trabalhados por João Paulo da Silva e Félix Salla.

Possuindo uma área de 19ha, é nesta propriedade que se encontra instalado o Jardim Zoológico de Lisboa, porém tanto o palácio como os seus jardins encontram-se classificados como imóvel de Interesse público.



Figura 141 | Palácio dos Condes de Farrobo

Fonte: Fotografia da Autora, 2015

Palácio Beau Séjour ou Antiga Quinta das Campainhas

A mando da Viscondessa da Regaleira, o presente palácio foi edificado no Quinta das Campainhas em 1849. Posteriormente obtida pelo Barão da Glória, este sofreu algumas alterações dos quais a amplificação do jardim e o revestimento da fachada do palácio em azulejo. Após o seu falecimento, os seus herdeiros procederam a uma remodelação do interior, tendo esta ficado ao encargo dos irmãos Bordalo Pinheiro, Maria Augusta, Rafael e Columbano e Francisco Vilaça.

Mais tarde, esta quinta pertenceu à família Dias de Almeida através de herança e subsequentemente vendida aos Maristas, sendo que o palácio foi assumido com os serviços administrativos do colégio. Posteriormente tanto o palácio como os seus jardins transitaram para a posse da Câmara Municipal de Lisboa que por sua vez realizou obras de restauro e em 1992 passa a ser ocupado pelo Gabinete de Estudos Olissiponenses até aos dias de hoje.



Figura 142 | Palácio Beau Séjour

Fonte: Câmara Municipal de Lisboa [Online] Disponível em <http://www.cm-lisboa.pt/equipamentos/equipamento/info/palacio-do-beau-sejour-gabinete-de-estudos-olisiponenses> [Consultada em 30-12-2015 18:06]

Bairro Grandella

Edificado na antiga Quinta dos Loureiros, junto da estrada de Benfica e da Ribeira de Alcântara, este bairro operário foi construído entre 1902 e 1910 a mando do importante comerciante e industrial Francisco de Almeida Grandela pelo construtor João Pedro dos Santos.

O bairro, destinado a albergar os trabalhadores, é formado por dois conjuntos edificados e conseqüentemente por dois quarteirões, onde ambos são compostos por 70 habitações dispostas em banda e por 2 pisos. Também foram edificadas moradias unifamiliares numa outra parte dos quarteirões, destinadas a albergar os encarregados das fábricas.

Na extremidade de cada conjunto encontram-se dois edifícios compostos por um só piso e duplo pé-direito, sendo que a sua fachada remete ao neoclassicismo e é composta por um pórtico com frontão triangular apoiado em seis colunas. Inicialmente ambos os espaços ocupavam as funções de creche e escola primária para os primogénitos dos operários fabris. Atualmente ambos os edifícios estão classificados em conjunto como Imóvel de Interesse Público, sendo que continuam a ter funções ativas. A creche passou a ocupar o edifício da escola primária e no espaço onde funcionava a creche pertence hoje à Biblioteca – Museu República e Resistência.



Figura 143 | Bairro Operário Grandella – Fachada Principal

Fonte: Fotografias da Autora, 2015



Figura 144 | Bairro Operário Grandella – Acesso às habitações operárias

Fonte: Fotografias da Autora, 2015

Centro Comercial Fonte Nova



Figura 145 | Centro Comercial Fonte Nova

Fonte: Fotografias da Autora, 2015

Escola Secundária José Gomes Ferreira



Figura 146 | Escola Secundária José Gomes Ferreira

Fonte: Câmara Municipal de Lisboa [Online] Disponível em <http://www.cm-lisboa.pt/equipamentos/equipamento/info/escola-secundaria-jose-gomes-ferreira> [Consultada em 23-12-2015 17:43]

Instituto Politécnico de Lisboa

Localizado na Estrada de Benfica



Figura 147 | Instituto Politécnico de Lisboa

Fonte: Publicada por Alexa; [Online] Disponível em http://mercadodebenfica.blogspot.pt/2008_03_01_archive.html [Consultada em 23-12-2015 18:32]

Escola Básica Pedro Santarém

Localizado na Estrada de Benfica



Figura 148 | Escola Básica Pedro Santarém

Fonte: Câmara Municipal de Lisboa [Online] Disponível em <http://www.cm-lisboa.pt/viver/educacao/oferta-escolar/escolas-2o-ciclo/info/escola-basica-pedro-de-santarem> [Consultada em 23-12-2015 17:43]

Agrupamento de Escolas e Escola Básica Quinta de Marrocos

Localizado na Estrada de Benfica



Figura 149 | Escola Básica Pedro Santarém

Fonte: Câmara Municipal de Lisboa [Online] Disponível em <http://www.cm-lisboa.pt/viver/educacao/oferta-escolar/escolas-2o-ciclo/info/escola-basica-quinta-de-marrocos> [Consultada em 23-12-2015 18:14]

Serviços Sociais do Regimento Sapadores Bombeiros de Lisboa



Figura 150 | Serviços Sociais do Regimento Sapadores Bombeiros de Lisboa

Fonte: Publicada por Alexa; [Online] Disponível em http://mercadodebenfica.blogspot.pt/2008_03_01_archive.html [Consultada em 30-12-2015 18:06]

Igreja Paroquial de Nossa Senhora do Amparo de Benfica

A construção da Igreja Paroquial de Benfica remonta ao ano de 1750 pela mão do arquiteto alemão João Frederico Ludovice.

As obras de construção pararam nos finais de 1754, um ano depois de se o grande terramoto, provocando alguns estragos no que já se encontrava construído. As obras só voltaram ao ativo em 1780 sob olhar atento do mestre João Gomes. Porém a construção desta igreja sofreu novamente uma paragem na edificação e apenas em 1809 foi finalizada com os últimos trabalhos centralizados na capela-mor.

Apesar da sua sagração nos finais de 1809, conforme os ritos dos livros litúrgicos, as obras ainda continuaram. Entre os anos de 1811 e 1813 decorreu o arranjo do guarda-vento, em 1840 a torre do lado nascente é edificada e apenas no ano de 1923 é-lhe montado um relógio. No ano de 1955 as telas da igreja são restauradas, em 1958 a sacristia da Irmandade do Santíssimo é adaptada para ter funções de Capela Mortuária e em 1963 efetuou-se o restauro da sacristia do clero, situada do lado poente, onde lhe é conferido um rodapé em azulejo do século XVIII vindo do Palácio da Quinta da Buraca.



Figura 151 | Igreja Paroquial de Benfica - 1856

Fonte: PROENÇA, Pe. Álvaro (1964) Benfica Através dos Tempos, p.9

Portas de Benfica

As Portas de Benfica são constituídas por dois edifícios construídos entre os anos 1886 e 1903. Estas tinham como função albergar os postos fronteiriços da Guarda Fiscal que faziam parte das barreiras fiscais e da estrada da Circunvalação edificados em torno da cidade após a reforma administrativa que definiu novos limites para a cidade datada de 1885.

De arquitetura ao estilo neogótico e inspirada nos castelos medievais, as Portas de Benfica foram alvo de uma recente requalificação paisagística realizada de modo a enquadrá-las nas obras de construção da grande infraestrutura designada por CRIL.

Presentemente, ambos os edifícios pertencem à Junta de Freguesia de Benfica acolhendo nas suas instalações a Orquestra Ligeira de Benfica, a sede da Associação da Comunidade de São Tomé e Príncipe e o Centro de Informação *Em cada Rosto Igualdade*, pertencente à Direção Regional de Lisboa Vale do Tejo e Alentejo do Serviço de Estrangeiros e Fronteiras.



Figura 152 | Portas de Benfica

Fonte: Câmara Municipal da Amadora [Online] Disponível em <http://www.cm-amadora.pt/patrimonio-cultura/309-outros-monumentos/541-portas-de-benfica> [Consultada em 23-12-2015 18:14]

Anexo 2 – Maqueta de Trabalho

Fase de Planeamento

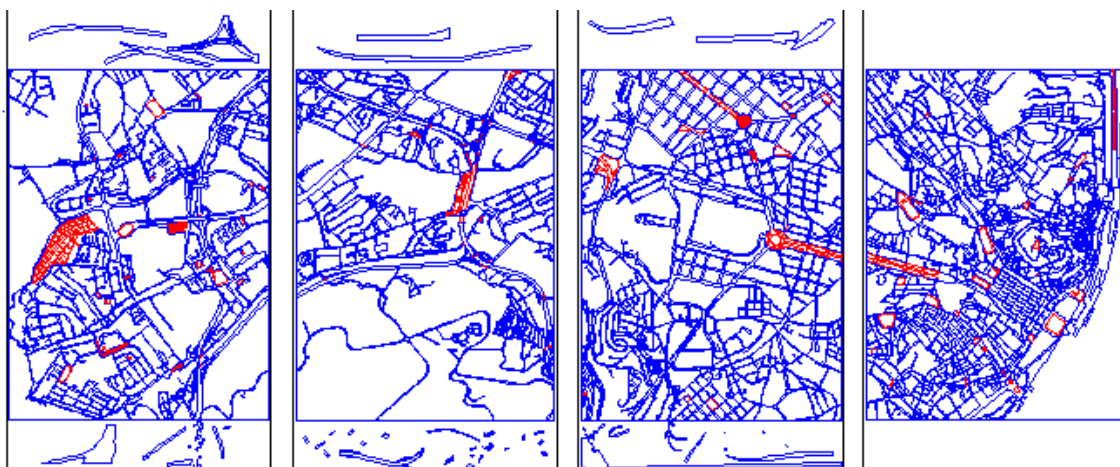


Figura 153 | Maqueta – Layouts para Corte a Laser

Fonte: Planeamento e Layouts elaborados pela autora sobre base cartográfica digital da CML 2007

Fase de Execução

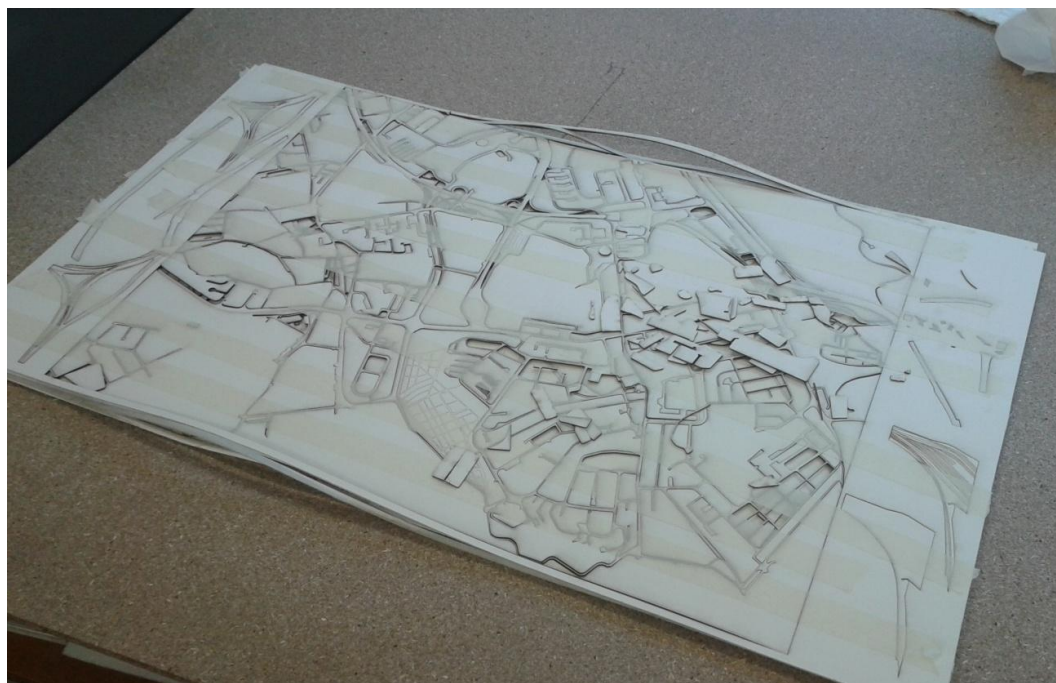


Figura 154 | Maqueta - Placas de cartão após corte das mesmas a laser

Fonte: Fotografia da Autora



Figura 155 | Maqueta – Separação dos elementos importantes à maqueta

Fonte: Fotografias da Autora



Figura 156 | Maqueta – Separação dos elementos importantes à maqueta

Fonte: Fotografias da Autora



Figura 157 | Maqueta – Separação dos elementos importantes à maqueta

Fonte: Fotografias da Autora



Figura 158 | Maqueta – Separação dos elementos importantes à maqueta

Fonte: Fotografias da Autora

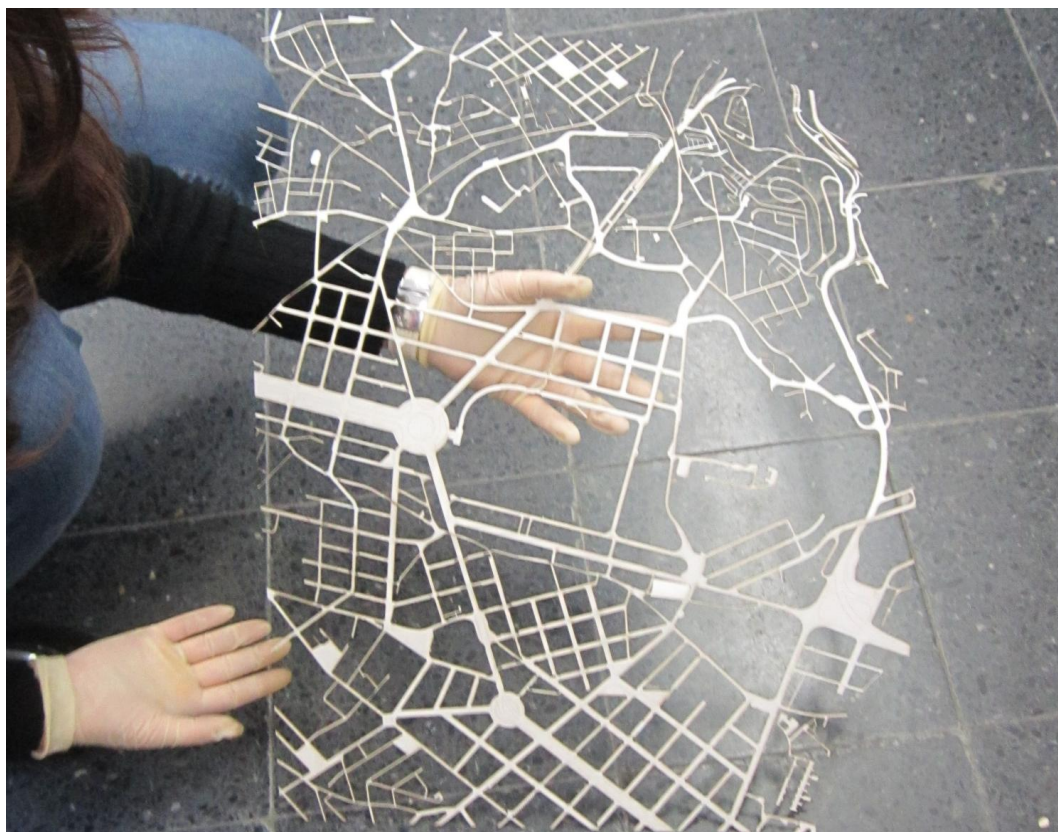


Figura 159 | Maqueta – Separação dos elementos importantes à maqueta

Fonte: Fotografias da Autora

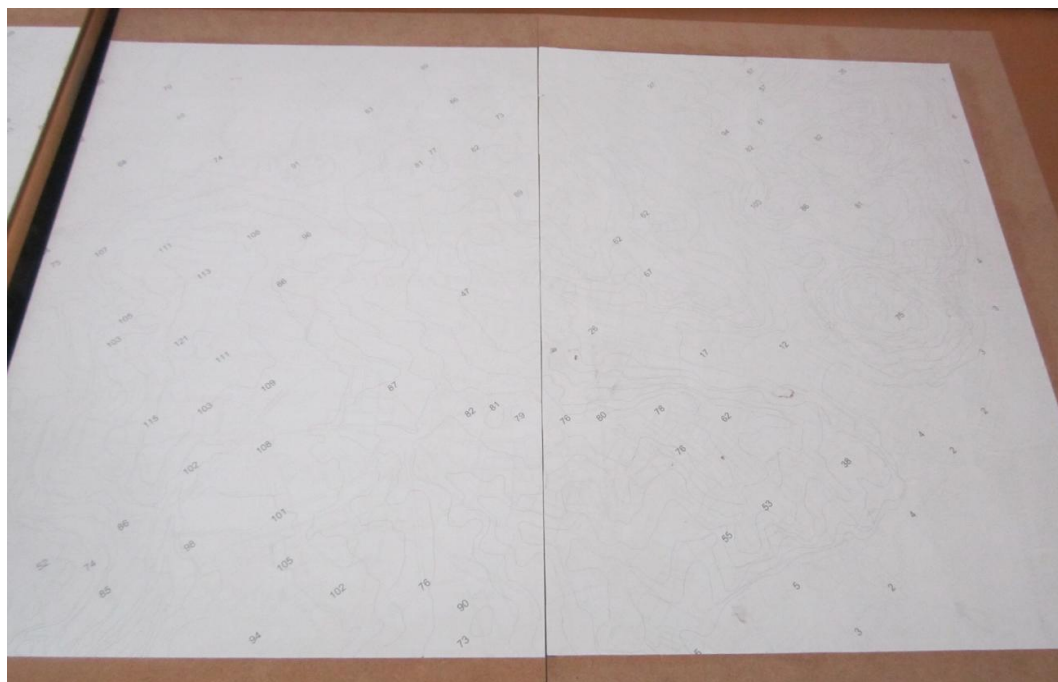


Figura 160 | Maqueta – Base da maqueta

Fonte: Fotografias da Autora



Figura 161 | Maqueta – Base da Maqueta

Fonte: Fotografias da Autora



Figura 162 | Maqueta – Colocação da estrutura viária sobre a base da maqueta

Fonte: Fotografias da Autora



Figura 163 | Maqueta – Colocação da estrutura viária sobre a base da maqueta

Fonte: Fotografias da Autora

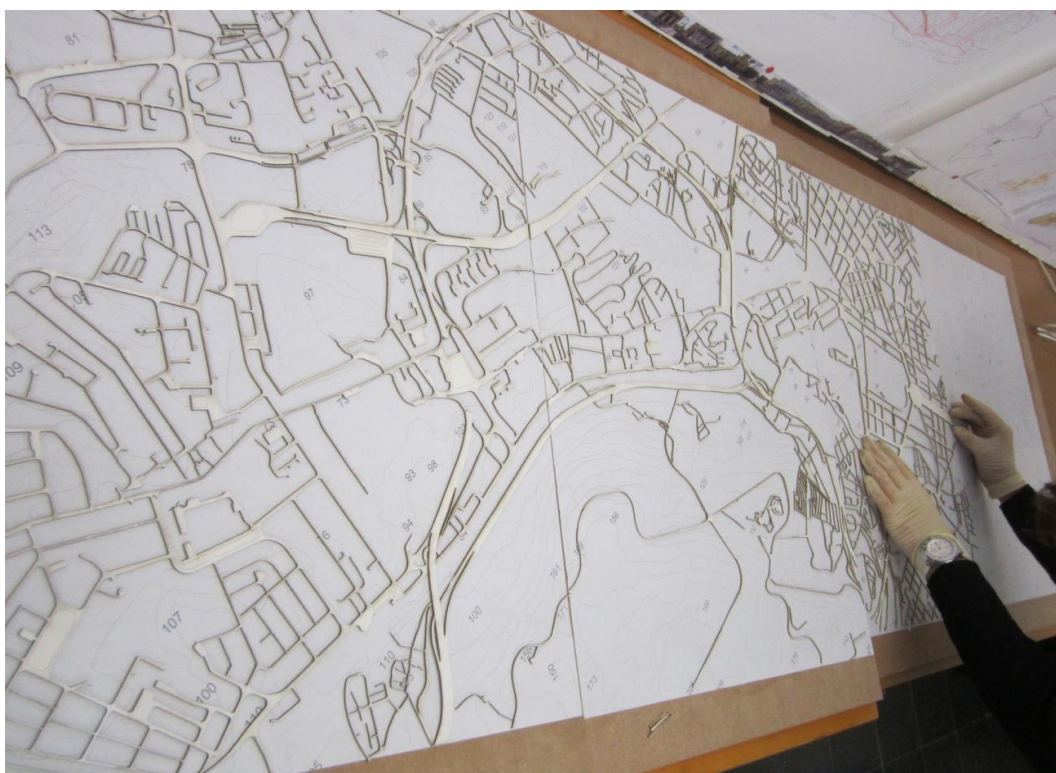


Figura 164 | Maqueta – Colocação da estrutura viária sobre a base da maqueta

Fonte: Fotografias da Autora



Figura 165 | Maqueta – Corte dos elementos altimétricos

Fonte: Fotografias da Autora



Figura 166 | Maqueta – Corte dos elementos altimétricos

Fonte: Fotografias da Autora



Figura 167 | Maqueta – Colagem dos elementos altimétricos sobre a base da maqueta

Fonte: Fotografias da Autora



Figura 168 | Maqueta – Estrutura viária ao lado da respetiva base

Fonte: Fotografias da Autora



Figura 169 | Maqueta – Pintura da estrutura viária

Fonte: Fotografias da Autora



Figura 170 | Maqueta – Pintura da base da maqueta

Fonte: Fotografias da Autora



Figura 171 | Maqueta – Sobreposição da estrutura viária sobre a base

Fonte: Fotografias da Autora



Figura 172 | Maqueta – Sobreposição da estrutura viária sobre a base

Fonte: Fotografias da Autora

Comunicação da Ideia

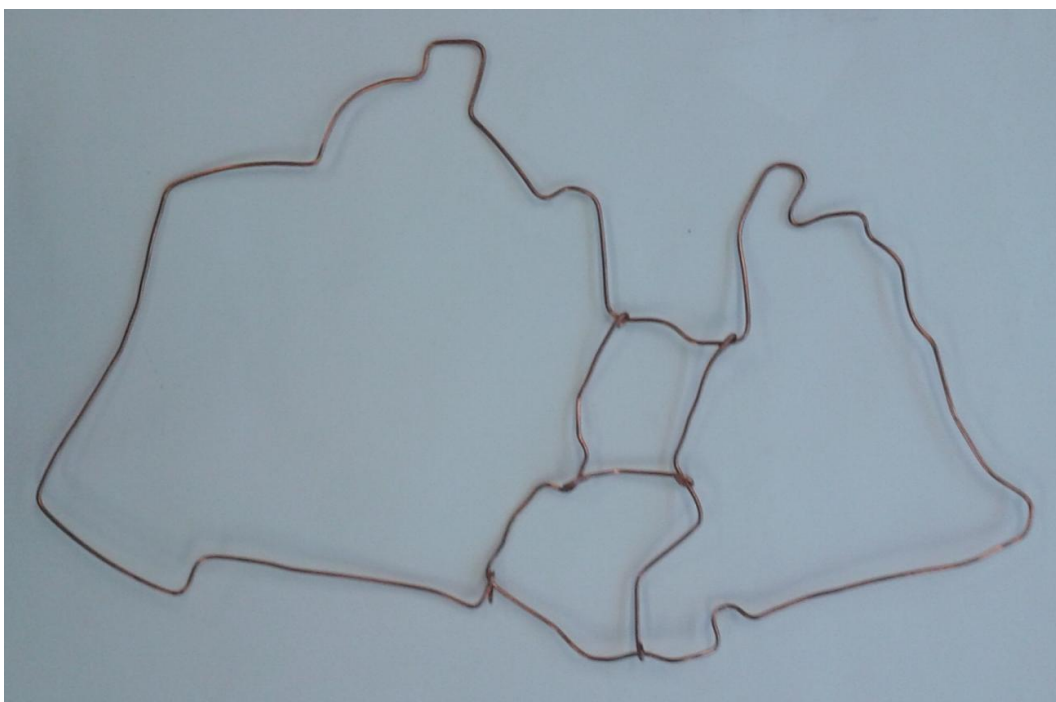


Figura 173 | Maqueta – Modelação das Muralhas Moura e Fernandina

Fonte: Fotografias da Autora

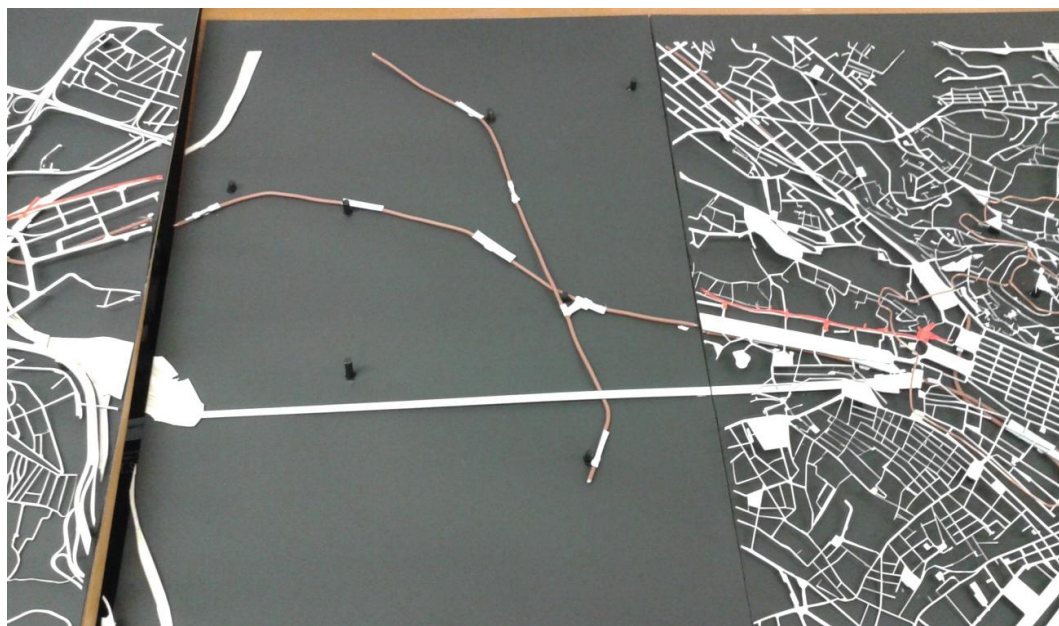


Figura 174 | Maqueta – Modelação da linha ferroviária do caminho-de-ferro e metropolitano de Lisboa

Fonte: Fotografias da Autora

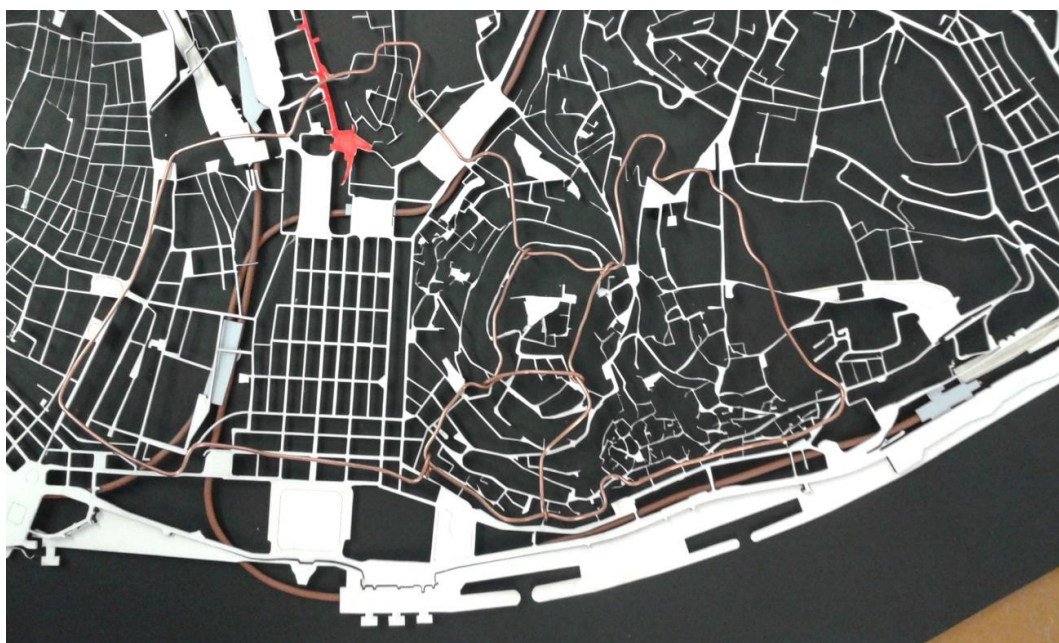


Figura 175 | Maqueta – Conjugação dos vários elementos constituintes na zona da Baixa de Lisboa

Fonte: Fotografias da Autora

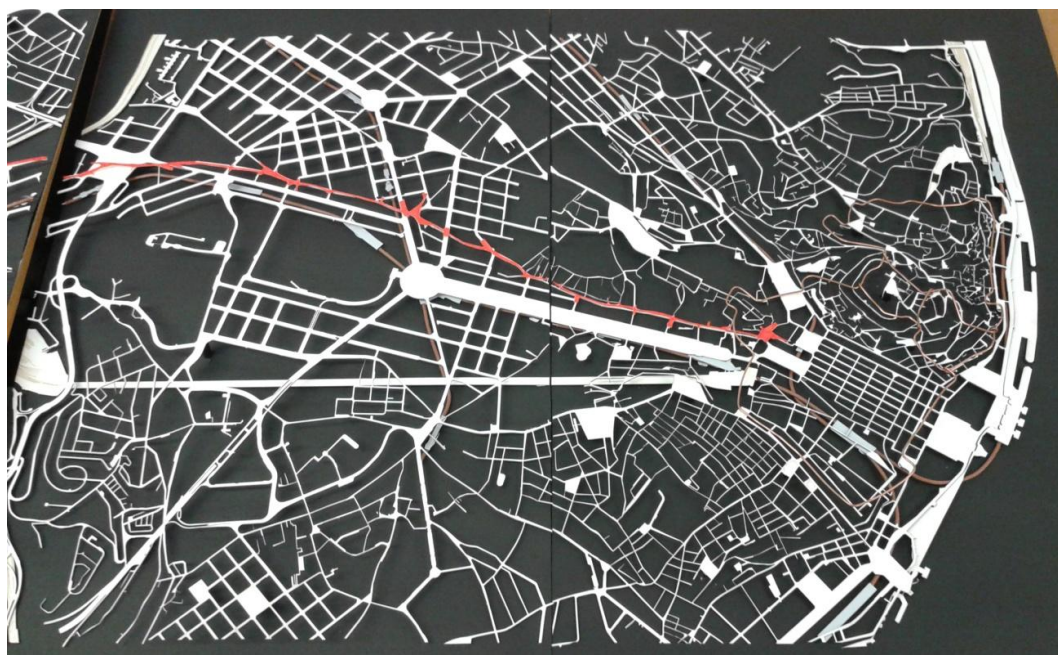


Figura 176 | Maqueta – Destaque do eixo em estudo

Fonte: Fotografias da Autora



Figura 177 | Maqueta – Destaque do eixo em estudo

Fonte: Fotografias da Autora