



FACULDADE DE ARQUITETURA
UNIVERSIDADE DE LISBOA

CIDADE, IDENTIDADE E CONEXÕES URBANAS

O EIXO do Terreiro do Paço a Algés

Maria João Cândido dos Santos
(Licenciada)

Dissertação de Natureza Científica elaborada para a Obtenção do Grau de
Mestre em Arquitetura, especialização em Urbanismo

Orientação científica: Professor Doutor Carlos Henriques Ferreira

Júri:

Presidente: Professor Doutor José Crespo

Vogal: Professor Doutor Carlos Alho

DOCUMENTO DEFINITIVO

Lisboa, FA ULisboa, Janeiro de 2017

Os eixos históricos de expansão urbana constituem itinerários relevantes nas cidades europeias. Eles representam um processo de adição de diversas ruas com diferentes tempos que desempenham um papel essencial na capacidade de estruturar e transformar Cidade.

O principal objetivo deste trabalho é mostrar de que forma estes itinerários assumem um papel estruturador e gerador da malha urbana e qual a sua importância para a contemporaneidade. Constituindo estes uma ferramenta de trabalho para o urbanista melhorar a qualidade do espaço urbano e social, o presente trabalho aborda componentes morfológicas e sociais destes itinerários. Estas podem ser um forte contributo para o sucesso de estratégias de intervenção no território, com o pressuposto de garantir a requalificação destes espaços lineares.

Para o desenvolvimento deste tema, apresenta-se a análise e caracterização do eixo histórico de expansão entre o Terreiro do Paço e Algés. Este constitui a antiga frente ribeirinha de Lisboa e apresenta uma grande e forte continuidade física no território, assumindo-se como matriz geradora de distintos tecidos urbanos ao longo do tempo.

Usando como exemplo focos estratégicos ao longo da extensão do eixo em estudo, a última parte da dissertação corresponde à dimensão mais prática do trabalho que expõe um conjunto de diretrizes de requalificação urbana do mesmo.

Por último, as diretrizes apresentadas compreendem a revitalização funcional das áreas selecionadas promovendo o eixo e o seu carácter patrimonial e comercial. Esta abordagem envolve também as grandes infraestruturas presentes no eixo assim como, as novas tecnologias do século XXI.

Palavras-Chave: Eixo Urbano, Identidade, Conexões Urbanas, Espaço Público, Alcântara.

ABSTRACT

The historical axis of an urban expansion are relevant routes in European cities. They represent a process of adding several streets with different times that play an essential role in the ability to structure and transform City.

The main objective of this project consists on showing how these routes play a structuring role and generator of the urban network and its importance to the contemporary times. Being an essential working tool for the urban planner to being able to improve the quality of urban and social space, this paper argues the morphological and social components of these routes. These can be a strong contribution to the success of intervention strategies in the territory, with the focus on ensuring the rehabilitation of these linear spaces.

In order to develop this theme, we present the analysis and characterization of the historical axis of expansion between the Terreiro do Paço and Algés. This is the old riverfront of Lisbon and features a large and strong physical continuity in the territory, which represents a matrix of distinct urban fabric over time. Using the strategic focus along the axis as an example, the last part of the thesis relates to the practical dimension of the work that exposes a set of urban renewal guidelines thereof.

Lastly, the guidelines presented understand the functional regeneration of selected areas promoting the shaft and its patrimonial and commercial nature. This approach also involves the great infrastructure included on the shaft, as well as the new technologies of the XXI century.

Keywords: Urban Axis, Identity, Urban Connections, Public Space, Alcântara.

AGRADECIMENTOS

Ao *professor Carlos Henriques Ferreira* pela orientação desta dissertação, agradeço a dedicação, disponibilidade e apoio que me foram dados, mas sobretudo o entusiasmo que mostrou desde início com o tema numa constante procura de novos conhecimentos para poder apresentar melhores soluções.

À equipa e colaboradores do Laboratório de investigação da Faculdade de Arquitetura da Universidade de Lisboa *GESTU* o entusiasmo pela investigação e fascínio sobre as cidades e as suas diversas componentes.

Ao *Professor José Crespo* pela disponibilidade e apoio.

À *Faculdade de Arquitetura*, a todos os funcionários, docentes e colegas que fizeram parte e que contribuíram para o meu sucesso académico dando-me força e inspiração, orientando-me e aconselhando-me ao longo de todo o percurso.

À *Arminé Zacharyants* e ao *José Bernardes* pela amizade e por terem proporcionado todos os momentos de ajuda e de motivação que contribuíram para levar o curso até ao fim sempre com força e otimismo.

À *Ana Lúcia Clemente* pela amizade e por fazer todo o curso ao meu lado passando por todos os momentos, com tanta paciência.

Ao *Sahara Dance Group* pela amizade e apoio e em especial à *professora Sara Teixeira* por ser um exemplo e pela orientação e conselhos que me permitiram saber gerir melhor o meu tempo e a organizar melhor o trabalho.

Por último, à minha família, sem a qual não teria sido possível chegar até ao fim do curso e em especial, aos meus pais e à minha irmã por tudo, essencialmente pela dedicação e apoio na realização e alcance de todos os meus objetivos.

RESUMO	I
ABSTRACT	II
AGRADECIMENTOS.....	III
ÍNDICE	V
ÍNDICE DE FIGURAS.....	VII
ÍNDICE DE QUADROS.....	X
LISTA DE ACRÓNIMOS	XI
1. INTRODUÇÃO.....	1
1.1. A pertinência do tema e as oportunidades.....	3
1.2. Objetivos de trabalho	4
1.3. Metodologia e estrutura.....	5
2. CIDADE, IDENTIDADE E CONEXÕES URBANAS	9
2.1. O papel dos eixos históricos como elementos orientadores das formas de produção urbana	11
2.2. O espaço público e os eixos históricos de expansão.....	30
3. O DESENVOLVIMENTO URBANO E OS EIXOS ESTRUTURANTES DAS CIDADES	45
3.1. Eixos de crescimento urbano como matriz morfológica no contexto internacional: uma relação comparativa entre Lisboa, Barcelona e Londres.....	45
3.2. Referências de requalificação em eixos históricos	56
3.3. A identidade e a estrutura histórico-cultural na formação de eixos urbanos – o caso de Lisboa	63
4. O EIXO DO TERREIRO DO PAÇO A ALGÉS	81
4.1. Localização do eixo e enquadramento da área envolvente	82
4.2. A origem do eixo e o seu papel na contemporaneidade.....	91

4.3. Análise, percepção e caracterização da estrutura urbana do eixo.....	107
4.4. Os instrumentos de estratégia, gestão e ordenamento do território e o eixo histórico de expansão	123
5. REFLEXÕES E DIRETRIZES DE REQUALIFICAÇÃO URBANA NO OBJETO DE INVESTIGAÇÃO	133
5.1. Fragilidades e potencialidades no eixo.....	134
5.2. Alcântara - apontamentos estratégicos e diretrizes para a requalificação urbana do foco	139
6. CONCLUSÕES E CONSIDERAÇÕES FINAIS	159
BIBLIOGRAFIA	161
ANEXOS.....	171

ÍNDICE DE FIGURAS

Fig. 1 - Cidades do Império Romano.....	12
Fig. 2 – Esquema da Cidade Regular dos Romanos	14
Fig. 3 – <i>Walkability</i> (Caminhabilidade).....	33
Fig. 4 - Forte relação do eixo histórico de expansão com o sistema de transportes	34
Fig. 5 Fig. 6 Fig. 7 - A Rua como Espaço Social e de Liberdade	35
Fig. 8 Fig. 9 – Memória e Urbanismo	37
Fig. 10 – Espaços Construídos - Visão Serial de Gordon Cullen.....	40
Fig. 11- Exemplo de reabilitação na Rua de Pedrouços	41
Fig. 12 Fig. 13 Fig. 14 – Cercos Muralhados de Lisboa, Barcelona e Londres.	45
Fig. 15 – Cercos Muralhados de Lisboa	48
Fig. 16 – Lisboa Romana - <i>Olisipo</i>	48
Fig. 17 – Cercos Muralhados de Barcelona	50
Fig. 18 – Cerco Muralhado de Londres	52
Fig. 19 – Lisboa em 1598.....	55
Fig. 20 – Barcelona em 1578.....	55
Fig. 21 – Londres em 1572.....	55
Fig. 22 – <i>High Line Park</i>	58
Fig. 23 - Avenida Presidente Epitácio Pessoa – Projeto Caminho Livre.....	60
Fig. 24 – Avenida García Faria em Barcelona	61
Fig. 25 – Rua Rosa.....	62
Fig. 26 – Ribeira das Naus em Lisboa	63
Fig. 27– Eixo Histórico de Expansão de Lisboa a partir do Terreiro do Paço	63
Fig. 28 – Muralhas e Eixos Históricos de Expansão de Lisboa em 1911	65
Fig. 29 – Evolução de Lisboa e os Eixos Históricos de Expansão	79
Fig. 30 – Diagrama dos Eixos Históricos de Expansão de Lisboa	80
Fig. 31 – Eixo Histórico de Expansão entre o Terreiro do Paço e Algés	81
Fig. 32 – Enquadramento e Localização do Eixo na AML.....	82
Fig. 33 – Enquadramento e Localização do Eixo na cidade de Lisboa	84
Fig. 34 – Enquadramento do Eixo Histórico de Expansão	85
Fig. 35 – Perfil Longitudinal do Eixo Histórico de Expansão	85

Fig. 36 – Enquadramento do Eixo Histórico de Expansão	86
Fig. 37 – Perfil Transversal do Eixo e Doca de Alcântara.....	86
Fig. 38 – Enquadramento do Eixo Histórico de Expansão	87
Fig. 39 – Conjunto de Fachadas Norte da Rua da Junqueira	87
Fig. 40 – Conjunto de Fachadas Sul da Rua da Junqueira	87
Fig. 41– Localização dos Perfis Transversais do Eixo Histórico A, B,C, D, E, H e I.....	88
Fig. 42 – Perfis Transversais de Enquadramento do Eixo Histórico	89
Fig. 43 – Perfis Transversais de Enquadramento do Eixo Histórico	90
Fig. 44 – Sobreposição do Eixo Histórico actual no contexto de 1911	93
Fig. 45 – Sobreposição do Eixo Histórico actual no contexto de 1956-58	93
Fig. 46 – Exposição do Mundo Português em 1940	96
Fig. 47 - Aterro da Boavista	100
Fig. 48 - Limite ribeirinho de 1807.....	101
Fig. 49 - Limite ribeirinho de 1911	101
Fig. 50 - Limite ribeirinho de 2016.....	102
Fig. 51 - Montagem Panorâmica da actual Frente Ribeirinha do Eixo Histórico	102
Fig. 52 - Limite ribeirinho de 2016.....	105
Fig. 53 - Fotografias Históricas ao longo do Eixo	105
Fig. 54 – Sobreposição do relevo e topografia do Eixo Histórico de Expansão .	109
Fig. 55 – Situação topográfica do Eixo Histórico de Expansão	109
Fig. 56– Estrutura ecológica fundamental – Sistema húmido do Eixo Histórico	110
Fig. 57– Elementos de água no Eixo Histórico	110
Fig. 58 – Espaços Verdes do Eixo Histórico de Expansão	113
Fig. 59 – Igrejas e Conventos ao longo do Eixo.....	117
Fig. 60 – Mobilidade e Acessibilidade no Eixo.....	121
Fig. 61 – Plano Geral de Urbanização e Expansão de Lisboa de 1948 - (Etienne de Gröer).....	124
Fig. 62 – Plano Director de Urbanização de Lisboa de 1959.....	124
Fig. 63 – Plano Geral de Urbanização da Cidade de Lisboa de 1977.....	125
Fig. 64 – PDM de Lisboa de 1994.....	127
Fig. 65 – PGIFR de 2008 no contexto do Eixo Histórico de Expansão.....	130
Fig. 66- Proposta para Alcântara no PGIFR de 2008	131
Fig. 67 - Proposta para Belém no PGIFR de 2008	131

Fig. 68 – Plano Director Municipal de 2012 no contexto do Eixo Histórico de Expansão	132
Fig. 69 – Focos de Intervenção ao longo do Eixo Histórico de Expansão.....	137
Fig. 70 Fig. 71 - Evolução histórica do Foco Alcântara.....	141
Fig. 72 – Enquadramento do Foco e Fotografias históricas.....	143
Fig. 73 – PU de Alcântara	145
Fig. 74 – Maqueta da Proposta de Siza Vieira, Carlos Castanheira e Luís Mendes	147
Fig. 75 – Maqueta da Proposta de Sua Kay	147
Fig. 76– Proposta para Alcântara de 2016	148
Fig. 77 – Projeto <i>Electronic Lens</i>	149
Fig. 78 – Projeto <i>Murmur</i>	150
Fig. 79 – Docas de Alcântara – Paisagem Noturna	151
Fig. 80 – Diagrama de Análise de Comércio e Habitação do Foco Alcântara....	153
Fig. 81– Divisão de Lote no Foco Alcântara.....	154
Fig. 82– Perfil FF’ no Largo do Calvário	154
Fig. 83- Conjunto de Fachadas Norte da Rua de Alcântara	154
Fig. 84- Princípios de Intervenção e Perspetiva do Foco Urbano	155
Fig. 85 – Diagramas de Intenções no Foco Alcântara – Parte 1.....	156
Fig. 86 – Diagramas de Intenções no Foco Alcântara – Parte 2.....	157
Fig. 87 – Esquízo de Intenções no Foco Alcântara	158
Fig. 88 – Desenho do Terreiro do Paço	173
Fig. 89 Fig. 90 – Perspetivas da Rua de São Paulo e Rua 1º de Maio	173
Fig. 91 Fig. 92 – Perspetiva da Rua 1º de Maio e Desenho do Mosteiro dos Jerónimos	173
Fig. 93 Fig. 94 – Perspetiva da Rua de Pedrouços e da Rua Damião de Góis ..	174
Fig. 95 – Perspetiva do Eixo histórico no Foco Alcântara.....	174
Fig. 96 Fig. 97 – Perfis transversais da Rua da Junqueira e Largo do Calvário – Escala 1/500	175
Fig. 98 – Esquema do processo de trabalho	176
Fig. 99 - Limite ribeirinho de 1807.....	177
Fig. 100 - Limite ribeirinho de 1856-58	177
Fig. 101 - Limite ribeirinho de 1911.....	177
Fig. 102 - Limite ribeirinho de 1950.....	178

Fig. 103 - Limite ribeirinho actual.....	178
Fig. 104 – Maquetas do Eixo histórico de expansão	179
Fig. 105 – Torre de Belém (1830)	180
Fig. 106 – Iconografia antiga dos Jerónimos (séc. XVIII).....	180
Fig. 107 Fig. 108 – Palácio das Necessidades (1830) e Cais do Tejo (1881) ...	181
Fig. 109 Fig. 110 – Terreiro do Paço (data desconhecida e 1830 respetivamente)	181
Fig. 111 – Lisboa Romana - <i>Olisipo</i>	182

ÍNDICE DE QUADROS

Quadro 1 – Tipologias de Espaço Público	32
---	----

LISTA DE ACRÓNIMOS

- AML – Área Metropolitana de Lisboa
- CML – Câmara Municipal de Lisboa
- CRIL – Cintura Regional Interna de Lisboa
- GEO – Gabinete de Estudos Olissiponenses
- GESTU – Gabinete de Estudos e Sistemas em Tecnologias da Arquitetura e Urbanismo
- GEU – Gabinete de Estudos de Urbanização
- KM – Quilómetro (Unidade de Medida)
- M – Metro (Unidade de Medida)
- LBPOTU – Lei de bases da política de ordenamento do território e de urbanismo
- MOPTC – Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações
- MUPI – *Mobilier Urbain Pour l'Information* (mobiliário urbano para a informação)
- OESMP – Orientações Estratégicas para o setor Marítimo Portuário
- PDM – Plano Diretor Municipal
- PDUL – Plano Diretor de Urbanização de Lisboa
- PEDPL – Plano Estratégico de Desenvolvimento do Porto de Lisboa
- PEL – Plano Estratégico de Lisboa
- PGUEL – Plano Geral de Urbanização e Expansão de Lisboa
- PGUL – Plano Geral de Urbanização de Lisboa
- POZOR – Plano de Ordenamento da Zona Ribeirinha
- SRU – Sociedade de Reabilitação Urbana

1. INTRODUÇÃO

Esta dissertação intitulada *Cidade, Identidade e Conexões Urbanas. O Eixo do Terreiro do Paço a Algés* tem como objetivo aprofundar e refletir sobre os conhecimentos relativos aos processos de crescimento das cidades e aos seus desenvolvimentos morfológicos considerando os Eixos históricos de expansão como elementos orientadores das formas de produção urbana.

A cidade e as suas formas de crescimento compõem um tema complexo, associado a múltiplos fatores que se traduzem numa expressão espacial e temporal do mesmo. Este tem grande influência na vida quotidiana do Homem e é com ele que são reveladas distintas interações que marcam a forma e o desenho do tecido urbano.

Este documento incide sobre o contexto da cidade europeia e dos seus processos de desenvolvimento ao longo do tempo, tendo os eixos históricos de expansão urbana como uma matriz morfológica essencial na estrutura da cidade. O trabalho expõe de que forma é que estes eixos assumem um papel importante na preservação da memória e como os mesmos detêm características orientadoras para a produção de novos espaços públicos, como contributo para a construção de narrativas urbanas.

Partindo do centro da cidade, Lisboa cresce e expande-se sob uma estrutura radio-concêntrica onde os eixos históricos de expansão apresentam um papel de ligação e de acesso entre o centro e a periferia da cidade (Consiglieri, Ribeiro, Vargas e Abel, 1993). Para além do eixo urbano em estudo, que se desenvolve a Oeste, entre o Terreiro do Paço e Algés, existem outros que também estruturam a expansão da cidade de Lisboa como é o caso da estrada de Benfica e da estrada do Lumiar a Norte e da estrada de Xabregas a Este (Ferreira, 2010).

Assim, o trabalho é consequência de reflexões que assentam sobre a paisagem urbana da cidade na qual se reconhecem formas lineares de concentração urbana. Estes elementos constituem a matriz de produção urbana referente às transformações de ocupação territorial que assentam sobre a progressiva urbanização ao longo do tempo. Desta forma, estes itinerários foram conduzindo à expansão das cidades e contribuindo para a discussão sobre oportunidades futuras de intervenções.

Para um melhor entendimento do tema, selecionou-se um eixo histórico de Lisboa: o eixo entre o Terreiro do Paço e Algés assumindo-se este como objeto de estudo da presente dissertação que se entendeu como um exemplo significativo do crescimento e expansão da cidade sendo este, parte integrante da extensa frente de água pela qual, a cidade de Lisboa é caracterizada. De seguida, a partir de uma base bibliográfica e percorrendo o espaço, pretende-se dar a conhecer o eixo, caracterizando, descodificando e interpretando a sua realidade. Esta análise tem como pressuposto apresentar pistas e metodologias de intervenção que possam ser uma mais-valia para o futuro do eixo assim como para o futuro de outros elementos urbanos com semelhantes características. Neste contexto foram selecionadas áreas de intervenção que se entenderam como focos urbanos com mais problemas e oportunidades de projeto ao longo do objeto de investigação: o foco Algés, o foco Junqueira, o foco Alcântara e o foco Baixa. Dos quatro focos indicados, destacou-se o foco estratégico Alcântara para se apresentar um conjunto de apontamentos urbanos, históricos e arquitetónicos que caracterizem a área em questão. A escolha deste foco prendeu-se com o facto de este corresponder à área onde existe uma quebra evidente na continuidade do eixo histórico. Esta parte mais prática traduz-se numa reflexão que possa ser um contributo para melhorar as vivências e sociabilidade das pessoas que habitem ou venham a habitar estes espaços. Por outras palavras, esta dissertação tenciona ser um contributo para o desenvolvimento de metodologias, estratégias e diretrizes de intervenção no espaço público da cidade contemporânea.

Espera-se também, que este trabalho final de mestrado consiga ser uma contribuição teórica, acompanhada pelo uso exemplificativo de imagens recolhidas e produzidas assim como também de diagramas que sejam síntese da informação textual. Neste sentido, pretende-se construir uma base para o entendimento e consolidação de conceitos relativos ao crescimento das cidades e espera-se assim que o trabalho também seja uma base teórica de apoio para futuros projetos urbanos e arquitetónicos tanto ao longo do eixo histórico em estudo como noutros espaços públicos.

Esta dissertação foi realizada segundo uma metodologia e como tal ela adapta métodos de trabalho específicos que são descritos no enquadramento do trabalho que se segue. É no ponto seguinte da dissertação que se encontra exposta

a justificação da escolha do tema assim como igualmente se encontram descritos os objetivos a que este trabalho se propõe a cumprir.

1.1. A PERTINÊNCIA DO TEMA E AS OPORTUNIDADES

Percebendo a importância da identidade do território, pretende-se que este trabalho final de mestrado explore qual a inserção de um eixo urbano estruturante em Lisboa com o objetivo de compreender qual a sua expressão na contemporaneidade. Da mesma forma pretende-se perceber qual a importância das permanências no tecido urbano como forma de desenvolvimento da cidade. A escolha desta temática decorre no âmbito da participação no Projeto de Investigação em curso na Faculdade de Arquitetura da Universidade de Lisboa no gabinete *GESTU* coordenado pelo Professor Doutor Carlos Henriques Ferreira. Este assenta sobre uma aproximação multidimensional às questões urbanas com particular destaque na relação entre a morfologia, as políticas urbanas e os planos e estratégias que lhes dão suporte. O presente documento justifica-se pelo interesse pessoal e pelo facto de se envolver com diversas temáticas como é o caso do espaço público, da regeneração urbana e da identidade do lugar, entre outros.

Para além do que já foi identificado como justificação temática, uma das motivações que conduziu para a escolha de Lisboa foi o facto de esta se considerar como uma cidade exemplar face às potencialidades do tema desta dissertação. Lisboa tornou-se numa cidade fascinante, possível e fácil de percorrer, desta forma, caminhando pelo seu território, fotografando e desenhando a paisagem urbana do eixo e utilizando o corpo como instrumento de medição e de registo da envolvente do objeto de estudo foi possível o reconhecimento direto da área de estudo. Este foi um facto fundamental e também uma vantagem para a caracterização do eixo histórico de expansão e consequentemente para o entendimento do tema.

A análise, recuperação e discussão do património histórico/cultural pode ser vista como um recurso ao passado que permite perspetivar e compreender as dinâmicas de áreas urbanas. Estas podem ser relevantes para poder intervir no espaço e assim construir uma realidade que revele algumas narrativas urbanas. A

memória é um processo de montagem com diversas camadas que se vão sobrepondo e é através dela que as pessoas se relacionam umas com as outras e com o espaço urbano. Neste contexto podemos perspetivar Cidade como um processo de mudança que nos apresenta um conjunto de memórias definindo e ajudando a entender o presente.

Cidade é memória coletiva e por isso esta é uma questão muito importante uma vez que é ela que gera identidade através da qual as pessoas criam afeição, proximidade e conexões. Neste âmbito, o tema de trabalho desenvolvido gera oportunidades para a requalificação da cidade e propõe um olhar para o território numa perspetiva temporal como ferramenta urbana de desenho e de propostas para novos espaços públicos ou para a requalificação de outros já existentes.

1.2. OBJETIVOS DE TRABALHO

Um dos objetivos desta dissertação é perceber qual o papel dos Eixos históricos de expansão como matriz morfológica das cidades e o que os mesmos representam na atualidade. Assim, um dos objetivos deste trabalho final de mestrado será o de apresentar distintos conceitos e definições associados ao desenvolvimento urbano a partir dos percursos históricos das cidades. Pretende-se então estudar e compreender as variáveis de origem e caracterização destes itinerários urbanos primordiais. Alguns dos conceitos prendem-se com a análise histórica, requalificação urbana e valorização patrimonial por forma a relacionar a memória dos lugares com o espaço público e com as suas conexões urbanas.

Para complementar este estudo selecionou-se o Eixo histórico de expansão entre o Terreiro do Paço e Algés para fundamentar as bases teóricas a serem apresentadas. Desta forma, este estudo tem o pressuposto de procurar uma definição abrangente da área por forma a compreender o seu desenvolvimento e a importância histórico/cultural na identidade do território. É neste contexto que se pretende também apresentar pistas e diretrizes que aplicar-se-ão à requalificação deste mesmo eixo de expansão consolidado entre o centro e a periferia da cidade de Lisboa.

No âmbito do itinerário referido, é apresentada uma malha urbana onde se procura a recuperação de uma memória perdida e no qual é necessário considerar diversos temas como a monumentalidade no caso de Belém, a desindustrialização

no caso de Alcântara e outros comuns a todo o percurso histórico como a linha férrea e a ligação da cidade ao rio. Estes fatores trazem a possibilidade de explorar de que forma as ferramentas históricas podem resolver desafios ao projetar o espaço urbano e deste modo melhorar conexões urbanas, valorizando o comércio tradicional, a circulação pedonal, o património, a memória industrial e as relações que este eixo apresenta com a água. Para finalizar, é também objetivo deste trabalho final de mestrado, apresentar pistas de intervenção que se relacionem com as bases teóricas a serem desenvolvidas, potencializando assim a paisagem urbana e a identidade dos lugares. Deste modo, pretende-se apresentar metodologias e diretrizes de intervenção no espaço público do Eixo Histórico da cidade contemporânea que sirvam de exemplo ao desenvolvimento de outras metodologias e que sejam uma mais-valia para o reconhecimento de futuras propostas de espaços públicos.

1.3. METODOLOGIA E ESTRUTURA

A concretização e o desenvolvimento do trabalho final de mestrado serão divididos e apresentados em diversas fases com o propósito de ajudar a cumprir os objetivos, a organizar e a estruturar o trabalho segundo uma metodologia.

Uma primeira fase de trabalho consistiu na validação da escolha do tema. Este assentou na realização de pesquisa e na recolha de informação sobre a expansão das cidades e sobre eixos urbanos lineares contínuos como elementos estruturantes do desenvolvimento do tecido urbano. Do mesmo modo, realizou-se a recolha de dados sobre a área na qual incidiu a dissertação. Esta recolha de informação foi feita através de pesquisa bibliográfica, histórica e cartográfica. Foi nesta fase que encontramos desafios na leitura de outros trabalhos e na informação recolhida que ajudaram à definição da escolha do tema assim como da área de estudo percebendo qual a sua pertinência.

Uma segunda fase consistiu na consulta bibliográfica. Para o entendimento da componente teórica da problemática abordada no trabalho final de mestrado, tornou-se essencial a consulta bibliográfica relativa ao tema: qual o papel de um eixo estruturante como dinamizador da cidade? A bibliografia relativa às temáticas que se interligam com o tema principal a que esta dissertação se propõe

a explorar como o espaço público, a sociologia e a morfologia urbana é bastante diversificada e extensa. Como tal, a mesma foi selecionada por forma a perspetivar e a entender quais os problemas assim como quais as oportunidades que o tema abordado apresenta com maior relevância para a atualidade. A seleção bibliográfica apresentada tem como principal objetivo compreender a essência multidisciplinar necessária à abordagem teórica do desenvolvimento do tecido urbano sobre a qual assenta a investigação do tema proposto pelo presente documento. Este integra as questões metodológicas com diversos aspetos como a história da cidade e de como esta se foi desenvolvendo ao longo do tempo, a morfologia urbana e a relação desta com os estudos sociais relativos ao uso do espaço e as metodologias estratégicas para futuras intervenções no espaço público de requalificação de Eixos Históricos lineares e contínuos presentes e identificáveis numa cidade de matriz europeia.

Consultou-se diversos artigos científicos assim como livros de referência para se proceder à análise de um eixo estruturante da cidade de Lisboa: “Eixo entre o Terreiro do Paço e Algés”, com o intuito de adquirir conhecimentos e bases para se conseguir uma definição abrangente do Eixo por forma a compreender o seu desenvolvimento e a importância histórico/cultural na identidade do território.

Após a fase apresentada anteriormente, seguiu uma outra fase de trabalho que se baseou em apresentar diferentes casos de estudo que se relacionassem e que tivessem como base o mesmo princípio da temática do trabalho e do Eixo de estudo desta dissertação.

De seguida, fez-se uma análise do Eixo histórico de expansão em estudo, fazendo um enquadramento histórico e procedendo a levantamentos de campo fotográficos e funcionais com o objetivo de elaborar elementos de apoio à reflexão crítica do tema e Eixo em estudo. Esta fase foi igualmente caracterizada também pela observação direta do local, percorrendo o espaço público do Eixo entre o Terreiro do Paço e Algés. Registando as suas particularidades por intermédio do desenho e do próprio olhar foi-se descobrindo desta forma, os sedimentos do passado que serviram de suporte para o reconhecimento das diferentes partes e elementos constituintes do Eixo Histórico. Este reconhecimento constitui uma vantagem para apresentar pistas de intervenção metodológicas para melhorar a qualidade do espaço público do mesmo. Ainda

nesta fase de trabalho procedeu-se à análise dos planos, programas e projetos de gestão ao longo do objeto de investigação por forma a compreender também de que forma as acções do planeamento são determinantes no desenvolvimento do Eixo Histórico.

Uma outra parte da dissertação teve como objetivo, através da compreensão da temática apresentada, o desenvolvimento de metodologias, pista estratégias e diretrizes de intervenções futuras no Eixo histórico de expansão em estudo (entre Terreiro do Paço e Algés). Esta fase de trabalho correspondeu à seleção crítica de focos de intervenção ou seja, áreas potenciais para o projeto urbano que sejam uma mais-valia para a coesão e continuidade urbana do eixo. Esta parte do trabalho, envolveu outros conceitos urbanísticos como o espaço público e ligado a este, a requalificação urbana e a identidade do lugar, entre outros, elaborando um discurso reflexivo sobre o modo de intervir no espaço público. Para tal, o trabalho assentou numa base bibliografia específica acompanhada por informação textual com diagramas sínteses da mesma que têm como finalidade ajudar na legibilidade e compreensão do documento a que esta dissertação se refere. Para a concretização desta parte do trabalho também são apresentadas referências de intervenção e de requalificação em Eixos urbanos que constituem bons exemplos práticos de projetos e de avaliação da qualidade dos espaços públicos existentes.

Numa penúltima fase, pretendeu-se elaborar e fundamentar aspetos críticos e reflexivos de acordo com os objetivos já referidos, acerca do tema em desenvolvimento assim como do Eixo em análise. Para tal foi necessário ter em conta a consulta das bases bibliográficas e de análise realizadas durante o desenvolvimento da dissertação.

A última fase do trabalho final de mestrado consiste na revisão e finalização do mesmo apresentando as diversas conclusões.

Desta forma, esta dissertação encontra-se dividida em 6 capítulos apresentando ainda no início do trabalho, o resumo, os agradecimentos, o índice de figuras e a lista de acrónimos e no final a bibliografia e os anexos.

O primeiro capítulo refere-se à introdução da temática dos objetivos e da metodologia a desenvolver. O segundo e terceiro capítulos explicitam o estado dos conhecimentos e os distintos conceitos associados à caracterização e interpretação dos percursos primordiais que conduziram à expansão urbana como matriz morfológica das cidades. O quarto capítulo destina-se à contextualização e

análise que caracterizam o Eixo histórico de expansão entre o Terreiro do Paço e Algés assim como a sua envolvente. O quinto capítulo apresenta-se como a aplicação prática do trabalho apontando para um conjunto de princípios e diretrizes de intervenção que poderão ser aplicadas ao itinerário histórico referido. O sexto e último capítulo destina-se às conclusões e considerações finais da dissertação desenvolvida.

2. CIDADE, IDENTIDADE E CONEXÕES URBANAS

Este capítulo trabalha as questões do crescimento morfológico das cidades a partir de Eixos históricos de expansão como elementos primordiais que conduziram à expansão e ao desenvolvimento urbano das mesmas. Estes são dois conceitos transversais a tempos diferentes que passando por limites distintos originam diferentes formas urbanas que marcam a identidade da cidade. Assim faz-se uma nota introdutória das referências bibliográficas que serviram para melhor compreensão dos conceitos referentes à temática do trabalho.

(...) poderemos tentar ultrapassar o mistério das formas, e buscar a construção do método, através da (...) aproximação da contextualização, a reconstrução dos cenários de uma realidade que em parte se esvaiu, a busca do significado e da memória...que, através desse enfoque histórico, vamos encontrar (...) Assim, nos é permitido dirigir perguntas à cidade, indagando a respeito de sua formação, já que a história da cidade é a história de sua produção continuada.

(Santos, 1994, p.35)

Para a compreensão do tema: *Cidade, Identidade e Conexões Urbanas. O Eixo do Terreiro do Paço a Algés* com o fim de conseguir perceber qual o papel de um eixo estruturante como dinamizador da cidade para desenvolver metodologias e diretrizes de intervenção, objetivo ao qual este trabalho final de mestrado se propõe, tornou-se essencial complementar a revisão de obras bibliográficas teóricas relativas ao mesmo. Esta revisão deu suporte para um melhor entendimento na evolução e na leitura morfológica destes elementos que constituem na cidade espaços públicos lineares e contínuos que se assumem como entidades conectoras. Estas entidades conectoras podem ser de diferentes espaços, edifícios, caminhos, ruas e avenidas que lhe são adjacentes e que deste modo representam o maior palco da vida quotidiana. Para este fim procedeu-se a um enquadramento histórico no qual se selecionaram marcos específicos que se

consideraram pertinentes no que diz respeito às constantes transformações e evolução ao longo do tempo destes espaços canais.

Etimologicamente, a palavra *rua e rue identificam-se com a raiz anglo-saxónica ride, passagem de um lugar para o outro, e a evolução para road passou a sugerir o movimento para alcançar determinado destino ou o transporte de bens e pessoas em veículos de tracção animal ou automóveis* (Alves, 2003, p.60).

Relativamente às questões morfológicas e tipológicas dos Eixos históricos de expansão, uma das referências bibliográficas que não se pôde deixar de consultar foi a investigação que tem vindo a ser desenvolvida na Faculdade de Arquitetura da Universidade de Lisboa pelo centro de investigação *FormaUrbis Lab* sob a coordenação do Professor Doutor Carlos Dias Coelho com o Projeto de Investigação *A Rua em Portugal – Inventário Morfológico* através do qual têm surgido livros e também diversas teses de mestrado e de doutoramento.

Entre os vários trabalhos produzidos com base na investigação referida anteriormente, uma das mais pertinentes é a dissertação de doutoramento de Sérgio Proença que se intitula como *A diversidade da Rua na cidade de Lisboa. Morfologia e Morfogénese*.

Cidade é um tema difícil de abordar uma vez que constitui em grande escala, uma conceção e criação no espaço que apenas é perceptível no decorrer de grandes períodos de tempo. A forma das cidades relaciona-se diretamente sobre a possibilidade de mudança e deste modo *apenas parcialmente é possível controlar o seu crescimento e a sua forma. Não existe um resultado final, mas somente uma contínua sucessão de fases* (Lynch, 1960, p.12).

É o conjunto dessas mudanças e fases que dão lugar a uma história no tempo e que estabelecem uma memória nas pessoas construindo assim a identidade individual e coletiva de uma cidade. Igualmente, também o Espaço Público possui num papel importante pois reconhece-se como ambiente de eventos, coexistência e interação, tornando-o no suporte dessa memória. Os lugares da cidade, que dão lugar às paisagens construídas, são desta forma, uma referência de significados simbólicos que organizam cenários de recordação.

A questão da memória coletiva encontra-se vinculada com a ideia de identidade que apresenta um significado de particularidade e implica o reconhecimento de algo como entidade separável. Esta é uma ideia que se

encontra referenciada por diversos autores, como Kevin Lynch (1960) e que merece destaque nos estudos sobre as cidades e no reconhecimento da sua imagem, em especial no que diz respeito ao que lhe dá suporte como a história, a geografia e a cultura. Também o autor Denys Cuche, um antropólogo e sociólogo, afirma existirem diferentes abordagens que procuram caracterizar o conceito de identidade como acontece com o património, a genética e ainda as questões objetivas, onde se encaixa a cultura, e as questões subjetivas, ligadas à imaginação e a ideias ideológicas. A identidade estabelece um carácter dinâmico e multidimensional e por isso é um conceito complexo e difícil de definir mas por outro lado, também é um tema flexível dado que vai tendo variações. Esta flexibilidade é uma constatação que faz com que em qualquer momento, a identidade possa vir a sofrer reformulações e do mesmo modo assumir-se com um carácter manipulador (Cuche, 1999).

2.1. O PAPEL DOS EIXOS HISTÓRICOS COMO ELEMENTOS ORIENTADORES DAS FORMAS DE PRODUÇÃO URBANA

Os contextos ditos “Históricos”, formados por ruas decorrentes de sedimentação urbana ao longo do tempo, (...) resultam (...) de uma sucessão de adições pontuais ao tecido urbano, ao longo de direcções naturais de expansão.

(Machado, 1993, p.30)

Desde a pré-história que o Homem percorre o território a pé deixando marcas físicas designadas por caminhos quando estes assumem um carácter de domínio coletivo. Deste modo, pode-se afirmar que, *para que um caminho exista ele tem de assumir na comunidade um estatuto de apropriação colectiva de trajecto, sucessiva e repetidamente praticado pela comunidade – para ir de “A” a “B”* (Machado, 1993, p.45). Isto significa que nesta definição primordial de Eixo histórico de expansão que se inicia como um simples caminho, já as questões culturais assumem uma função substancial para o seu aparecimento no que se refere à necessidade de ocupação e organização do território. A prática espontânea de percorrer repetidamente um determinado caminho do espaço exterior desocupado que pontua o território de forma primordial, pode então ter no seu início a influência, entre outras, de questões religiosas ou defensivas. Estas

conduziram, na maior parte das vezes, à formação de formas urbanas de carácter circular que estabeleceram a fisionomia mais comum das géneses das Cidades (Machado,1993). Estes trajetos circulares e também outros de carácter linear apresentavam uma forma tortuosa sobretudo devido ao seu posicionamento geográfico e apesar da sua utilidade como espaços de circulação é junto destes espaços canais que se começam a criar lugares privilegiados ao convívio comunitário como também à criação de edifícios de habitação e lazer.

Com o passar do tempo só nos séculos III e II a.C. é que esta noção de caminho vem ganhar uma nova dimensão com a chegada do Império Romano que passa a assumir este espaço canal linear, até então designado por caminho, como o elemento mais importante para o crescimento, organização e desenvolvimento da urbe passando deste modo, a surgir de uma maneira pensada e estruturada. Assim, é a partir da presença Romana que se adquirem referências específicas da estrutura urbana que se desenvolveram e vieram a dar origem a tantas cidades como é o caso da cidade de Lisboa.

Deste modo, torna-se relevante fazer um enquadramento histórico que descreva de uma forma sintetizada a importância da matriz romana para o crescimento e desenvolvimento de eixos históricos presentes em diversas cidades europeias.

A Matriz Romana e os Eixos Históricos de Expansão

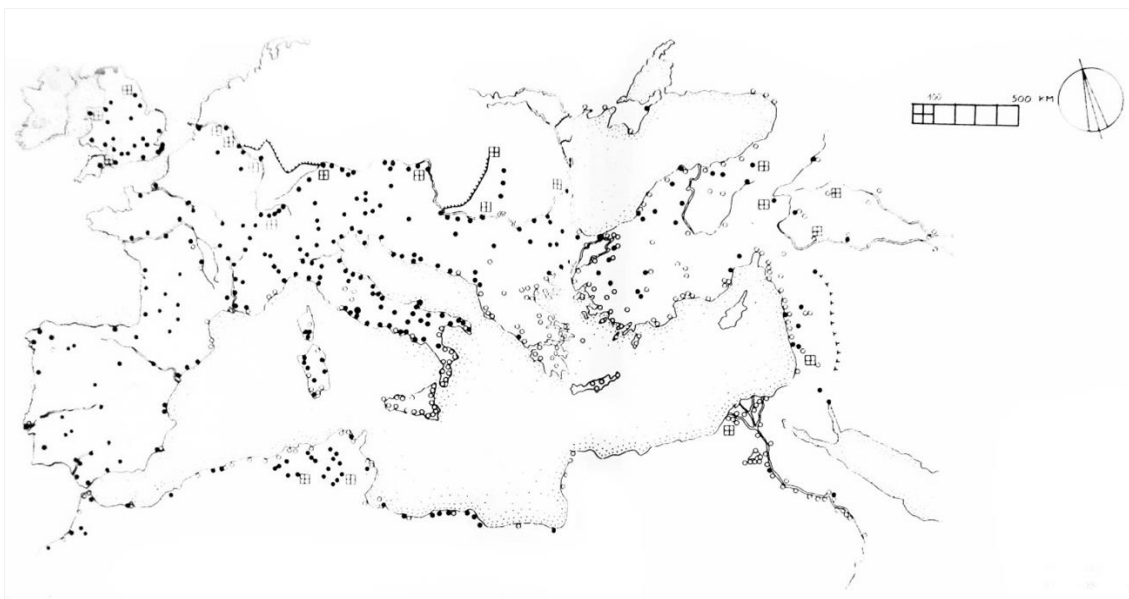


Fig. 1 - Cidades do Império Romano

Fonte: Benevolo, 1995, pp. 22- 23

(...) *terminando no terreiro (...) ou ligando a outra porta da muralha. Desempenhava, de forma mais evidente (...) um papel de um cardos ou decumanus do urbanismo romano, pois assumia-se como um verdadeiro eixo estruturador, sempre gerador e fundacional da malha urbana.*

(Rossa, 2002, p.222)

A chegada do império romano veio trazer uma completa transformação do espaço urbano e por isso representa um momento fundamental na história do urbanismo sendo que, foi um marco para a fundação de novas cidades mas também para uma total renovação urbanística de outros aglomerados pré-romanos existentes.

O império romano marca um período da história, caracterizado pela inovação, que com a projeção e construção de diferentes infraestruturas e edifícios públicos, vieram possibilitar e assegurar melhores condições de vida à população. Assim, o *Império Romano (...) faz emergir na paisagem as formas regulares dos loteamentos agrícolas, das estradas, das pontes, dos aquedutos, das linhas de fronteira, dos canais, dos portos, como suporte funcional (...) que se propagou num amplo espaço geográfico* (Benevolo, 1995, p.23).

Outra inovação trazida pelos romanos e talvez a mais relevante em especial para o estudo de Eixos históricos de expansão como estruturadores e geradores da malha urbana, foi a inserção do *ideal hipodâmico* (Alarcão, 1987, p.48) que contribuiu para um reordenamento total do território. Das diversas infraestruturas introduzidas pelos romanos, a instalação de esgotos e o fornecimento de água através da construção de aquedutos foram das mais significantes para a cidade sendo que um aqueduto para além de proporcionar o bem-estar da comunidade confere sobretudo uma edificação monumental que transformou a aparência e expressão das cidades.

O urbanismo romano é reconhecido sobretudo na inovação da *planta hipodâmica* que consistia num modelo de cidade ideal, orientada no sentido do nascer ao pôr do sol, na qual a estrutura do seu desenho urbano assentava numa estrutura definida por dois Eixos viários principais. Estes cruzavam perpendicularmente um com o outro e localizavam-se no centro geométrico da malha urbana que definiam: o *Cardo* que marcava o sentido Norte-Sul e o *Decumanus* que marcava o sentido Este-Oeste. Esta malha era também

complementada por um conjunto de outras ruas paralelas aos dois Eixos principais descritos acima criando desta forma uma quadrícula de malhas regulares que conferia às cidades uma planta urbana regular.

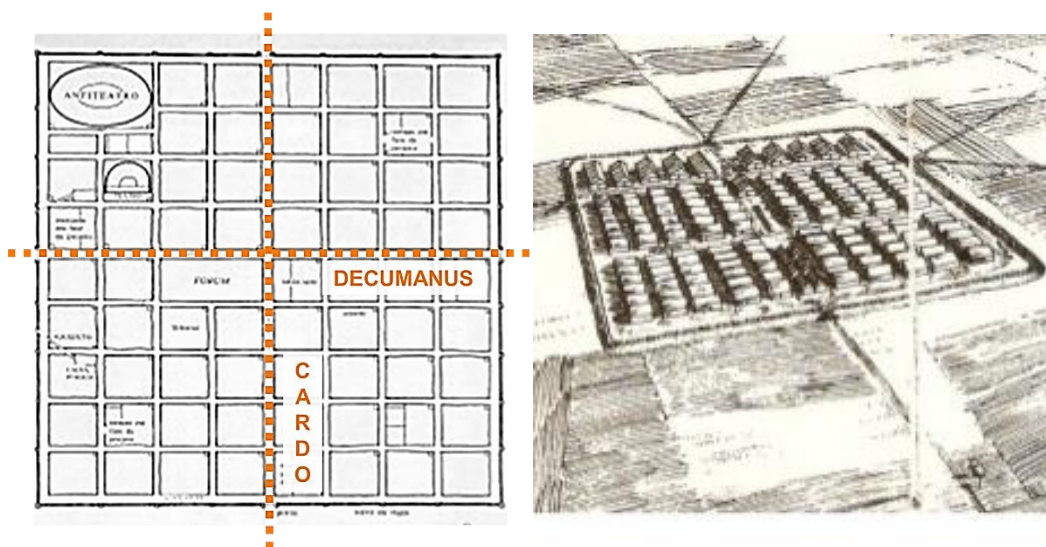


Fig. 2 – Esquema da Cidade Regular dos Romanos

Fonte: <http://pt.slideshare.net/CintiaNogueiradeCarvalho/grcia-e-roma-prof-thays-zenkner>

A maioria das cidades romanas eram muralhadas e por isso, nesses casos também o *Cardo* e o *Decumanus* eram elementos estruturadores do tecido urbano sendo que definiam quatro portas principais de entrada e saída da cidade nos seus alinhamentos. Apesar das muralhas, estas ruas primordiais (o *Cardo* e *Decumanus*) prolongavam-se para além do perímetro romano sendo que as necrópoles se desenvolviam ao longo destes eixos contínuos. Podemos afirmar que este período histórico marca o início dos caminhos ancestrais de expansão como elementos que vieram estruturar, gerar e organizar distintas cidades.

Este modelo de traçado esteve sempre presente nas cidades romanas mesmo quando não podia ser totalmente aplicado uma vez que a topografia nem sempre apresentava condições favoráveis à sua implantação (Alarcão, 1987).

O novo sistema descrito no parágrafo anterior, introduzido pelos romanos, vem comprovar de que forma é que Eixos urbanos de matriz morfológica eram e continuam a ser atualmente elementos urbanos estruturantes. Ainda hoje, estes itinerários primordiais ou seja os Eixos históricos de expansão conseguem ser identificados em diferentes cidades europeias como acontece com o caso de estudo: o Eixo histórico de expansão entre o Terreiro do Paço e Algés na cidade de Lisboa.

No que diz respeito à cidade de Lisboa, a sua historiografia destaca dois fatores que conduziram para a sua importância ao longo dos tempos e que são: a sua excepcional localização geográfica, na foz do maior rio da Península Ibérica, e as excelentes condições estratégicas e portuárias que esta cidade apresenta e que a caracterizam como a cidade que permite a charneira de navegação entre o Atlântico e o Mediterrâneo (Silva, 2005).

Os romanos permaneceram no local, que conhecemos hoje por Lisboa e que é a cidade Capital de Portugal, durante mais de seis séculos, atribuíram-lhe o nome de *Olisipo*. Foi nesta cidade que fizeram crescer uma colonização com um conjunto significativo de edifícios e equipamentos públicos indispensáveis à sua cultura e sociedade (França, 2005). Instalados no alto da colina de São Jorge, é neste período que os romanos constroem na cidade de *Olisipo* as muralhas, que atualmente constituem parte do património arqueológico da cidade de Lisboa, com o fim de trazer uma proteção militar à urbe romana. Mais tarde, sem perder a sua designação de *Olisipo*, a cidade obtém um novo nome, passando a intitular-se de *Felictas Julia*. Lisboa, devido à presença próxima do estuário do Tejo, consequência da sua posição geográfica de exceção, tornou-se numa cidade fundamental no que se refere ao domínio territorial militar e civil de Roma. Do mesmo modo Lisboa é uma cidade fundamental no que diz respeito à independência económica que é conseguida fundamentalmente através das atividades comerciais que tinham grande influência para o desenvolvimento urbano desta cidade (Proença, 2014).

Os Eixos históricos que apresentam características estruturais nas cidades podem dar origem a diferentes formas de produção urbana em relação ao seu contexto de raiz, no qual podem ser obtidas por diferentes formas de agregação ou adição de diferentes ruas. Assim, os Eixos históricos de expansão podem surgir por diferentes tipos de agregação: por agregação sequencial que se traduz em Eixos contínuos, por agregação convergente que origina Eixos radiais e ou por agregação composta que ocasiona o aparecimento de Eixos ramificados (Amado, 2012).

O primeiro tipo de produção identificado, que resulta pela adição sequencial de arruamentos e que gera Eixos de grande continuidade, é o tipo de produção urbana que tem uma maior relevância para esta dissertação. Este é aquele, que de forma maioritária, atinge uma maior extensão no território.

Dois Eixos históricos que exemplificam este tipo de produção urbana em Lisboa são: o Eixo histórico de expansão que estabelecia a ligação entre Lisboa e Sintra e o Eixo histórico de expansão (antigo percurso ribeirinho) que estabelecia a ligação entre Lisboa e Cascais. Este segundo exemplo é o Eixo que integra o itinerário primordial entre o Terreiro do Paço e Algés ao qual este trabalho se propõe a analisar e a caracterizar. *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 (...) estes itinerários, como a velha estrada de Sintra, o velho caminho para (...) Cascais (...) configuram as estruturas da expansão urbana* (Ferreira, 2010, p.129).

O que este trabalho pretende mostrar é de que forma o processo de desenvolvimento de uma cidade se interliga com as suas ruas principais que se originam estrategicamente segundo diversos fatores, como é o caso da sua localização geográfica. Estes fatores dão lugar a percursos de matriz morfológica que permitem a ligação entre diferentes centros urbanos. Estes Eixos históricos de expansão de grande continuidade física, representam contemporaneamente a estrutura originária de todo o tecido urbano e nalgumas cidades, esses mesmos Eixos matrizes de produção urbana, ainda hoje conseguem ser identificados e reconhecidos nos tecidos urbanos das cidades. Deste modo, os Eixos históricos de expansão podem ser percecionados como elementos essenciais para a leitura e interpretação do contexto atual das cidade mas principalmente para a requalificação dos mesmos e para o desenvolvimento de novas propostas urbanas.

A interpretação dos Eixos primordiais como matriz geradora do espaço urbano é baseada na prática indispensável de percorrer e aceder o espaço, através de caminhos, como é referenciado anteriormente no presente capítulo deste documento. Como tal, estes devem ser reconhecidos como itinerários de referência e de exceção numa cidade.

A compreensão do Eixo como um elemento gerador do tecido urbano prende-se com a sua natureza primordial e de expansão que apresenta num determinado aglomerado urbano ou seja, corresponde a um Eixo originário e de desenvolvimento do tecido urbano (Amado, 2012). Estes estabelecem a articulação com outras vias que os cruzam e por isso, os Eixos históricos de expansão são elementos de forte conexão urbana.

O Eixo como um elemento gerador da estrutura urbana apresenta configurações morfológicas que muitas vezes não se encontram estabilizadas. Isto ocorre porque tal como as cidades, também os elementos urbanos lineares que as constituem, sofrem mudanças ao longo do tempo e por vezes perdem o seu carácter exclusivo de Eixo de ligação obtendo assim, novas funções de estruturação do tecido urbano.

Das diferentes definições da palavra *eixo* que aparecem no dicionário de Inglês *Oxford*, a mais literal é: *uma linha principal de direcção, movimento, crescimento ou extensão*.

Em composições espaciais, como é o caso do urbanismo, o elemento linear encontra-se diretamente relacionado com a morfologia urbana, servindo como principal organizador dos diferentes elementos de composição que também *define a hierarquia e o sistema de referências ao longo da história do Urbanismo Português, presente e visível nas cidades do território continental, tal como nas cidades da expansão* (Amado, 2012, p.26).

Um Eixo histórico de expansão trata-se então de um espaço urbano de carácter linear e contínuo que organiza e interliga diferentes espaços e que tem limites fortemente definidos por constituintes naturais e ou construídos.

A particularidade dos Eixos Históricos de Expansão como eixos de continuidade linear ao longo da cidade

Para comprender el todo a partir de las relaciones de las partes, se utiliza el itinerario como instrumento de desplazamiento por la ciudad que permite comprender el enlace de dichas partes bajo una idea de unidad.

(Arredondo, 2009, p.324)

Quando se percorre uma cidade, constata-se que esta dispõe de uma grande riqueza morfológica o que justifica a sua abordagem ser tão complexa. Dentro dos diversos tipos de traçado morfológico que constitui uma malha urbana, a continuidade linear, que surge através da repetição e ou da adjacência de um determinado elemento, é tida neste trabalho como a génese para o desenvolvimento e para a expansão do tecido urbano. Segundo a teoria de

*Gestalt*¹, fundada por pensadores alemães, que estuda os elementos da linguagem visual, a lei da continuidade afirma que os pontos ou objetos que se articulam como um todo, formando linhas retas ou curvas segundo uma direção específica, assumem-se como um elemento contínuo que compreende uma forma mais suave.

Assim, a partir da ideia de caminho, percurso ou itinerário, assume-se um Eixo histórico de expansão como um elemento estruturante que se envolve num processo evolutivo no tempo de um elemento contínuo ao longo de uma cidade. De igual forma, estes Eixos históricos assumem-se como elementos percursos do seu desenvolvimento e organização, determinando assim a posição e localização dos edifícios que garantem a solidez da forma urbana e desta forma criando um canal principal de circulação.

Este tipo de processo de apropriação do espaço produz-se de uma forma sequencial, em adições sucessivas que formam longas continuidades pelo território que cruzam com diferentes espaços urbanos ou rurais e que geram outros novos. Por outro lado, apesar desta continuidade linear no tempo, ela nem sempre é visível no espaço contemporâneo devido ao facto de por vezes, no processo de crescimento urbano, existirem partes do percurso que se extinguem. Esta situação leva e provoca quebras visuais e físicas na continuidade dos Eixos históricos de expansão que podem ser perspectivadas como oportunidades para projetos urbanos.

Ao mesmo tempo que constituem no território uma continuidade linear, um itinerário histórico é também um elemento de conexão urbana pois comporta ao longo da cidade momentos de transição entre os diferentes espaços, interligando-os e articulando-os através dos tempos (Rodrigues, 2014) por toda a sua extensão longitudinal.

Uma outra questão pertinente na abordagem dos Eixos históricos como elementos orientadores das formas de produção urbana, uma vez que estes se produzem numa linha contínua do território, é o da expansão urbana. No contexto da presente dissertação, a expansão urbana desenvolve-se através dos Eixos históricos de expansão. Neste âmbito, são estes elementos de matriz morfológica do tecido urbano que conduzem a novos limites das cidades e que assim dão origem à expansão urbana das mesmas. Torna-se desta forma pertinente

¹ <http://www.linguagemvisual.com.br/gestalt.php>

apresentar também uma reflexão teórica sobre como um Eixo histórico pode ser precedente à expansão urbana das cidades.

Um Eixo Histórico como gerador da Expansão urbana

*Os espaços livres são um dos principais elementos morfológicos de articulação entre percursos e evolução urbana. A articulação desenvolve-se através da acessibilidade e da mobilidade, onde a variável espaço é um elemento activo no processo.*²

Os percursos de expansão e crescimento de uma cidade encontram-se interligados com a apropriação territorial do espaço que se encontra desocupado e que leva ao aparecimento de novos limites urbanos ao longo do tempo. Desta forma, os Eixos históricos dão origem a diferentes espaços e formas que marcam a identidade urbana de uma cidade. Associados a esses limites são identificados também diferentes processos não só de expansão como também o de deslocalização e centralização que levaram e levam a novas formas morfológicas.

O tecido urbano desenvolve-se então, com base em diferentes fatores entre os quais, a relação entre os processos de evolução urbana que se podem fundamentar segundo *certas linhas de força que representam (...) uma combinação de circunstâncias que estiveram na origem da cidade* (Cullen, 1971, p.113). Estes processos de evolução urbana, produzem distintos percursos extensos no território, que definem uma orientação específica de movimento e passagem quotidianos. Neste contexto, os percursos primordiais, de carácter linear, podem ser compreendidos como um dos fatores de influência para a morfologia mas sobretudo para a expansão urbana das cidades.

Isto resulta porque em contextos urbanos de expansão, os Eixos históricos surgem *associados a novas ocupações que são adicionadas a um núcleo urbano pré-existente* (Amado, 2012, p.83) o que significa que um Eixo histórico de expansão desenvolve-se a partir de um núcleo histórico também em crescimento.

² <http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/08.090/191>

Assim, as trajetórias formadas pela repetição de percursos pedonais, que se iniciam nos núcleos primordiais têm um efeito gerador na expansão de uma determinada cidade.

Um bom exemplo em Lisboa, que comprova a origem de trajetos primordiais de expansão urbana em núcleos primitivos e que ainda hoje pode ser identificado, é o Eixo formado a partir das antigas Portas de Santo Antão da muralha fernandina. Este Eixo histórico corresponde ao antigo itinerário que permitia a ligação entre as cidades de Lisboa e Sintra passando pelas antigas portas de Benfica em Lisboa.

Para além de formarem caminhos bem definidos no território, os Eixos históricos que apresentam características de expansão urbana, envolvem também aspetos sociais e culturais que surgem com os hábitos de um grupo particular de pessoas. *As leis sócio-espaciais (...) relacionam-se com questões de localização urbana, de direção de expansão, de amenidades, de continuidade e permanência (longa duração) de um vetor de expansão e das menores distâncias entre pólos, que podem acentuar e destacar um eixo de crescimento da cidade.*³

Pode-se afirmar que os fluxos sociais são fundamentais para o aparecimento e crescimento de Eixos históricos urbanos de expansão na medida em que estes se desenvolvem sobre uma base territorial com características geográficas específicas. Foram estas mesmas características que possibilitaram a construção de edifícios reais e religiosos para as classes mais altas mas também a construção maioritária de edifícios residenciais para as classes mais baixas que deram origem a que os Eixos históricos de expansão fossem simultaneamente de expansão territorial como de grande extensão comercial.

A propósito das características geográficas que conduzem à escolha preferencial de áreas em desenvolvimento para a expansão urbana, a topografia é sempre um fator base para o crescimento dos Eixos históricos de expansão urbana. Deste modo, torna-se relevante apresentar uma reflexão teórica de abordagem à topografia como um dos precedentes ao crescimento e à forma dos Eixos históricos de expansão urbana.

³ <http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/08.090/191>

A topografia como gerador base de Eixos urbanos

Qualquer rua (...) da cidade (...) existe sobre um suporte geográfico específico que lhe é preexistente (...) Ou seja, da relação que estabelecem com o quadro topográfico de suporte ao seu traçado.

(Proença, 2014, p.316)

Como afirma José Lamas, *a forma urbana não poderá ser desligada do seu suporte geográfico* (Lamas, 2014, p.63). O suporte geográfico de um sítio específico é a génese para o seu traçado urbano e conseqüentemente para a sua expressão e identidade.

As condições que levam à origem de um Eixo Histórico de crescimento urbano podem ser identificadas, através das características geográficas que um determinado local apresenta para estes elementos morfológicos, geradores da expansão urbana.

Neste âmbito, a topografia tem um papel de fundo no entendimento do suporte morfológico que se define pelo conjunto de distintos fragmentos viários que através de um processo aditivo torna-se caracterizador do traçado dos percursos históricos.

Os Eixos históricos de expansão são provenientes de acidentes topográficos ou ainda de outros elementos que marcam a paisagem e o território. Assim pode-se afirmar que as circunstâncias do sítio e contexto constituem a topografia como elemento gerador base de Eixos urbanos. (Fernandes, 2014).

Elemento Gerador – considera-se a topografia e em particular o relevo como factor condicionador da sedimentação do traçado, enquanto determinante que revela o ajuste entre os feitos humanos e a natureza na produção da cidade ao longo do tempo (Fernandes, 2014, p.155).

Em Lisboa, a ocupação da colina do castelo próxima ao rio Tejo, estabeleceu a ocupação e consolidação da frente ribeirinha da cidade. Esta condição conduziu ao desenvolvimento e crescimento de diversos Eixos históricos paralelos à linha de costa da cidade mas também de outros perpendiculares à mesma, segundo os diferentes vales existentes no território urbano. Assim, a cidade de Lisboa é um bom exemplo de como a topografia gerou no seu traçado,

Eixos primitivos que foram sendo ocupados continuamente ao longo do tempo e que conduziram à expansão urbana desta cidade.

Se até então se abordou as questões mais naturais na gênese dos elementos urbanos lineares, também a ação do homem assume um papel muito importante no desenvolvimento dos Eixos fundamentais na estrutura morfológica da cidade. Esta ação humana pode ser de iniciativa privada ou pública, individual ou coletiva e constitui um marco na promoção das diferentes ruas que compõem os percursos, caminhos ou itinerários de crescimento urbano: os Eixos históricos de expansão (Proença, 2014).

Para fazer uma abordagem a este tipo de iniciativa e propósito, e como não seria possível identificar todos os processos que promovem um Eixo Histórico urbano, decidiu-se abordar e apresentar de que forma o sistema de loteamento como iniciativa privada tem influência na formação e consolidação de itinerários que por sua vez promovem o crescimento e a expansão urbana.

A formação de Eixos entre quintas e loteamentos

Um dos meios mais comuns para a expansão urbana de uma cidade é a adição de traçados e tecidos através do loteamento de um terreno privado em parcelas (...) A divisão da propriedade obriga cada parcela a ter acesso a partir do espaço público ou comum, logo à criação de espaços livres de cedência que são considerados uma perda económica. Esse espaço, que pode constituir uma rua, pode inicialmente ser um domínio privado colectivo e através do uso no tempo tornar-se público.

(Proença, 2014, p.341)

Nos diversos períodos de desenvolvimento das cidades, a formação de ruas que assentam em iniciativas privadas, sempre foram um marco para a edificação das cidades. Quando a revolução industrial acelera o crescimento das cidades e os seus limites aumentam surge um novo processo de edificação em áreas urbanas: as operações de loteamento. A divisão de grandes áreas rurais, em lotes de menores dimensões, destinados à edificação através de entidades públicas e em especial através de entidades privadas veio integrar um processo fundamental para

a edificação das ruas. Este processo teve um papel essencial para a consolidação dos Eixos históricos de expansão que levaram ao crescimento urbano das cidades.

Os processos de loteamento também conferem um tema de relevo para a economia e ao mesmo tempo contribuem para a permanência de elementos urbanos que são atualmente referências patrimoniais nos Eixos históricos de expansão das cidades. Neste contexto, os limites das antigas quintas, conventos e igrejas integraram as operações de loteamento e por isso, os limites destas propriedades permanecem no traçado urbano das cidades.

Em alguns casos, os promotores privados podem conduzir a uma falta de espaços públicos de qualidade reconhecida entre as operações de loteamento nos núcleos urbanos. Sob uma perspectiva diferente, também a operação de loteamento pode contribuir para aparecerem novos espaços públicos de exceção como largos, praças ou jardins. Isto acontece quando o promotor privado consegue perspetivar as vantagens económicas e de promoção das suas edificações (Proença, 2014).

O desenvolvimento das áreas de expansão, consequência do aumento da população e crescimento nos núcleos históricos para fora das suas muralhas, denotam a certo momento uma necessidade de uma melhor definição. Deste modo, o loteamento privado ao longo dos Eixos históricos de expansão nos arrabaldes das cidades vem conferir uma estrutura urbana mais coerente e funcional e torna assim possível, a articulação com a envolvente urbana. Estas operações de loteamento conferem aos Eixos históricos de expansão uma forma mais forte e contínua que vem sofrer alterações com a chegada da revolução industrial. Este é um facto histórico que marca um período muito importante para a cidade e consequentemente para estes itinerários lineares e de continuidade urbana. Neste contexto, é também relevante fazer referência a este período refletindo como o mesmo implicou mudanças na forma dos Eixos históricos de expansão. Com a revolução industrial vêm as grandes infraestruturas que marcam fortemente a imagem dos Eixos históricos rompendo por vezes com a continuidade destes percursos lineares trazendo novas leituras de fragmentação das cidades.

A relação dos Eixos Históricos de Expansão com as formas de agregação e fragmentação nas cidades – a Revolução Industrial

A cidade industrial constituiu-se na base de áreas funcionalmente diferenciadas e interdependentes, fortemente polarizadas e comandadas por um centro. Com o aumento da extensão das áreas urbanas e novas condições de acessibilidade, (...) rompe-se esta continuidade. A cidade fragmenta-se e perde a sua unidade funcional.

(Salgueiro, 1997 p.189)

Ao longo dos tempos, a cidade é e vai sendo formada por diversos elementos que dão origem a diferentes formas urbanas de agregação e fragmentação. Dos vários períodos históricos que caracterizam as cidades, o desenvolvimento da industrialização é o período com maior destaque no que diz respeito à produção de novas formas de crescimento urbano tanto de agregação como de fragmentação. Com a revolução industrial, a expansão urbana é de difícil controlo e dá lugar a novos limites urbanos que se relacionam a uma necessidade de novas condições de mobilidade (Ferreira, 2009). Estas, introduzem nas cidades infraestruturas urbanas que por um lado, contribuem para a agregação de diversos espaços estabelecendo a conexão entre centros históricos e novos limites mas por outro lado, é um dos principais fatores para a fragmentação urbana na leitura geral da cidade.

Desta forma, durante todo o século XIX, constata-se o desenvolvimento de diversas áreas industriais que levaram à concentração de pessoas nas mesmas e que contribuíram para a expansão urbana de distintas cidades europeias que se afirmou através de grandes Avenidas que surgem apoiadas nos antigos Eixos históricos de expansão. *As expansões burguesas da segunda metade do século XIX marcavam uma nova ordem e um ensaio ambicioso de transposição dos velhos limites, propondo uma nova visão de delimitação da cidade* (Ferreira, 2009, p.4). Os percursos históricos ligados à realeza, à nobreza e à monumentalidade passam neste período a assumir de forma aparente, um papel secundário nas cidades com a construção das grandes avenidas burguesas do século XIX. Paralelamente à rua das Portas de Santo Antão existe atualmente a

Avenida de Liberdade e paralelamente à rua da Junqueira existe atualmente a Avenida Brasília e a Avenida da Índia. Por um lado, a industrialização do século XIX veio trazer uma leitura mais fragmentada às cidades sobretudo com a construção das infraestruturas dos caminhos de ferro. Por outro, este período histórico veio conferir aos Eixos históricos novas formas de agregação com a malha urbana assumindo um novo carácter na morfologia das cidades.

Para concluir, a revolução industrial, trouxe novas leituras de agregação e fragmentação aos Eixos históricos e conseqüentemente às cidades mas também levou à expansão das mesmas trazendo novos limites administrativos das urbes.

Mesmo com a evolução temporal destes elementos estruturantes das cidades, os antigos percursos lineares de continuidade urbana não perdem a sua importância nem a sua caracterização histórica que marca a memória e logo a identidade de uma cidade. Uma questão fundamental para a memória urbana é a da toponímia que se encontra ao longo dos itinerários históricos e que está associada à história dos lugares que compõem os mesmos. A toponímia pode referir por exemplo nomes de antigas praias ou de antigas ruas direitas como acontece no Eixo entre o Terreiro do Paço e Algés, caso de estudo deste trabalho. Neste sentido tornou-se pertinente apresentar uma breve reflexão à rua direita como elemento compositivo dos Eixos históricos de expansão.

O papel da rua direita na expansão e composição de eixos contínuos

Os Eixos Contínuos são compostos por Ruas Direitas que se agregam em continuidade, ou seja, alinhadas em eixo, acumulando sequencialmente e somando um total variado de elementos urbanos que pode ser constantemente acrescido.

(Amado, 2012, p.129)

No que se refere a este tema, tornou-se indispensável a consulta do trabalho final de mestrado desenvolvido pela arquiteta Ana Amado no qual é claro de que forma a rua direita assume uma função na origem e na produção de tecido urbano.

Este tema é relevante para a temática de planeamento desenvolvimentista, assente em Eixos contínuos de expansão, abordada por este trabalho e necessário para a compreensão da evolução e crescimento do caso de estudo: o Eixo Histórico de Expansão entre o Terreiro do Paço e Algés uma vez que este é constituído pela adição significativa de antigas ruas direitas na cidade de Lisboa.

O elemento urbano *rua direita*, constitui-se de grande importância para o entendimento da origem de Eixos históricos contínuos e lineares (formados pela adição de diferentes ruas, vias ou caminhos) estruturantes na cidade uma vez que as características que estes abrangem têm a sua génese também nas ruas direitas que já se definiam como elementos agregadores, articuladores, estruturadores e geradores do tecido urbano (Amado, 2012).

A designação de rua direita vem da palavra direito com um sentido de direto por forma a indicar uma direção que se inicia num ponto e termina num outro de um modo fácil e rápido constituindo um espaço canal com uma configuração contínua e linear. Apesar do seu nome (*direita*) sugerir um percurso que denote uma morfologia retilínea, as ruas direitas nem sempre apresentam esta particularidade. Isto deve-se ao facto de muitas vezes o lugar onde estas se encontram implantadas não disporem de condições favoráveis a tal resultado.

Sucessivamente, a implantação da rua direita, apesar de também aparecer em contexto de áreas urbanas de envolvente rural, está associada em especial a dois outros contextos que se interligam entre si. O primeiro é o contexto urbano primordial ligado aos núcleos históricos onde a rua direita estabelecia a ligação direta entre as portas da muralha e o segundo, refere-se ao contexto de expansão que ocorre devido à fixação de novos espaços e edifícios, os quais vão sendo acrescentados aos núcleos históricos a que o contexto anterior se refere.

Pode-se afirmar que a rua direita encontra-se associada a locais de referência sendo que estas definem vias que conduzem centros urbanos a espaços de exceção e marcos de referência como como é o caso de praças e igrejas. Esta característica estabeleceu o incentivo que levou à construção de edificado maioritariamente habitacional nos quais o uso dos seus pisos térreos é dedicado ao comércio e que deste modo confere a este tipo de ruas históricas um carácter coletivo que ainda hoje permanece. A construção e fixação deste edificado nas margens da rua direita acentuam os seus limites físicos e intensificam a identidade

deste tipo de elemento urbano que compõe caracteriza os Eixos históricos de expansão.

O elemento urbano *Rua Direita* define-se então como um elemento gerador de lugares urbanos de exceção como largos e praças assim como de um conjunto de funções urbanas distintas que lhe conferem um carácter multifuncional.

Quando existem diversas ruas direitas, estas formam uma composição que pode ser radial, ramificada ou contínua. Este é um aspeto de relevância no que se refere à origem de um Eixo estruturante de desenvolvimento na cidade uma vez que se encontra interligado com a composição de ruas direitas que atualmente aparecem associadas aos mesmos. A composição que interessa para este trabalho final de mestrado, é a contínua que resulta por agregações diferenciadas. Estes Eixos que são produzidos de forma sequencial e que são o resultado do somatório das partes são os que atingem no território uma maior extensão e logo são a estes que a presente dissertação se refere (os percursos históricos de expansão).

Lisboa é uma cidade exemplar no que diz respeito à existência de antigas ruas direitas sendo que existe informação através de documentos cartográficos que registam o número elevado de ocorrências nesta cidade. Este fenómeno encontra-se associado à implantação de Eixos estruturantes que assumem, a partir de novos tecidos urbanos, um papel de suporte a direções favoráveis à expansão da cidade (Amado, 2012).

Assim, o Eixo histórico de expansão entre o Terreiro do Paço e Algés constitui um exemplo que retracta o que é referido anteriormente sendo este, resultado de uma agregação sequencial de antigas ruas direitas constituindo um Eixo de expansão na cidade de Lisboa.

A particularidade dos Eixos ribeirinhos no contexto da expansão da cidade

Se a ocupação dos sítios altos está habitualmente ligada à fundação de lugares de fixação humana, pelo contrário, a ocupação urbana dos locais de fundo do vale ocorre, maioritariamente, depois da estabilização de um assentamento inicial, quase sempre ribeirinho, a partir do qual se desenvolve a

expansão do núcleo ao longo das vias de penetração no território, gradualmente apoiadas no percurso natural das linhas de água.

(Fernandes, 2014, p.156)

A vida surge da água e por isso, desde sempre que o ser humano teve a necessidade de se localizar perto de fontes de água, como é o caso do Rio Tejo, que se estabeleciam como base de alimento, proteção e de acessibilidade. *Um limite, sendo um elemento linear, possui um carácter contínuo; e quanto maior for a continuidade desse limite, mais força ele adquire. Deste modo, deveríamos considerar os limites que dão forma às linearidades, como elementos contínuos* (Rodrigues, 2014, p.124).

Uma vez que a linha de costa é uma das *linhas de força que têm uma relação óbvia e imediata com as linhas de demarcação no sentido geográfico* (Cullen, 1971, p.113), esta estabelece o limite entre terra e água na cidade. Uma vez que a água é um elemento tão importante para assegurar a vida, os seus limites com a terra torna-se numa condição primordial para o desenvolvimento de cidades junto da água. Este é um fator fundamental para a génese dos Eixos históricos ribeirinhos de expansão, paralelos aos rios ou aos mares.

A particularidade de existência de uma frente de água no crescimento e desenvolvimento de uma cidade assume um papel essencial na sua caracterização e conseqüentemente na sua identidade e morfologia urbana. Esta é uma das premissas principais para a origem de Eixos históricos ribeirinhos lineares paralelos à linha de água (Kostof, 1991), como acontece com a cidade de Lisboa a ocidente e a oriente com o Eixo histórico entre o Terreiro do Paço e Algés e o Eixo histórico do Lumiar respetivamente.

Mas se por um lado, a água é um elemento originário de grande parte das cidades, por outro lado, existe uma tendência marcante de afastamento dessas cidades com a própria água no que se refere às vivências da população (Oliveira, 2012). Esta segunda condição relaciona-se com a evolução da tecnologia ao nível de infraestruturas portuárias assim como com o crescimento das próprias cidades, que se relacionam com ocupações específicas das frentes ribeirinhas.

A presença da água é deste modo um dos aspetos mais importantes para a relação da cidade com o porto uma vez que conduz à escolha preferencial de

locais a serem ocupados e que se estabelecem como motor para a facilidade de trocas comerciais e para o contexto fluvial.

A matriz portuária sobre a qual assenta por exemplo, a cidade de Lisboa reflete-se na sua especificidade geográfica marcada pela existência de um plano de água com o qual a cidade contacta diretamente por ter uma generosa frente ribeirinha que contempla uma extensão de aproximadamente 18km. Neste caso, a matriz portuária de Lisboa consiste num processo evolutivo e complexo que só foi possível devido às condições naturais oferecidas pela foz do Tejo. A transformação do território de Lisboa ao longo do tempo através de sucessivos aterros veio proporcionar a criação de um porto próximo do mar como também das principais rotas comerciais do Mediterrâneo e do Atlântico. Este fator foi essencial à expansão da cidade mas principalmente à consolidação de Lisboa como cidade de comércio marítimo.

A relação das cidades com os seus portos encontra-se interligada com o desenvolvimento da atividade portuária que se reflete na formação territorial e urbanística de uma cidade conduzindo à expansão das mesmas. É neste sentido que os contextos ribeirinhos das cidades dão origem a itinerários históricos de expansão paralelos à margem da água e que representam assim a *linha de charneira entre realidades substancialmente distintas* (Proença, 2014, p.329).

Pela sua localização, a rua de costa é uma linha de mediação e trocas entre as distintas realidades ribeirinhas, coexistindo nos tecidos urbanos limítrofes uma grande variedade de funções, como no caso do eixo formado pela Rua de São Paulo e a Rua da Boavista, que fazem parte do caminho ancestral do núcleo de Lisboa para Ocidente, mas também no caso do eixo que segue para Oriente formado pelas Rua da Alfândega, Rua do Cais de Santarém, Rua do Terreiro do Trigo, Rua do Jardim do Tabaco e seguintes até ao Poço do Bispo.

(Proença, 2014, p.329)

2.2. O ESPAÇO PÚBLICO E OS EIXOS HISTÓRICOS DE EXPANSÃO

Estruturas lógicas baseadas em sistemas lineares de espaços públicos (...) constituem o suporte conceptual da produção urbanística (...) que caracterizam a identidade da cidade (...)

(Fernandes, 2014, pp.92-93)

Como um dos elementos urbanos que contemporaneamente mais atrai a atenção dos urbanistas, sociólogos e geógrafos entre outros, o espaço público define-se como uma área científica com um nível acentuado de complexidade. Ele engloba questões económicas, culturais e sociais e também se insere no conjunto do espaço construído. Deste modo, o cuidado, atenção e preocupação, que se refletem em estudos e análises sobre o espaço público, são cada vez maiores e assentam quer sob uma abordagem à sua morfologia urbana, quer sob uma abordagem à potencialidade que o mesmo dispõe para determinar certos comportamentos sociais (Rego,2014).

Segundo Fernando Alves, no que se refere ao espaço público, esta é uma temática que se encontra em transformação permanente e por isso ele constitui um processo que se encontra sempre em evolução contínua pelo tempo que incorpora as mudanças ocorridas.

Para a abordagem desta temática, existem centenas de artigos disponíveis sobre o espaço público mas para esta dissertação, tornou-se essencial a pesquisa do trabalho desenvolvido por Jan Gehl, um professor e arquiteto que tendo como principal preocupação as pessoas, se tem dedicado ao desenho e à regeneração de espaços públicos.

O autor procura perceber de que forma as pessoas se apropriam do espaço público para poder tomar decisões de intervenção com o objetivo de criar resultados que sejam benéficos para todos, desde os condutores aos pedestres, para que as cidades e a qualidade de vida se tornem cada vez melhor ao longo do tempo.

Tendo diversas publicações entre as quais *Public Spaces-Public Life* (Gehl e Gemzoe, 1996) e *Life Between Buildings: Using Public Space* (Gehl, 1996) o

autor mostra qual a importância do desenvolvimento e da análise do espaço público e a relação que este estabelece com as pessoas.

Também a pesquisa aos trabalhos de Kevin Lynch e Gordon Cullen se tornam relevantes para a pesquisa e compreensão deste tema.

Sendo o Espaço Público, um tema cada vez mais pertinente para a cidade contemporânea, ela interrelaciona-se com outras áreas como é o caso da sociologia, psicologia e geografia. O sucesso das cidades prende-se cada vez mais com a qualidade que o espaço público possa oferecer. Deste modo, sendo um eixo histórico de expansão, parte integrante do espaço público, esta é uma temática importante a ser refletida e abordada uma vez que se encontra presente nas aglomerações urbanas desde o início das civilizações. Assim, também para a análise do eixo entre o Terreiro do Paço e Algés, uma vez que este é composto por agregação sequencial de diversas ruas, largos, travessas e praças, torna-se pertinente e necessário também abordar e entender o espaço público que engloba os diversos elementos referidos.

As ruas que compõem os eixos históricos de expansão urbana, apresentam características muito próprias que os tornam distinguíveis na leitura da cidade. Muito ligadas às atividades comerciais, estes percursos sempre tiveram uma grande importância para a apropriação coletiva das pessoas e como tal para o desenvolvimento cultural e social que também são identitários das cidades. Por outro lado, desde a antiguidade que o espaço público e em particular as ruas que o integram, também assumem a função de suporte a diversas infraestruturas de apoio à comunidade e à qualidade de vida da mesma.

O final do século XX teve como consequência o aumento significativo da população o que originou a expansão urbana e é neste âmbito que o espaço público representa um tema cada vez mais importante para as intervenções urbanas no território e sobretudo nas cidades.

Our world is becoming increasingly characterized by cities. The proportion of the world's population living in cities is growing permanently. This

*trend entails serious demographic, economic and social changes. For this reason, cities that the future quality of people's lives will be determined.*⁴

Um eixo histórico de expansão traduz-se num sistema linear de composição e de organização de distintos espaços públicos que compreendem a articulação de segmentos de uma rua principal com outros espaços públicos de exceção como os largos e as praças. Esta lógica de organização do espaço, *está na origem do traçado e (...) simultaneamente é estruturante do conjunto, que tanto assume a hierarquização do espaço urbano como relaciona um conjunto de elementos que não são independentes entre si (...)* (Fernandes, 2014, p.75).

É neste contexto que o urbanista pode assumir um papel ativo nas ações sob o espaço urbano por forma a melhorar a qualidade do espaço público que tem influência direta nas vivências que o mesmo proporciona. Para tal torna-se pertinente o entendimento e uso adequado das variáveis que integram o espaço público para que se garanta o sucesso de uma determinada operação urbanística.

Quadro 1 Tipologias de Espaço Público		
Espaços - traçado	Encontro	1 Largos, praças
	Circulação	2 Ruas, avenidas
Espaços - paisagem	Lazer	3 Jardins, parques
	Contemplação	4 Miradouros, panoramas
Espaços - deslocação	Transporte	5 Estações, paragens, interfaces
	Canal	6 Vias-férreas, auto-estradas
	Estacionamento	7 'Parking', silos
Espaços - memória	Saudades	8 Cemitérios
	Arqueologia	9 Industrial, agrícola, serviços
	Memoriais	10 Espaços monumentais
Espaços comerciais	Semi-interiores	11 Mercados, centros comerciais, arcadas
	Semi-exteiores	12 Mercado levante, quiosques, toldos
Espaços gerado	Por edifícios	13 Adro, passagem, galeria, pátio
	Por equipamentos	14 Culturais, desportivos, religiosos, infantis
	Por sistemas	15 Iluminação, mobiliário, comunicação, arte

Quadro 1 – Tipologias de Espaço Público

Fonte: Brandão, 2008, p. 19

⁴[https://books.google.pt/books?hl=en&lr=&id=NUvaAAAAQBAJ&oi=fnd&pg=PR11&dq=HAL L,+Peter%3B+Pfeiffer+Ulrich+\(2000\),+Urban+Future+21.+A+Global+agenda+for+21st&ots=fBUJLoe6J7&sig=2vglfibTgQK8fM7TPFaQ20uBxfo#v=onepage&q=HALL%2C%20Peter%3B%20Pfeiffer%20Ulrich%20\(2000\)%2C%20Urban%20Future%2021.%20A%20Global%20agenda%20for%2021st&f=false](https://books.google.pt/books?hl=en&lr=&id=NUvaAAAAQBAJ&oi=fnd&pg=PR11&dq=HAL L,+Peter%3B+Pfeiffer+Ulrich+(2000),+Urban+Future+21.+A+Global+agenda+for+21st&ots=fBUJLoe6J7&sig=2vglfibTgQK8fM7TPFaQ20uBxfo#v=onepage&q=HALL%2C%20Peter%3B%20Pfeiffer%20Ulrich%20(2000)%2C%20Urban%20Future%2021.%20A%20Global%20agenda%20for%2021st&f=false)

Deste modo, selecionaram-se elementos ou variáveis para abordar e perceber de que forma é que os mesmos podem ser manipulados em proveito da qualidade do espaço público. Entre estes salientam-se a mobilidade e acessibilidade, a sociabilidade, a memória e significados, os espaços verdes e os espaços construídos. Como defende Ana Rego, as *variáveis urbanas são o conjunto de elementos urbanos que constituem os instrumentos de trabalho dos urbanistas. É através destas variáveis que o urbanista conceptualiza e põe em prática as intervenções no território. Assim, quanto maior o entendimento acerca das mesmas, à partida, mais bem sucedidas serão as estratégias definidas, logo maior a probabilidade aumentar a qualidade de vida urbana* (Rego, 2014, p.22). Por último, é importante também referir a problemática da requalificação e reabilitação urbanas pela relevância que estas apresentam para o atual século XXI assim como, para o futuro das cidades e da vida urbana. Ligado a estes conceitos é igualmente importante para o desenvolvimento do trabalho, referir as novas tecnologias como génese dos espaços híbridos nos quais, as vertentes físicas se cruzam com as virtuais.

O Eixo como suporte à mobilidade e acessibilidade



Fig. 3 – Walkability (Caminhabilidade)

Fonte: <http://www.92101urbanliving.com/downtown-san-diego-ranks-highest-walkability-score/>

Uma vez que este trabalho se centra nas vertentes que caracterizam e definem um eixo histórico de expansão urbana e por sua vez nas ruas que os compõe, não se poderia deixar de abordar estes dois conceitos. Os mesmos são fundamentais para qualificar a capacidade que os eixos históricos de expansão têm de percorridos e de compreender o seu potencial para promoverem dinâmicas sociais e urbanas. Estas dinâmicas, associadas ao movimento são referentes às deslocações pedonais e veiculares que as pessoas fazem no espaço público *rua*. A quantificação da mobilidade e da acessibilidade é um fator de peso na organização

do território que se for bem trabalhado tem uma grande influência na conexão urbana entre lugares. Os eixos históricos de expansão são detentores de características potenciais para estabelecerem o *link* entre os centros históricos e outras áreas das cidades.

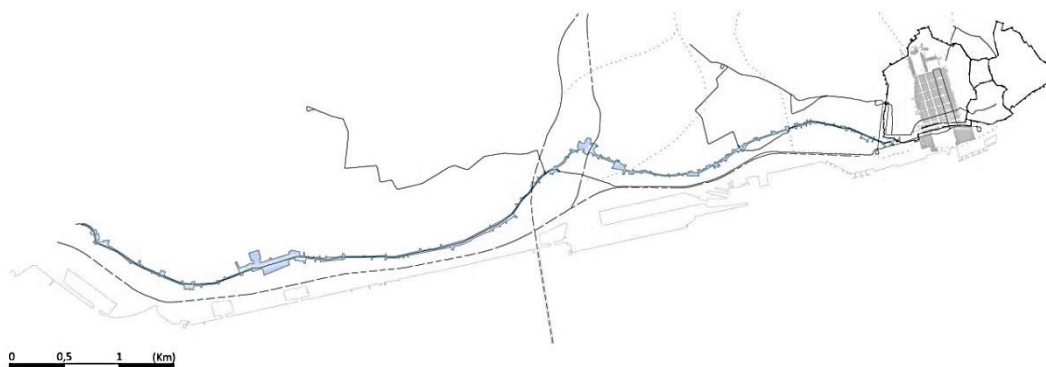


Fig. 4 - Forte relação do eixo histórico de expansão com o sistema de transportes

Fonte: Imagem produzida pela autora sobre base cartográfica digital da CML 2007

O primeiro conceito, o de mobilidade, consiste na capacidade de cada indivíduo para se mover de um ponto ao outro do espaço. Esta capacidade de deslocação interliga-se com os movimentos realizados por cada pessoa num determinado tempo e área. Para tal, é indispensável ter em consideração o método que utilizam para o fazer, ou seja, qual o meio de deslocação utilizado, o que inclui os diferentes modos de transporte disponíveis. Para contabilizar o valor de mobilidade pode-se efetuar num intervalo de tempo, a contagem do número de deslocações efetuadas por um indivíduo considerando as possibilidades físicas e económicas de transporte (Costa, 2007).

O segundo conceito, o de acessibilidade, é mais complexo e pode ser analisado segundo duas perspetivas: uma sobre o ponto de vista mais local e outra sobre o ponto de vista mais global. Estas duas perspetivas encontram-se relacionadas e traduzem-se na facilidade de alcance de um sítio específico tendo em conta a oferta da rede de transportes. Quanto maior for o número de opções de um indivíduo chegar a um certo lugar maior a facilidade e logo maior a acessibilidade. Por outro lado, quanto maior a possibilidade de chegar a um certo lugar partindo de outras localizações, maior será também a acessibilidade desse lugar.

Deste modo, a acessibilidade pode ser quantificada segundo cálculos e índices distintos que compreendem e relacionam diversos critérios como os diferentes modos de transporte (individuais ou coletivos), distâncias, custos e tempos de deslocação. Pode-se concluir que o cálculo da acessibilidade requer atenção e uma escolha de critérios para o seu estudo que é complementada com as medições de mobilidade de um determinado local (Costa, 2007).

O estudo destes dois conceitos em conjunto, complementado com outros igualmente importantes são determinantes para as vivências da população de um determinado lugar e para a relação desse lugar no contexto da cidade.

O Eixo como gerador da sociabilidade

E a rua? Bem, a rua é só uma rua e nunca deixará de ser uma rua. Mas mesmo sendo rua, ela dá abrigo a quem precisa, dá dinheiro a algum sortudo, indica o caminho pra alguém perdido, dá trabalho a quem, por ventura, necessitar, oferece um local de encontro aos amigos e ainda pode ser fonte de cultura.⁵



Fig. 5 | Fig. 6 | Fig. 7 - A Rua como Espaço Social e de Liberdade⁶

Este conceito, o de sociabilidade, é muito importante para o reconhecimento dos eixos históricos de expansão como elementos urbanos de carácter único e especial. É através desta variável que um eixo histórico pode ser caracterizado

⁵ <http://estetosasteriscopio.blogspot.pt/2010/03/uma-duas-tres-pessoas-passam-apressadas.html>

⁶ Fonte: <https://antinatoportugal.wordpress.com/2011/05/15/15-de-maio-todos-a-rua-exigir-uma-democracia-verdadeira-ja/> | <http://noticias.uol.com.br/album/2015/06/24/ranking-de-2015-lista-as-cidades-do-mundo-mais-amigaveis-aos-ciclistas.htm> | <http://noticias.uol.com.br/album/2015/06/24/ranking-de-2015-lista-as-cidades-do-mundo-mais-amigaveis-aos-ciclistas.htm> respetivamente.

como espaço de encontros entre indivíduos, anônimos ou familiares, conhecidos ou desconhecidos que se cruzam, estando de passagem, passeando, permanecendo e interagindo nestes itinerários lineares, tradicionais.

Uma vez que vivemos em sociedade, as interações entre indivíduos e entre estes com o ambiente urbano, formam uma condição fundamental para o bem-estar das mesmas e está associada, entre outras, às questões de segurança, de conforto e de relação de vizinhança.

O valor identitário do espaço, os seus significados e a liberdade que proporcionam, são aspetos validados através da percepção social que cada indivíduo tem (Brandão, 2008). Essa percepção advém de aspetos culturais, educacionais e das vivências de cada um e logo, ela é complexa e variável de pessoa para pessoa.

Ao longo dos tempos, as relações e organização sociais sofrem alterações através da evolução das populações e sobretudo, através do desenvolvimento das tecnologias. *Na transição para o século XXI, o grande protagonista na mudança foi a internet* (Ferreira, 2016, p.115) que ganhando força neste século, veio trazer alterações profundas ao nível global para a escala dos relacionamentos. As distâncias físicas deixam de ser uma condicionante para as comunicações e as interações sociais passam a cruzar informação e culturas distintas.

A componente urbana tem influência direta nos comportamentos sociais da população, quer positiva, quer negativamente mas também o contrário é válido, ou seja, a maneira como nos relacionamos tem impactes diretos no desenvolvimento urbano e na organização territorial (Ferreira, 2016). Percebe-se assim que a componente social apresenta grande importância para o urbanista nas intervenções do território e esta deve ser considerada e analisada nas suas duas vertentes: física e virtual.

Os Eixos históricos de expansão como detentores de memória e significados

Aquilo que somos assenta nas memórias que acumulámos ao longo da nossa existência. A essas memórias, mais ou menos claras e mais ou menos conscientes, pertence também o registo mental da vivência dos espaços do nosso quotidiano.

(Gorjão in Carvalho, 2011, p. 59)



Fig. 8 | Fig. 9 – Memória e Urbanismo⁷

É através da memória que uma população ou uma pessoa estrutura a sua identidade. O espaço público e mais concretamente aquele que constitui os eixos históricos de expansão tem uma aptidão natural para criar experiências que resultam nas raízes de ligação entre as pessoas e o seu espaço habitado ou vivenciado (Carvalho, 2011).

A memória é essencial para a preservação da identidade histórico-cultural dos itinerários urbanos tradicionais na medida em que o espaço dos mesmos traz uma memória individual que se encontra inserida num contexto coletivo. A memória articula o espaço com o tempo e é nesta lógica que se constrói uma identidade que se prende com uma dimensão física, com uma continuidade temporal e ainda com a unificação/ coerência que um determinado espaço oferece (Fonseca, 2005). Assim, a identidade do lugar e os significados que as pessoas atribuem a determinados elementos, advém da memória que esses mesmos elementos definem num período de tempo. O significado de um lugar ou de um

⁷ <https://gabrielreisstein.com.br/wp-content/uploads/2015/08/sintomas-de-esclerose-multipla-esclerose-multipla-01234.jpg> | http://spf.fotolog.com/photo/31/14/9/ciudad_de_mexico/1283463638448_f.jpg respetivamente

edifício provem de um conjunto de experiências, histórias e conhecimentos que formam uma memória individual e coletiva importante para o reconhecimento dos mesmos.

Estes dois conceitos tornam-se essenciais na medida em que cruzando com as diversas variáveis do espaço público, é uma mais-valia para a criação de uma imagem unificadora de um eixo histórico de expansão urbana. É neste âmbito que a função do urbanista é garantir a qualidade dessa imagem através das suas intervenções que contribuem do mesmo modo para uma imagem unificadora da cidade.

Sendo um eixo histórico de expansão, um espaço linear homogéneo, é através da identificação, caracterização e valorização dos mesmos que se pode reconhecer uma oportunidade para a reconstrução da imagem da cidade, intervindo e reestruturando os espaços menos definidos e qualificados.

Eixos urbanos e os espaços verdes

(...) basta apenas e por mera curiosidade, escrever num motor de busca Rua mais bonita do mundo para encontrarmos como resultado várias imagens de ruas onde o arvoredo é o elemento mais marcante (...) Mas também, quer ao nível da saúde, sendo espaços detentores de efeitos terapêuticos, que sugerem calma e conforto ou quer ao nível social, enquanto espaços que criam oportunidades de convívio e interação.

(Rego, 2014, pp.32-33)

Segundo uma abordagem legal pela qual o urbanista é guiado, importa fazer referência ao PDM de Lisboa (2012) o qual apresenta uma divisão dos espaços verdes em dois grupos: os espaços verdes que enquadram a estrutura ecológica municipal e os espaços verdes que qualificam os usos do solo.

O espaço verde, no primeiro grupo, compõe a estrutura ecológica integrada e apresenta-se dividida em três componentes: espaços verdes, espaços verdes de enquadramento a áreas edificadas e logradouros verdes permeáveis a preservar. Por outro lado, no segundo grupo (usos do solo), a variável espaço verde encontra-se dividida entre espaços consolidados e espaços a consolidar nos quais

o espaço verde apresenta-se em quatro vertentes distintas: espaços verdes de recreio e produção, espaços verdes de proteção e conservação, espaços verdes de enquadramento a infraestruturas e espaços verdes ribeirinhos.

Esta é portanto uma base essencial no processo de garantir intervenções territoriais de sucesso a uma escala maior. Por outro lado, o urbanista também intervém a escalas mais pequenas onde a sua liberdade de decisão é maior. Deste modo, quando se aborda intervenções à escala de um eixo histórico de expansão e por sua vez de uma determinada rua, o urbanista pode optar ou não em projetar na mesma um número de árvores que formam um *design* específico no espaço urbano. Neste contexto, o espaço verde pode ajudar a definir o carácter linear de um eixo histórico e proporcionar melhores condições à passagem e estadia das pessoas.

A projeção dos espaços verdes numa cidade e por sua vez numa rua pode significar a sua inclusão quer ao nível metropolitano quer ao nível local onde as interações humanas podem ser estimuladas (Rego, 2014).

Os espaços verdes são desta forma, mais uma das ferramentas fundamentais para as intervenções dos urbanistas. No que se refere à procura de uma identidade urbana de um eixo histórico de expansão, a conexão deste com a sua envolvente mas também com a cidade em que se insere, os espaços verdes podem ser uma mais-valia para a requalificação e integração destes percursos lineares.

Os espaços construídos e a configuração dos Eixos

À dualidade entre o público e o privado corresponde uma separação física de contentor e conteúdo que se materializa na “parede-rua; através das características do seu desenho – área, localização, orientação, escala, côr e textura – define-se e materializa-se o tipo de relação a estabelecer entre as duas dualidades enunciadas: - o público no espaço e o privado na massa adjacente.

(Machado, 1993, p.93)



Fig. 10 – Espaços Construídos - Visão Serial de Gordon Cullen

Fonte: Cullen, 1971, p.19

Na linha metodológica deste trabalho, a qual pretende explorar qual o papel de um eixo estruturante numa cidade, o conjunto dos espaços construídos é mais uma das variáveis que caracteriza, organiza e delimita o espaço público. Esta variável refere-se à estrutura física de um eixo histórico de expansão e inclui toda a arquitetura e também todos os elementos de mobiliário urbano que engloba, entre outros, bancos, muros e pontos de iluminação. É este conjunto físico, construído que com características próprias e singulares, compõe um itinerário histórico atribuindo-lhe uma imagem ou uma percepção visual única. A imagem de uma cidade ou de um espaço urbano, prende-se desta forma, com a sua imagem e com a percepção da mesma.

Dois autores que focam a importância deste aspeto são a leitura da imagem da cidade para Kevin Lynch e o espaço construído na paisagem urbana para Gordon Cullen. Estes são talvez os autores que mais se afirmam no pensamento e análise reflexiva sobre as relações entre as pessoas e o espaço construído envolvente.

Para Lynch, a imagem de uma cidade ou neste caso, de um eixo histórico de expansão, pode ser abordada pela análise do efeito dos elementos físicos perceptíveis mas também como refere o autor, outros fatores têm influência na imagem gerada. Estes são os de carácter social ou significativo como a história de um local, a toponímia, a estrutura funcional de uma área, entre outros. Com aspetos muito semelhantes neste tipo de abordagem e análise ao espaço urbano, de acordo com Cullen, a paisagem urbana é a capacidade de tornar o ambiente urbano num espaço coerente e organizado no qual todo o conjunto físico de edifícios, ruas e outros espaços constituem e definem visualmente o mesmo.

Estes conceitos são relevantes na medida em que o espaço público, a sua forma e proporção são resultado dos vazios urbanos delimitados pela estrutura física, construída do ambiente urbano.

Os Eixos como elementos potenciais de requalificação e reabilitação urbana

A Requalificação dos Espaços Públicos tem sido uma das apostas de intervenção mais marcantes, contribuindo para a percepção da cidade como expressão colectiva, assumindo um novo protagonismo nas dinâmicas urbanas.

(Ferreira, 2016, p.66)

Atualmente assiste-se à recuperação e valorização de muitos espaços e edifícios degradados ou ao abandono que têm uma forte relação histórica. O elevado número de espaços construídos e o congestionamento de tráfego conduziu a debates sobre a qualidade de vida e o espaço público sobre alternativas estratégicas de intervir nesses mesmos espaços. Essas alternativas assentam na recuperação do valor simbólico do edificado e à valorização do espaço de encontro, comércio e circulação.

Situação Actual



Situação Proposta



Fig. 11- Exemplo de reabilitação na Rua de Pedrouços

Fonte: Fotografia e imagem produzidas pela autora

Estes dois conceitos apresentam especial importância no que diz respeito ao novo século XXI na medida em que a partir do final do século XX, a relação entre o espaço urbano e a qualidade de vida passam a ser alvo de debates e de preocupação para os arquitetos e urbanistas. A requalificação e a reabilitação do espaço público são dois dos temas mais relevantes das problemáticas urbanas nos dias atuais do século XXI.

Relativamente ao primeiro conceito, o da requalificação do espaço público, importa perceber que este se refere numa procura de recuperar as antigas funções e interações do espaço público como espaço de encontro, comércio e circulação. A estrutura identitária de uma cidade também se encontra dependente das intervenções de requalificação urbana sendo que estas são referentes a uma análise interpretativa dos elementos que estruturam o espaço urbano e o contexto social que envolve os aspetos culturais, históricos e simbólicos (Ferreira, 2016).

O segundo conceito, o da reabilitação urbana corresponde à recuperação do valor simbólico do edificado e do património urbano com o objetivo de intervir de uma forma moderna que preserva os antigos usos ou atribui usos diferentes e contemporâneos. Assim, a reabilitação urbana traduz-se numa operação que pretende valorizar os espaços urbanos coletivos como infraestruturas ou equipamento aplicando muitas das vezes decisões de reconstrução, reestruturação ou demolição dos edifícios.

Neste contexto, os dois temas apresentam fortes premissas para o entendimento de um eixo histórico de expansão como um elemento estruturante da cidade uma vez que estes se destacam pela forte relação com a topografia, com os limites administrativos das cidades e as suas fronteiras ao longo dos tempos e com a importância histórico-cultural que apresentam.

O espaço público e as novas tecnologias

O modelo tecnológico da sociedade da informação introduz uma nova condição, uma nova dimensão espacial que referencia não só o desenvolvimento dos processos culturais, como também a possibilidade de explorar novas formas de vivência.

(Daroda, 2012, p.46)

Com já foi referido neste capítulo, o aparecimento da internet e os sucessivos desenvolvimentos tecnológicos do século XXI, assistimos a novas formas de vivências no espaço urbano sendo que as mais recentes formas de comunicação sem fios conduziram a uma grande e constante conexão entre os espaços físicos e virtuais. Neste sentido, a cidade contemporânea passa a ser caracterizada não apenas pelos lugares físicos como também pelos lugares virtuais conduzindo a uma fusão do real com o virtual. Esta fusão gera um novo conceito de espaço: o de espaço ou espaços híbridos. William Mitchell (2002) defende que estes novos espaços híbridos definem um novo conceito de cidade, o de cibercidade na qual o espaço construído coincide com o espaço virtual (Daroda, 2012). *O ciberespaço suporta tecnologias intelectuais que ampliam, exteriorizam e modificam numerosas funções cognitivas humanas, tais como, “memória (banco de dados, hiperdocumentos, arquivos digitais de todos os tipos), imaginação (simulações), percepção (sensores digitais, telepresença, realidades virtuais), raciocínios (inteligência artificial) ”* (Lévy in Daroda, 2012, pp.122-123). Deste modo, rompendo fronteiras físicas, as novas tecnologias potencializam diferentes vivências do espaço público trazendo assim, novos desafios ao projeto urbano.

Os espaços públicos representam assim, uma das componentes urbanas mais completas no que diz respeito à forma como as pessoas se relacionam umas com as outras e de igual forma com esses mesmos espaços. O século XXI, no qual nos encontramos, tem trazido muitas mudanças nas formas de viver o espaço público o que conduz a diferentes formas do urbanista refletir, analisar e intervir nesses espaços. Esta temática é também importante para o entendimento dos Eixos históricos de expansão como elementos que são caracterizados pelos espaços públicos que os compõem.

O capítulo seguinte pretende passar de uma forma mais abrangente para casos específicos sobre como os Eixos históricos de expansão são importantes no entendimento das formas de crescimento urbano.

3. O DESENVOLVIMENTO URBANO E OS EIXOS ESTRUTURANTES DAS CIDADES

3.1. EIXOS DE CRESCIMENTO URBANO COMO MATRIZ MORFOLÓGICA NO CONTEXTO INTERNACIONAL: UMA RELAÇÃO COMPARATIVA ENTRE LISBOA, BARCELONA E LONDRES

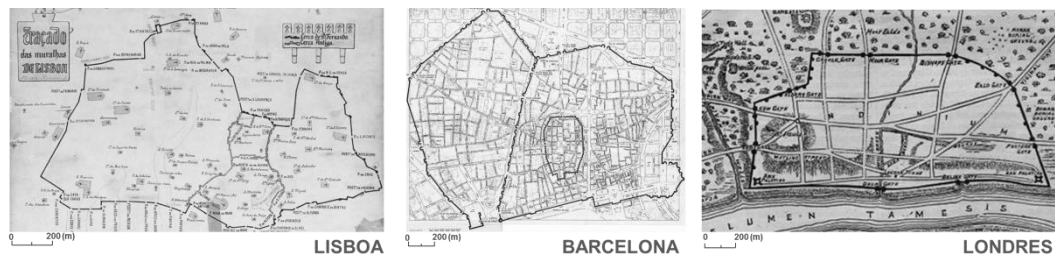


Fig. 12 | Fig. 13 | Fig. 14 – Cercos Murallhados de Lisboa, Barcelona e Londres⁸

As ruas, a rede de linhas habituais ou potenciais de deslocação através do complexo urbano, constituem os meios mais significativos através dos quais o todo pode ser organizado.

(Lynch, 1960, p.108)

Se constataremos a rua como o elemento que constitui um Eixo urbano, que interliga os diferentes espaços (que apenas surgem pela sua presença) e que se assume como impulsionadora de toda a ação de uma cidade, podemos entender a rua e logo os Eixos Históricos de Expansão como a gênese do crescimento urbano.

O estudo do Eixo entre o Terreiro do Paço e Algés torna-se assim substancial no que se refere à compreensão do potencial que este apresenta enquanto elemento de exceção e elemento conector da estrutura urbana da cidade de Lisboa. Do mesmo modo, também noutras cidades europeias a temática de

⁸ Fonte: <http://lisboadesdesempre.com/wp-content/uploads/2016/04/Muralhas-de-Lisboa-1024x760.jpg> |

http://panel.ok-apartment.com/img/stored_images/barcelona/articles_images/Barshiluna.jpg |

http://www.vamosparalondres.com.br/foto_londres_antiga_2.jpg respetivamente.

Eixos Históricos urbanos pode ser tida em conta como impulsionadora do crescimento urbano uma vez que as cidades de contexto europeu apresentam características e modelos de crescimento semelhantes.

A lógica evolutiva de um determinado tecido urbano encontra-se relacionada com razões físicas e sociais que dão origem a uma determinada forma de ocupação. Essas razões assentam em diversos fatores como a localização geográfica ou as condições topográficas que um local específico apresenta e que conduz a uma estrutura organizada, sistematizando os diferentes elementos morfológicos que compõe a malha urbana. Assim, as formas de ocupação podem surgir segundo itinerários lineares de continuidade urbana que se desenvolvem pelas necessidades de acessibilidade e de mobilidade das populações.

Nos finais do século XVIII e principalmente ao longo do século XIX, observam-se em várias cidades europeias os contrastes entre as concentrações em volta das áreas industriais e as novas formas de expansão urbana suportada por uma burguesia emergente. Os limites da cidade velha foram assim, sendo confrontado com a afirmação histórica da moderna cidade barroca, onde se afirmavam grandes eixos, grandes avenidas e sobretudo com uma nova exigência de ordem.

(Ferreira, 2009, p.4)

Salienta-se neste âmbito, a particularidade de alguns destes Eixos se encontrarem nas frentes de água urbanas e que passam ao longo dos tempos por fases distintas ligadas em primeiro lugar a uma questão de sobrevivência e depois aos meios defensivos e de comunicação.

Uma vez que o Eixo Histórico a ser tomado como caso de estudo integra a frente ribeirinha da cidade de Lisboa constituindo a antiga margem de separação da cidade com o rio, optou-se por se selecionar outras duas cidades Europeias que também apresentam um forte valor simbólico e patrimonial entre o elemento água e o elemento terra.

Deste modo pretende-se fazer uma relação comparativa entre as cidades de Lisboa, Barcelona e Londres uma vez que as três contemplam um passado urbano morfológico de matriz romana, marítimo-portuária e industrial. Neste âmbito, optou-se por fazer uma abordagem comparativa através de dois períodos

marcantes na história do desenvolvimento urbano: a herança do império romano e a industrialização do século XIX.

Lisboa, Barcelona e Londres são cidades que apresentam uma grande importância no desenvolvimento das urbes através de Eixos de Expansão. Estas apresentam uma forte ligação com a água, devido à sua proximidade, desenvolvendo-se em volta da mesma através da forte relação com os seus portos, que promovem e possibilitam trocas comerciais e o transporte de passageiros e de mercadorias. Estas três cidades também detêm uma forte relação entre o seu traçado atual e os consecutivos cercos muralhados que serviam para fins defensivos e que ainda hoje podem ser identificados em alguns centros históricos urbanos de cidades europeias.

A forte relação que estas três cidades apresentam com a água é um fator que marca a identidade das mesmas como cidades-porto e todas as cidades identificadas constituem ao longo dos últimos séculos, um palco de acontecimentos relevantes para transformações urbanas ao nível internacional sobretudo a partir da revolução industrial. Assim são destacados para cada uma destas cidades: Lisboa, Barcelona e Londres as principais transformações morfológicas entre os períodos dos cercos muralhados e dos caminhos de ferro.

Lisboa e a transformação urbana entre cercos amuralhados e os caminhos de ferro

Devido às condições portuárias e à localização geográfica de Lisboa, o Império Romano marca o início do desenvolvimento urbano da cidade, a qual nomearam de *Olisipo*, e deixou marcas no território dos eixos estruturantes do urbanismo romano: o *Cardo* e o *Decumanus*. A cidade desenvolvia-se com equipamentos públicos e devido à proximidade com o rio Tejo o seu porto cresce substancialmente ao nível comercial o que o tornou num dos portos mais importante da Lusitânia. A cidade localizava-se no alto da colina do castelo e era definida por um cerco muralhado que servia essencialmente para fins de proteção. Mais tarde a cidade de *Olisipo* muda o seu nome e passa a designar-se de *Felicitas Julia*.

A chegada dos Visigodos a *Olisipo* fez com que se perdesse muito da herança romana na cidade e constitui o fim desta presença em Lisboa. Contudo a cidade continuou a crescer e a evoluir para o exterior do cerco romano no alto da colina da cidade.

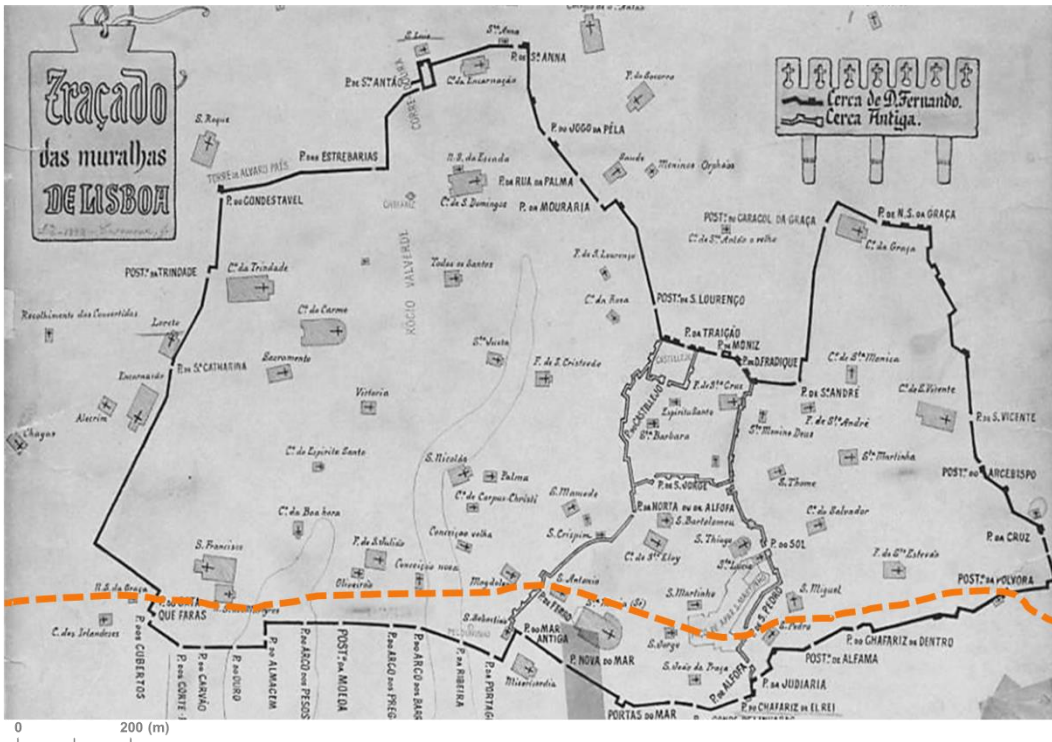


Fig. 15 – Cercos Muralhados de Lisboa

Fonte: <http://lisboadesdesempre.com/wp-content/uploads/2016/04/Muralhas-de-Lisboa-1024x760.jpg>



Fig. 16 – Lisboa Romana - Olisipo

Fonte: https://documentariofundeadouroromano.files.wordpress.com/2015/02/vista_olisipo8.jpg

As Avenidas de Ressano Garcia

A identidade de cada zona, ou cada plano, ainda hoje é visível, pela utilização de malhas ortogonais, com quarteirões de diferentes dimensões.

(Lamas, 2014, p.221)

Apenas na segunda metade do século XIX é que é visível um grande desenvolvimento dos transportes, do porto e da expansão urbana para o oriente e ocidente da cidade mas sobretudo para o norte da mesma. O crescimento da cidade de Lisboa no século XIX é mais tardio do que noutras cidades europeias como aconteceu com Barcelona que acabou por ser uma grande influência tanto ao nível técnico como ao nível político.

Nesta época, que trazia a necessidade de um novo planeamento urbano que organizasse e ajudasse o crescimento da cidade é o engenheiro Frederico Ressano Garcia que em 1888 organiza a expansão e formação de Lisboa. Ao contrário do plano de Cerdá para Barcelona, em Lisboa as antigas muralhas não são destruídas e o centro histórico da cidade também é renovado. Contudo, o novo plano de Ressano Garcia para Lisboa teve a influência do urbanismo de Cerdá e de Haussmann e este modo, era composto por uma malha reticulada com grandes e novas avenidas que organizavam os quarteirões e o tecido urbano da cidade (Lamas, 2014).

Barcelona e a transformação urbana entre cercos amuralhados e os caminhos de ferro

A passagem dos Romanos pela cidade de Barcelona à qual deram o nome de *Barcino* também deixou a sua herança viária do *Cardo* e do *Decumanus*. A cidade de *Barcino* era uma terra rica para a agricultura e tinha uma localização de privilégio sobre o mar mediterrâneo. Contudo, as areias que provinham das correntes do litoral dificultavam o papel portuário da cidade. Em 250 d.C., com o avanço de tribos Germânicas e tal como aconteceu noutras cidades europeias invadidas pelo império romano, é construída uma muralha com fins defensivos que delimitava a área da cidade.

absorveu e ordenou as energias económicas, demográficas e sociais (Lamas, 2014, p.216). Em 1859, é aprovado o plano de Cerdá e as muralhas do núcleo medieval de Barcelona são demolidas dando início ao período de expansão urbana da cidade até ao século XX que foi transformando e que deu origem à imagem atual de Barcelona.

O plano de Ildefons Cerdá assenta numa metodologia inovadora para o pensamento urbanístico e apresenta uma escala incomum nas cidades europeias do século XIX. *Aproxima-se das grandes expansões americanas da mesma época; como Nova Iorque e Filadélfia* (Lamas, 2014, p.216). O plano de Cerdá previa a conexão de sistemas complexos sobre uma grelha ortogonal de vias que estabeleciam a ligação direta ao porto. A malha urbana é rasgada por eixos urbanos diagonais que convergem numa grande praça central. *A quadrícula regular estende-se até aos municípios vizinhos e envolve a velha cidade medieval, como se esta fosse um corpo distinto, rasgado por três artérias que dão continuidade aos eixos do ensanche* (Lamas, 2014, p.216). Assim, Cerdá é o primeiro urbanista a articular o espaço físico com questões sociais e funcionais.

Londres e a transformação urbana entre cercos amuralhados e os caminhos de ferro

Tal como aconteceu em Lisboa, Barcelona e em tantas outras cidades europeias como Lisboa, Paris e Roma, também a passagem dos Romanos em Londres, capital da Inglaterra e do Reino Unido, deixou na história urbana da cidade a marca dos dois eixos principais *Cardo* e *Decumanus* do urbanismo romano. A esta capital europeia os romanos deram o nome de *Londinium*.

Mais uma vez se comprova a escolha do local pela proximidade à água. No caso de Londres, foi a margem do rio Tamisa que levou à preferência do local para a implantação da cidade e a partir deste rio, os romanos conseguiam desenvolver as atividades comerciais e estabelecer fortes meios de comunicação e apesar de *Londinium* não se situar no mar mediterrâneo, o comércio derivado do mesmo passava por esta cidade do império romano (Costa, 2009).

Na cidade de *Londinium* também foi construída uma muralha defensiva que delimitava a cidade tal como acontecera noutros núcleos romanos.

Com a queda do império romano e as invasões na cidade, dentro e fora das muralhas, a toponímia da urbe passa de *Londinium* para *Lundenwic* e a cidade continua em desenvolvimento ao longo do tempo até ao século XVIII quando em 1712 é instalada numa mina de carvão, uma máquina a vapor que aumentou significativamente a produção comercial e que trouxe uma grande evolução e um forte crescimento com a revolução industrial do século XIX.

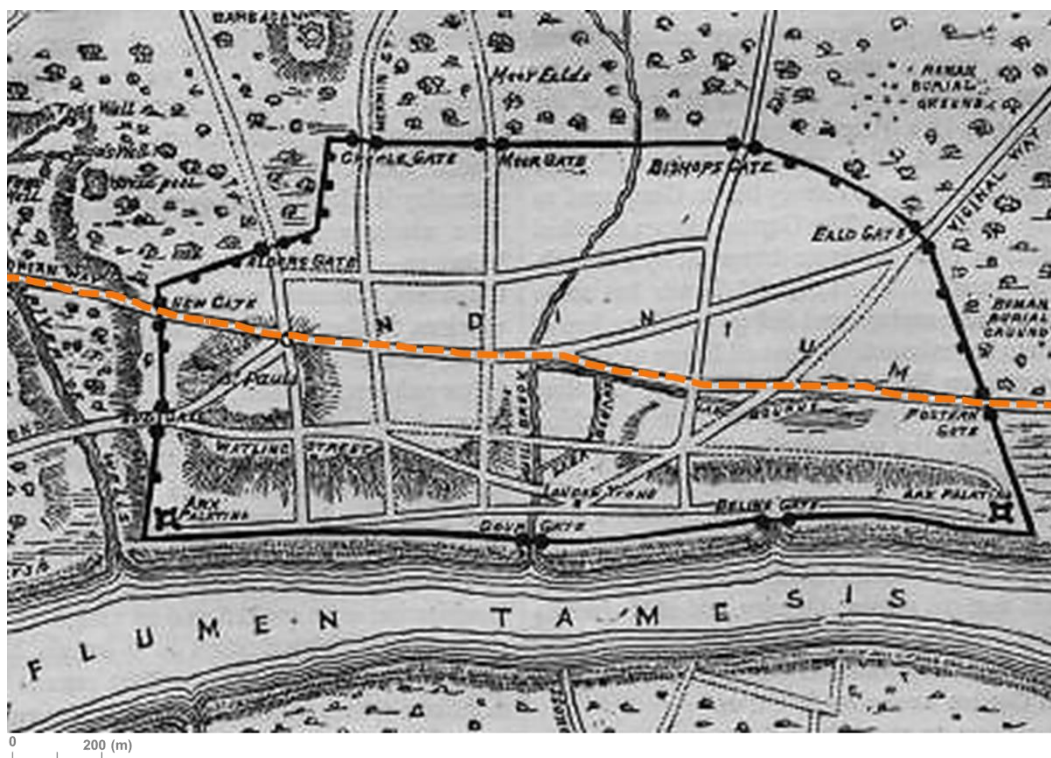


Fig. 18 – Cerco Muralhado de Londres

Fonte: http://www.vamosparalondres.com.br/foto_londres_antiga_2.jpg

Os mecanismos da Revolução Industrial – o aumento da população, o aumento da produção industrial e a mecanização dos sistemas produtivos, que começam a esboçar-se em Inglaterra a partir de meados do século XVII (...) alteram pela primeira vez desde o século XIII, as quantidades e as qualidades em jogo no sistema europeu.

(Benevolo, 1995, p.175)

O aparecimento da máquina a vapor foi o principal fator para o avanço tecnológico e para a expansão e crescimento da cidade de Londres e dessa forma, Inglaterra consistiu também num país precursor de movimentos funcionais e

sociais do desenvolvimento industrial. Mas se por um lado a evolução dos transportes contribuiu para um grande crescimento urbano na cidade de Londres por outro lado, o tráfego fluvial aumentava significativamente e trazia com consequência problemas de congestionamento dos transportes marítimos no rio Tamisa.

Este problema fez com que uma comissão fosse criada pelo parlamento de Londres com o propósito de apresentar uma solução ao problema que assentou na construção de docas e na criação de novos canais e estaleiros que marcaram o contínuo desenvolvimento do maior porto da Europa no século XIX (Costa, 2009).

A rápida evolução urbana no período industrial em Londres que gerou doenças e problemas de higiene necessitou que um sistema de esgotos e de águas limpas para o consumo populacional fosse implementado.

Em 1830 surgem os caminhos de ferro, em 1836 aparece o comboio e em 1863 o metropolitano e deste modo a população de Londres aumenta e a cidade cresce e desenvolve-se para as periferias. *O território cobre-se de culturas organizadas numa nova base capitalista, é sulcado por novas estradas, por novos canais e, a partir de 1830, pelas vias-férreas* (Benevolo, 1995, p.176).

Tal como Barcelona e Lisboa, a cidade de Londres tem raízes na matriz romana que definiu o território a partir de eixos estruturais. Mais tarde com a revolução industrial também outros eixos surgem para permitirem a acessibilidade, a mobilidade e a expansão da cidade no contexto de uma nova malha urbana.

O exemplo dos casos de Barcelona, Lisboa e Londres comprovam a influência e importância que as formas mais antigas de delimitação da cidade apresentam para o desenvolvimento das cidades. Os sucessivos limites ao longo dos tempos desde os romanos até ao século XVIII relativos às concentrações urbanas nas grandes cidades europeias conduziram desta forma, à expansão urbana das cidades. Neste contexto, é possível identificar processos distintos de novas centralidades e consequentemente, de expansão sobre os arrabaldes que transformam as antigas periferias das cidades em novas formas de urbanização (Ferreira, 2009).

A expansão da cidade revela ao longo do tempo formas de consolidação precisas, que assumem maiores dimensões e protagonismo no território, contrastando com uma significativa diversidade de tecidos periféricos.

(Ferreira, 2009, p.1)

Para concluir, o crescimento e a expansão das cidades estão de uma forma geral, associados ao desenvolvimento da Revolução industrial. O aumento rápido da população nos centros das cidades devido à alteração dos modos de produção de forma artesanal para industrial conduziu ao aumento da edificação e das infraestruturas nas áreas urbanas (Fadigas, 2010).

Lisboa, Barcelona e Londres no século XVI



Fig. 19 – Lisboa em 1598

Fonte: https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/a/af/Lisbon_in_1598.jpg

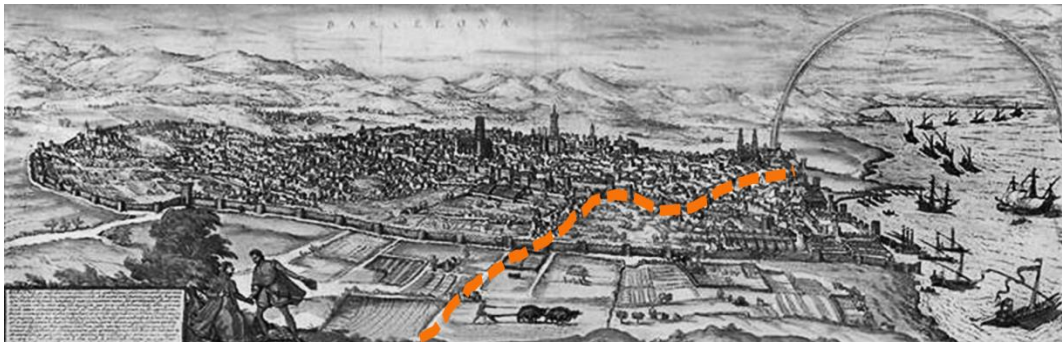


Fig. 20 – Barcelona em 1578

Fonte: https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/e/e1/Braun_Barcelona_HAAB.jpg

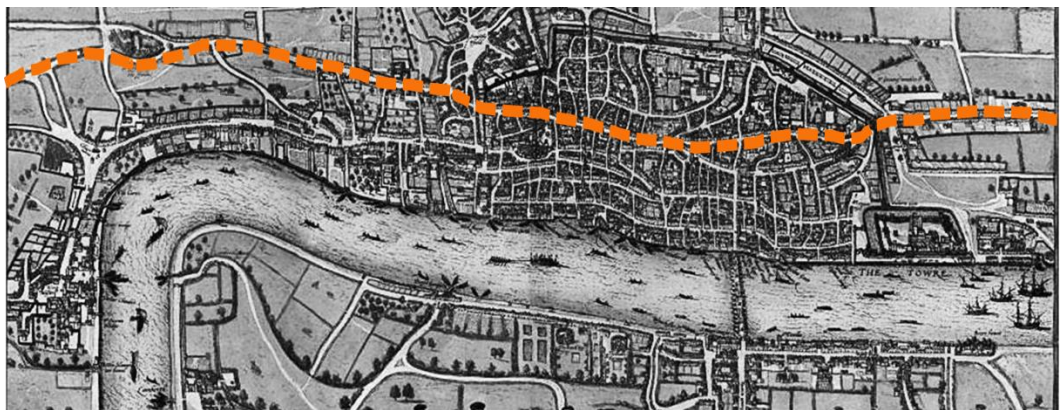


Fig. 21 – Londres em 1572

Fonte: <http://imageweb-cdn.magnoliasoft.net/britishlibrary/supersize/008646.jpg>

3.2. REFERÊNCIAS DE REQUALIFICAÇÃO EM EIXOS HISTÓRICOS

Para um melhor entendimento e definição dos conceitos referenciados ao longo do trabalho do trabalho recorreu-se a referências de intervenção e de requalificação em eixos urbanos que consistam num referencial para o desenvolvimento dos restantes capítulos. Neste sentido, apresentam-se três referências de requalificação de eixos históricos ao nível mundial: o *High Line Park* em Nova Iorque, o Eixo histórico da cidade João Pessoa no Brasil, o Eixo ribeirinho da cidade de Barcelona em Espanha e por último a Ribeira das Naus da cidade de Lisboa em Portugal. A escolha destas referências prendeu-se de igual forma com a necessidade de mostrar exemplos internacionais deste tipo de intervenção linear.

***High Line Park* em Nova Iorque**

Localizado em Manhattan, o *High Line* constitui a revitalização de um eixo urbano histórico, que corresponde à transformação de uma antiga linha férrea, suspensa na cidade de Nova Iorque, num novo parque urbano linear e contínuo. Este projeto remete assim, a um novo espaço público pedonal na cidade, elevado a 8 metros da cota térrea e construído sobre uma antiga ferrovia suspensa que ficou desativada com aproximadamente 2,5 km.

A revitalização da *High Line Park* teve como consequência, transformar na cidade de Nova Iorque, um espaço abandonado num dos principais espaços de referência urbana que valorizou as vivências urbanas e sociais dos bairros envolventes à mesma na zona oeste de Manhattan na cidade de Nova Iorque.

A revolução industrial dos séculos XVIII e XIX gerou grandes mudanças nas cidades ao nível mundial, sobretudo com o aparecimento e desenvolvimento dos caminhos de ferro e transportes. Manhattan não foi exceção deste fenómeno de industrialização e como tal, também na cidade de Nova Iorque surgiam diversas vias férreas que permitiam a acessibilidade da população.

Por outro lado, o funcionamento das ferrovias no mesmo plano de circulação que as rodovias resultavam num elevado número de vítimas. Deste

Modo, em 1930, parte da ferrovia, que deu origem ao parque urbano *High Line*, é elevada oito metros do chão e consegue assim remover o caminho de ferro de uma das ruas mais movimentadas da parte histórica de Manhattan. Em 1934 é inaugurada a linha férrea suspensa mas com o passar dos tempos a sua utilização vai diminuindo substancialmente e em 1980 o caminho de ferro é desativado e o seu funcionamento é encerrado conduzindo ao abandono da ferrovia (Espinho, 2014).

Em 1991, parte da linha férrea é demolida para dar lugar à construção de um edifício e em 1999 os nova-iorquinos formam o grupo *Friends of the High Line*. Este grupo é criado por Oshua David e Robert Hammond juntamente com os moradores da área envolvente ao caminho de ferro e teve como objetivo, impedir a demolição e preservar o eixo histórico ferroviário que marca o passado e a identidade da cidade. Segundo o grupo referido, este conseguiu uma parceria, com a administração pública, para manter a existência da linha suspensa como parque público na cidade de Nova Iorque.⁹

No ano de 2002, é aprovada a permanência e revitalização da antiga linha férrea e por consequente é lançado um concurso para o envio de propostas que requalificassem a *High Line*. Dos vários participantes, entre 720 equipas e 36 países, constaram arquitetos como Zaha Hadid e Steven Holl, entre outros.

O vencedor e responsável pelo projeto da *High Line* foi o *atelier Diller Scofidio + Renfro* em conjunto com o *atelier James Corner Field Operation*.

A primeira fase do projeto iniciou-se em 2009 e a *High Line* é caracterizada por uma arquitetura moderna e sustentável que transforma a linha histórica, num espaço pedonal, verde, arborizado e contínuo na cidade de Nova Iorque. O parque é acessível em diversos pontos ao longo da sua extensão e oferece espaços de lazer e entretenimento aos seus utentes.

Assim, o projeto da *High Line* em Nova Iorque é exemplo de referência em como a recuperação identitária de eixos históricos urbanos conseguem ter um papel de revitalização e requalificação de áreas urbanas. O sucesso das intervenções na *High Line*, resultaram no desenvolvimento económico, imobiliário na área e promoveram a vida urbana social de Manhattan tornando

⁹ <http://sustentarqui.com.br/urbanismo-paisagismo/parque-high-line-exemplo-de-urbanismo-sustentavel/>

hoje este a antiga linha de caminho de ferro num dos lugares mais frequentados pela população de Nova Iorque e num polo turístico ao nível mundial.



Fig. 22 – High Line Park

Fonte: <https://www.inthenewyork.com/photo/nyc-high-line-park1.jpg>

Avenida Presidente Epitácio Pessoa na Cidade João Pessoa no Brasil

Em seus estágios de evolução, as linhas descritas pelo percurso da Avenida Epitácio Pessoa relacionaram-se tanto com o núcleo histórico central quanto com o movimento de expansão urbana, na direcção leste, contribuindo para definição de uma moldura urbana, com a concentração de determinado grupamento social.¹⁰

Localizada na cidade de João Pessoa, no nordeste do Brasil, a Avenida Presidente Epitácio Pessoa é também um caso de referência de um eixo histórico como génese do desenvolvimento urbano no Brasil. Deste modo, a avenida referida é uma via de expansão e de estruturação da cidade de João Pessoa.

Com um papel importante nas dinâmicas e na vida quotidiana da cidade, a avenida Presidente Epitácio Pessoa tem aproximadamente 5 km de extensão e encontra-se orientada no sentido de este para oeste. Este eixo histórico no Brasil

¹⁰ <http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/08.090/191>

estabelece a ligação de dois núcleos urbanos importantes da cidade de João Pessoa: o centro histórico da cidade e a área marítima da mesma.

A expansão urbana da cidade João Pessoa, em direção à frente ribeirinha da cidade, ocorreu de forma acelerada sobretudo com o desenvolvimento dos transportes (mais uma vez, consequência da revolução industrial). Neste caso particular, a cidade de João Pessoa no Brasil, o acelerado processo de modernização levou a um dimensionamento de ruas e avenidas direcionada sobretudo ao automóvel privado. Consequente, a população de rendimentos reduzidos apresentava problemas de mobilidade devido aos poucos transportes públicos existentes na cidade.

O espraiamento da cidade torna cada vez mais difícil a integração entre as áreas com um único meio de transporte quando, seguindo a linha de pensamento da sustentabilidade urbana, deveria estimular a expansão para o interior da malha urbana, ocupando os vazios urbanos.¹¹

Neste contexto, em Julho de 2011 é apresentada uma proposta para a Avenida Presidente Epitácio Pessoa integrada num projeto intitulado *Caminho Livre* apresentado pela Camara Municipal da cidade João Pessoa. Este consiste numa total reordenação do trânsito urbano da cidade e prevê um enorme impacto sobre a vida quotidiana da população.

Projeto Caminho Livre

O Projeto Caminho Livre engloba um conjunto de ações com o objetivo de melhorar a mobilidade urbana na cidade de João Pessoa de diversas ruas e avenidas, entre as quais a Avenida Presidente Epitácio Pessoa. Neste âmbito, o projeto Caminho Livre, pretende minimizar problemas do quotidiano de modo a melhorar a qualidade de vida da cidade, proporcionando mais conforto e segurança tanto para os condutores como para os pedestres.

¹¹ <https://doaj.org/article/c357d75746bd4e5dab1d5488dda64202>

Dentro das diversas intervenções propostas pelo projeto em questão, a proposta para a Avenida Presidente Epitácio Pessoa é aquela que interessa descrever. Dito isto, a proposta para a avenida acima descrita assenta na sua ampliação, com a implantação de uma via de trânsito exclusiva para o transporte público, no centro da avenida, e ainda outras duas destinadas ao tráfego rodoviário.

O projeto propõe a construção de novas estações de autocarro e ainda a implantação de espaços delimitado exclusivamente para o estacionamento de bicicletas junto das estações de transportes públicos.



Fig. 23 - Avenida Presidente Epitácio Pessoa – Projeto Caminho Livre

Fonte: <http://www.joaopessoa.pb.gov.br/secretarias/semob/mobilidade-urbana/>

Los espacios de continuidad son aquellos que conectan y dan acceso a diversos lugares, que forman una trama urbana permeable. Hay por tanto encadenamiento de espacios y van armando una estructura urbana legible.

(Arredondo, 2009, p.376)

Avenida García Faria em Barcelona

Este projeto consiste na criação de um novo espaço linear contínuo e paralelo à frente Ribeirinha da cidade de Barcelona paralelamente à costa litoral da cidade sob uma plataforma de estacionamento subterrâneo. Deste modo, foram propostas duas faixas paralelas de características distintas: uma faixa como via de circulação para o peão e para a bicicleta, sendo esta pavimentada com asfalto de

duas cores diferentes e outra faixa que organiza um corredor verde permeável transversalmente ao longo da sua continuidade linear. Este corredor verde é organizado por diferentes espaços verdes trapezoidais que são elevados em relação ao nível térreo e que permitem uma relação visual com a praia e o mar.

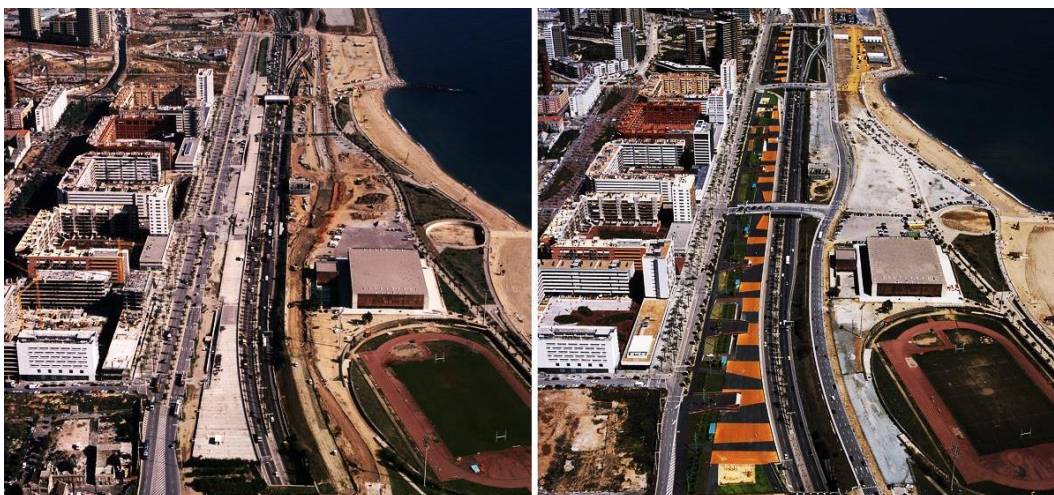


Fig. 24 – Avenida García Faria em Barcelona

Fonte: <http://ginabarcelona.com/es/project/paseo-garcia-faria-#.VpZpFnmPO00>

Requalificação da Rua Nova do Carvalho no Cais do Sodré na cidade de Lisboa

Em Dezembro de 2011 a Rua Nova do Carvalho no Cais do Sodré foi pintada de cor-de-rosa. Este foi um projeto de revitalização daquela rua que com iniciativa do comércio local teve o apoio da Câmara Municipal de Lisboa.

A pintura da faixa de rodagem da rua a cor-de-rosa criou um espaço público dinâmico e atrativo a um número significativo de pessoas sendo que a Rua Nova do Carvalho situado no Cais do Sodré passou a chamar-se Rua Rosa. Esta proposta teve como objetivo fortalecer o carácter de continuidade da rua tendo como ambição a maior permanência da mesma. A proposta consistiu no nivelamento da faixa de rodagem com os passeios laterais, de modo a transformar o espaço existente num espaço público contínuo. Ao longo da rua previa-se a colocação de oito *MUPIS* com o fim de serem utilizados para exposições de fotografia, para informação de eventos e ainda como pontos de iluminação que podem mudar de cor de acordo com a imagem que se pretende criar na rua.

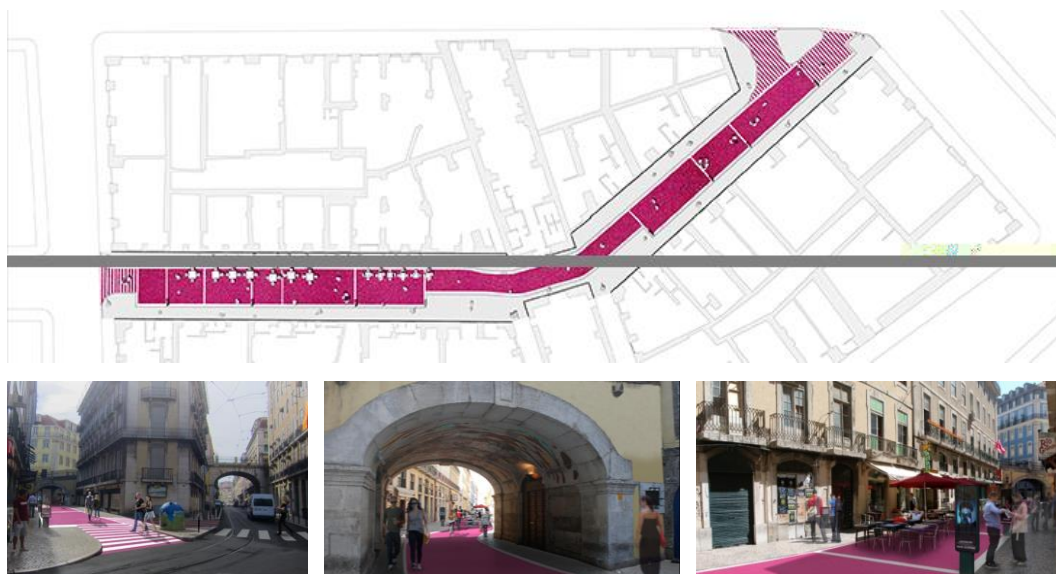


Fig. 25 – Rua Rosa

Fonte: http://www.joseadriao.com/paginas/p106_01.html

Requalificação da Ribeira das Naus em Lisboa

A requalificação da Ribeira das Naus é um projeto integrado no Plano de Intervenções na extensa frente ribeirinha que caracteriza a cidade de Lisboa. Este projeto, veio complementar a requalificação da Praça do Comércio e teve como objetivo requalificar também a margem entre a cidade e o rio Tejo entre o Terreiro do Paço e o Cais do Sodré.

Ele resulta de uma nova via rodoviária, uma ciclovia e ainda um percurso pedonal ao longo da margem ribeirinha da cidade que faz a recriação da antiga praia que existia na área antes do terramoto de 1755. Essa antiga praia da cidade é recriada através de uma longa e larga escadaria descendente o rio Tejo que para além de permitir a estadia das pessoas, reforça a conexão da cidade com o rio. O projeto é ainda complementado com a existência de novos e amplos espaços verdes para o descanso e o lazer que permitem uma relação visual de excelência com o Tejo. A requalificação da Ribeira das Naus também teve como objetivo, valorizar o património histórico e arquitetónico da área urbana (CML, 2016).



Fig. 26 – Ribeira das Naus em Lisboa

Fonte: <http://www.cm-lisboa.pt/viver/urbanismo/projetos-e-obras/requalificacao-da-ribeira-das-naus>

3.3. A IDENTIDADE E A ESTRUTURA HISTÓRICO-CULTURAL NA FORMAÇÃO DE EIXOS URBANOS – O CASO DE LISBOA

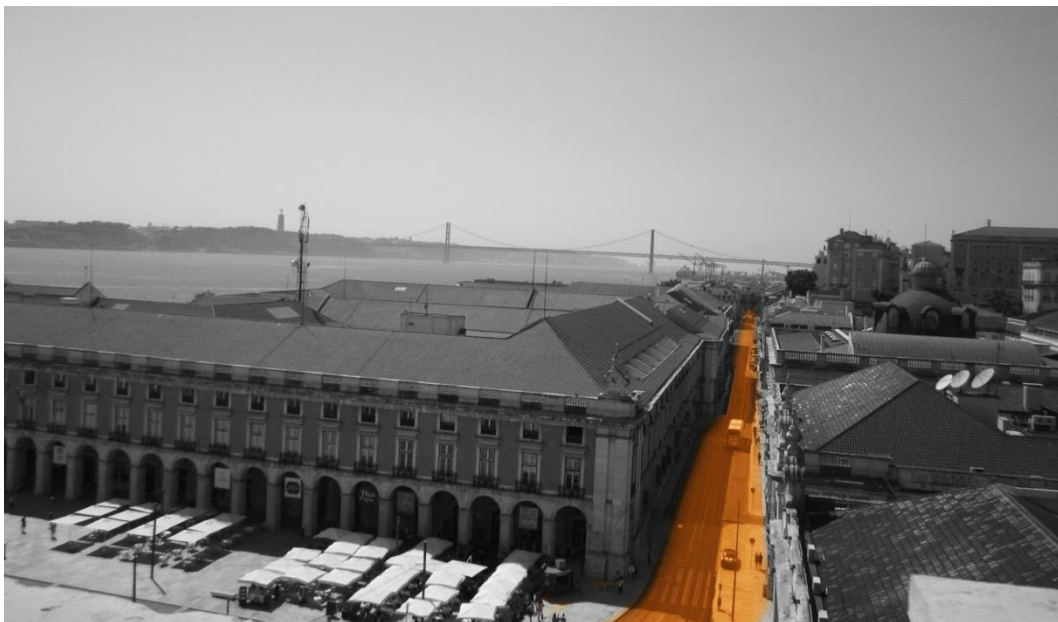


Fig. 27– Eixo Histórico de Expansão de Lisboa a partir do Terreiro do Paço

Fonte: Fotografia da autora

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 Fernandes, 2014, p.71)



Fig. 28- Muralhas e Eixos Históricos de Expansão de Lisboa em 1911
Fonte: Imagem produzida pela autora sobre base cartográfica digital de Silva Pinto de 1911

A história da Cidade, de como esta surge, desenvolve, expande e caracteriza, tem uma grande importância para a compreensão do presente de uma determinada cidade e das características físicas que dão lugar à sua identidade. No âmbito deste trabalho final de mestrado, tornou-se assim essencial identificar de forma cronológica um conjunto de acontecimentos históricos que se consideraram como sendo os mais relevantes para a abordagem, perceção e clareza da temática: o eixo urbano como elemento estruturante e dinamizador da cidade.

Do mesmo modo que a reflexão sobre a relação da cidade com o seu passado tem um papel de relevo para o seu entendimento, esta assume também uma grande importância no que diz respeito ao eixo em estudo. Desta forma, torna-se necessário perceber o enquadramento histórico da cidade de Lisboa (da qual o objeto de investigação é parte integrante) assim como dos seus elementos estruturantes: *ainda hoje as cidades europeias se caracterizam pelos seus espaços sedimentados ao longo de séculos e nos quais se concentram algumas das principais funções e utilizações urbanas. Lisboa, Paris ou Madrid, (...) são caracterizadas pelas realizações do seu passado* (Lamas, 2014, p.133). Consequentemente, os eventos históricos elegidos sobre os quais se espera encontrar e apresentar os padrões que tiveram influência direta no aparecimento e desenvolvimento de eixos urbanos na cidade de Lisboa são: a matriz romana, Lisboa medieval, Lisboa barroca, Lisboa burguesa - a industrialização e o caminho de ferro e Lisboa contemporânea - o Estado Novo.

Relativamente a esta abordagem histórica, para uma melhor compreensão da cidade a partir do seu passado e dos seus elementos constituintes que perduraram no tempo até à atualidade, uma das referências bibliográficas a ter em conta e que não se pôde deixar de consultar foi a *História da Cidade* de Leonardo Benevolo (Benevolo, 1997). Esta obra descreve o processo de criação histórica da Cidade explicando de que forma, a sua origem que se encontra interligada com um certo momento da evolução social e que em qualquer altura pode sofrer transformações drásticas ou mesmo ter um fim.

Outra das publicações relevantes à história da cidade de Lisboa é o *Dicionário da História de Lisboa* (Santana e Sucena, 1994). Esta explica o nascimento da cidade, de como esta apresenta características e condições únicas que ajudaram à fixação das primeiras populações antes da pré-história, de como os

romanos tiveram um papel importante no desenho urbano da cidade e de como surgem as muralhas de Lisboa (Santana e Sucena, 1994).

De forma geral, o modo de crescimento das cidades ocorre num primeiro momento de carácter espontâneo e de seguida num outro de características planeadas, assente numa ideia prévia. Neste âmbito, o facto de *Olisipo* assumir-se como um porto comercial, teve um grande peso para o seu reconhecimento como a cidade portuária mais importante da província e deste modo, a segunda cidade da Lusitânia (Lamas, 2014).

No que diz respeito a uma melhor caracterização sobre os vestígios existentes e que são provenientes da presença dos romanos, existe uma dissertação de mestrado do autor Rodrigo Banha da Silva. O trabalho em questão teve a contribuição de Carlos Fabião e intitula-se de: *“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.)* (Silva, 2005). Esta referência descreve e disponibiliza um conjunto de dados relativos à época romana de Lisboa, o que veio proporcionar um maior número de elementos arqueológicos para o conhecimento do seu passado trazendo desta forma a possibilidade de reestabelecer o traçado urbano da cidade de Olisipo.

A partir do século III – quando começam as incursões bárbaras e o Estado imperial enfraquece – as cidades perdem a sua segurança, mas adquirem uma importância ainda maior como centros fortificados (...)

(Benevolo, 1995, p.23-24)

Com a chegada dos Visigodos, que vieram provocar guerras e conflitos, muitos dos edifícios religiosos romanos poderão ter sido desconstruídos para fins defensivos. Também o terramoto de 472 veio acentuar o desaparecimento de Olisipo e assim, muitos dos vestígios da urbe romana desapareceram restando apenas fortificações de defesa. Estas correspondem às partes de muralha visíveis nos dias atuais integrando deste modo, o património arqueológico da cidade que representa o período romano em Lisboa. Estas partes de muralha ainda existentes são atualmente parte integrante dos elementos arquitetónicos e arqueológicos da cidade e que desde o século XVIII foram e tem vindo a ser descobertos sobretudo no subsolo de Lisboa.

Lisboa medieval

A queda do Império Romano, que resultou da sua degradação, veio trazer o fim a um período da história e dar início a um outro. Contudo, *o ritmo de crescimento demográfico e a vida urbana foi substancialmente reduzida, até que nos séculos X e XI a estabilidade política e o ressurgimento do comércio voltaram a dinamizar as estruturas urbanas. Nesse período de tempo, os centros urbanos da Europa foram-se modificando* (Lamas, 2014, p.151). Apesar do desaparecimento parcial da urbe romana, os eixos estruturantes sobre o qual a cidade era organizada assim como alguns dos espaços privilegiados que surgiam em torno desses mesmos eixos permaneceram *reconhecíveis, bem como o evidente perímetro fortificado que continuaria a ser descrito pelos geógrafos árabes séculos depois* (Proença, 2014, p.54).

Em 719, a invasão na península ibérica pelos muçulmanos trouxe um novo domínio para a cidade de Lisboa, o domínio dos Mouros, que tomaram o nome de *Olisipo* e lhe atribuíram um nova toponímia, adulterando a existente, para o nome de *Lixbuna*. A formação da cidade medieval acontece através das estruturas deixadas pelos romanos o que aproveitando as muralhas existente, deu origem à cerca moura de Lisboa (uma designação que se originou com o novo domínio).

Com a ocupação da mesquita, antigo templo romano, a população da cidade aumenta e dedica-se a atividades agrícolas e comerciais. Por sua vez, também a construção de casas aumentava caracterizando a malha medieval da cidade de Lisboa em múltiplos becos e ruas estreitas (França, 2005) que são reconhecidas ainda hoje na atual Alfama.

Tal como acontecia nas cidades romanas, também nas cidades medievais, a rua é o elemento fundamental do espaço urbano que o compõe, servindo a circulação populacional e o comércio: a rua é definida por edifícios de carácter comercial, ocupados por lojas nos seus pisos térreos o que a tornava também num espaço trocas comerciais (Lamas, 2014).

A cidade muçulmana perdurou até ao princípio do século XII quando em 25 de Outubro de 1147, D. Afonso Henriques, primeiro rei de Portugal, reconquista a cidade de Lisboa delimitada pelas muralhas antigas, desde o alto da colina do

castelo até à margem do rio Tejo com um total de sete freguesias e uma área de 15 hectares e meio.

É nesta altura, em que a cidade é reconquistada pelo primeiro rei de Portugal, que se obtém informações descritas por Osberno, segundo o autor José-Augusto França, que permitem a reconstituição da Lisboa muçulmana e que por conseguinte se pode conjeturar sobre as alterações que a cidade sofreu após a queda Império Romano. Deste modo, segundo as descrições das muralhas feitas por Osberno, eram especificadas duas partes distintas dentro do cerco mouro: a Alcáçova e a Medina sendo que a Alcáçova correspondia ao alto da colina onde se localizava e assumia o papel administrativo da cidade e a Medina que se localizava em toda a encosta que descia desde a Alcáçova até ao rio. Em redor da cerca moura localizavam-se diversas portas de entrada e saída para a cidade medieval onde chegavam as principais vias de *Lixbuna* e de onde se expandiam para fora das muralhas novos eixos estruturadores que apontavam para o desenvolvimento de dois arrabaldes.

O crescimento e a expansão urbana da cidade de Lisboa estão relacionados com os diferentes limites físicos, sociais e económicos ao longo dos tempos que criam diferentes formas urbanas e marcam a identidade do território aos quais se associam processos de deslocalização de centralidades, transformando as antigas periferias em novas formas de aglomeração populacional.

A expansão da cidade de Lisboa encontra-se interligada com o aumento da população assim como, com a necessidade de acesso aos terrenos situados nos arrabaldes e desta forma à necessidade de aumentar a malha urbana da cidade. Desta forma depois do reinado de D. Afonso III, quinto rei de Portugal, surge a construção de novas muralhas nos reinados seguintes como resposta às necessidades da população.

Depois de D. Afonso III, segue-se no século XIII, o reinado de D. Dinis que marca na história a construção de uma nova muralha linear, formando uma barreira paralela à margem do Tejo com uma finalidade defensiva na frente ribeirinha ocidental e que constituiu um marco gerador para as transformações e construções que foram feitas na Ribeira (Proença, 2014).

Com o reinado de D. Fernando é construída uma nova muralha, a cerca fernandina em 1373. Esta divide-se em duas partes em redor da cerca moura

(França, 2005) e abrangia uma nova área seis vezes maior do que a anterior com uma área total de 101 hectares.

A construção das diferentes muralhas na cidade de Lisboa deram origem a diferentes portas que permitiam a entrada e saída da cidade. Existia um total de cinco portas para a cidade na cerca moura mas a estas juntaram-se outras ao longo do tempo e com a muralha fernandina surgiram 36 novas portas entre as quais a porta de Santa Catarina, a porta de São Roque, a porta de Santo Antão, a porta de Sant' Ana, a porta da Mouraria, a porta de Santo André e a porta de São Vicente. Estas portas abriam caminhos para o desenvolvimento dos arrabaldes da cidade (França, 2005).

No século XIV e XV, o rei D. João I veio então determinar a área que limitava a cidade de Lisboa e tomou a decisão de definir melhor o desenho da cidade obrigando a arruamentos que vieram por um término no caos urbano e que significou um grande desenvolvimento na história urbana de Lisboa.

Lisboa barroca

Lisboa passou por importantes transformações urbanísticas nos reinados que se seguiram, até ao trágico e grande Terramoto de 1755, com o alargamento e regularização de diversas ruas que vieram melhorar a qualidade de vida da população.

O século XVI, marca na história de Lisboa um período de mudança profunda na estrutura urbana, física e simbólica da cidade quando a corte decide vir instalar-se junto ao Tejo do lado de fora da muralha com a construção de um novo paço real. Assim, o rei D. Manuel I, precursor da era dos descobrimentos em Portugal abandonou o castelo medieval e mudou-se para um novo terraço que se abria sobre o rio, o Terreiro do Paço que conhecemos atualmente e que com o reinado de D. Manuel I passou a ser o centro da vida real e também uma nova praça que complementava o Rossio existente. Esta obra veio acelerar o progresso comercial de Lisboa com constantes construções navais que se iam sucedendo no novo Paço da Ribeira (França, 2005).

Sob outra perspetiva, o século XVI é marcado também pela construção de conventos e igrejas fora do cerco muralhado o que foi relevante para o

crescimento urbano nos arrabaldes e para a grande importância patrimonial que os eixos históricos apresentam atualmente. Deste modo, em meados do século, Lisboa tinha cerca de 80 mil habitantes e 432 ruas e passa a ser considerada, à escala europeia, uma das maiores metrópoles.

É neste período que a frente ribeirinha a ocidente se ia afirmando, destacando, crescendo e enriquecendo desde a Baixa até Belém com a expansão marítima e com a construção de edifícios, como os Jerónimos e a Torre de Belém que pontuavam o eixo marcando a era dos descobrimentos e a história da arquitetura portuguesa de Lisboa com o estilo manuelino.

Em 1581, Filipe II, rei de Espanha, torna-se Filipe I, rei de Portugal e é ele que decide transformar o Terreiro do Paço manuelino numa obra, continuada pelo rei Filipe II, que marcava a modernidade e o estilo barroco na cidade com um dos mais esplendorosos palácios de Lisboa. Este palácio construído na Praça da Ribeira foi precursor a tantos outros que aparecem neste período em nobres quintas localizadas nos arrabaldes que se desenvolviam fora da cidade murada como aconteceu no eixo histórico de Lisboa que fazia a ligação a Cascais com o palácio das Janelas Verdes e o paço real em Alcântara.

Com as constantes transformações e com o progresso contínuo de Lisboa fora de portas, é o rei D. João IV que manda construir uma nova cerca defensiva que estabelece um novo e mais amplo limite da cidade com cerca de 16 baluartes que definiu uma linha, que não chegou a ser terminada, desde Santa Apolónia até Alcântara e que deixou vestígios como o baluarte das necessidades em Alcântara e os baluartes de S. Paulo e de S. João na rua da Junqueira (França, 2005).

Se a Lisboa de D. João V é mais lembrada pelas realizações arquitectónicas do que urbanas, não devemos esquecer o importante papel que teve o planeamento da expansão da cidade para ocidente neste reinado (...) (Proença, 2014, p.114).

A subida, no século XVIII de D. João V ao trono marca o período joanino na história de Portugal caracterizado por um conjunto significativo de realizações urbanísticas assim como importantes intervenções em diversas áreas da capital que teve um papel fundamental para a expansão para o norte e para o ocidente da cidade e conseguinte para a formação de eixos históricos como é o caso do eixo entre o Terreiro do Paço a Algés. A capela dos Jerónimos em Belém e o Terreiro do Paço, mandados construir pelo rei D. Manuel I, foram ampliados e

estabeleceram desta forma dois focos ligados à realeza, ao longo da frente ribeirinha ocidente de Lisboa, que levaram à constituição de um eixo linear e contínuo assinalado por um conjunto de instalações marítimas e consequentemente de casas habitacionais e por diversos edifícios monumentais.

Uma proposta dos anos 30 para um grande cais que implicava a construção de um aterro na zona ribeirinha e o alargamento da ponte de Alcântara são exemplos de obras que marcaram a cidade e a formação de eixos contínuos no reinado de D. João V.

Dentro das diversas obras que foram realizadas neste período histórico, uma das mais relevantes e considerada a grande obra de engenharia do reinado joanino foi a construção do Aqueduto das Águas Livres que teve como objetivo levar água corrente a diferentes partes da cidade de Lisboa.

Desde Caneças, das Águas Livres que lhe deram nome, o aqueduto conta dezoito quilómetros até às Amoreiras, emergindo da terra no alto da Serafina para galgar o vale de Alcântara até Campolide, em perto de um quilómetro de extensão sobre 35 arcos, (...)

(França, 2005, p.29)

Esta obra foi realizada pelo engenheiro Carlos Mardel e chegando a atingir 65,25 metros de altura no seu arco mais alto, representa um equipamento urbano monumental na cidade.

No dia 1 de Novembro de 1755, por volta das 10 horas da manhã um terramoto sentido em toda a Europa, seguido de um *Tsunami* e depois de um grande incêndio que destruiu grande parte da cidade que se conhecia até então. Quando ocorreu este grande terramoto, o Paço Real, casas, conventos, igrejas e outras construções ficaram completamente destruídas. Contudo, a grande obra do Aqueduto das Águas Livres resistiu e manteve-se intacta até aos dias de hoje.

A parte da cidade de Lisboa a sofrer maiores danos, foi a baixa central na encosta do castelo onde se localizava o Paço Real. Esta situação conduziu a um novo e totalmente inovador planeamento que tinha como objetivo, reconstruir toda a parte central da cidade segundo um plano completamente novo, da autoria dos engenheiros Eugénio dos Santos e Carlos Mardel que foi escolhido e

aprovado pelo ministro Sebastião José de Carvalho e Melo que mais tarde se tornou marquês de Pombal.

O quarteirão pombalino e os elementos que compunham o plano da baixa baseavam-se *em três elementos essenciais: um traçado urbano; uma composição de fachadas; e um sistema construtivo* (Proença, 2014, p.123). Estes assentavam segundo um modelo que dividia o quarteirão em edifícios homogéneos com uma standardização de vãos, outros elementos compositivos e construtivos e também das suas alturas. Deste modo, a Baixa de Lisboa traduzia-se numa cidade *standard*, constituída por blocos edificadas, geradora de uma malha urbana regular e hierarquizada.

Este novo plano que compunha a Baixa Pombalina representa um marco para a morfologia de eixos viários. As ruas de Lisboa apesar de terem um perfil mais largo, moderno e inovador, elas preservavam simultaneamente, um traçado medieval. A parte central da rua destinava-se à circulação de transportes da época e as suas partes laterais serviam a circulação pedonal. Por debaixo da plataforma construída da rua, na parte central, localizava-se ainda uma nova infraestrutura de esgotos que servia a cidade e a população.

Para evitar construções dispersas, a cidade de Lisboa passou a ter um novo limite muralhado nos finais do século XVIII, de Santa Apolónia até à ponte de Alcântara, com um total de vinte e quatro portas.

O século XIX que se expressa pela continuidade clássica e barroca, caracteriza o início do período burguês nas cidades europeias que se define por um conjunto de novas tipologias urbanas mas sobretudo pelo início de uma nova era, a era da industrialização que originou um grande e forte crescimento demográfico trazendo mudanças sociais profundas e conseqüentemente, grandes transformações nas cidades.

Lisboa burguesa – a industrialização e o caminho de ferro

A revolução industrial torna as cidades em áreas fundamentais para a produção industrial e atividades culturais e gera o desenvolvimento dos transportes, da construção em massa e da comunicação. Esta época é marcada

sobretudo sob a influência técnica e política que as cidades europeias de Paris e Barcelona exerceram na era da industrialização.

Contudo, a Lisboa industrial foi tardia relativamente a outras cidades europeias e apenas no final do séc. XIX é que na capital de Portugal se evidencia uma necessidade de crescimento, modernização e requalificação.

Os principais fatores que contribuíram para este grande desenvolvimento na cidade de Lisboa foram a inauguração do caminho de ferro, a criação de grandes avenidas e as comemorações do tricentenário de Camões em 1880.

Se até então, era evidenciado um maior crescimento da capital de Portugal na zona baixa e centro da cidade e também por toda a margem ribeirinha que se desenvolvia a ocidente, é com a revolução industrial da segunda metade do século XIX que a cidade de Lisboa se expande e desenvolve para o Norte.

O caminho de ferro em Lisboa tem um papel essencial para a abordagem de eixos históricos uma vez que na maioria das vezes, são construídos ao longo dos mesmos por questões geográficas e topográficas. As mesmas razões que levaram à origem dos eixos históricos referidos.

A primeira linha de caminhos de ferro construída em Portugal foi em 1856 e ligava Lisboa ao Carregado. Em 1864 chega a Vila Nova de Gaia uma segunda linha de comboio que fazia a ligação de Lisboa ao Porto e que dois anos depois levou à inauguração da estação de Santa Apolónia. Em 1870 circula pela primeira vez na cidade de Lisboa um novo transporte público: o *Larmanjat* que ligava Lisboa a Sintra e apenas em 1887 se inicia a construção da linha ferroviária que fazia a ligação à Vila de Sintra que veio ligar à estação do Rossio em 1891¹². Em 1887 foi inaugurada a linha de caminho de ferro entre Alcântara-Terra e Sintra que em 1891 se prolongou até à estação Alcântara-Mar depois da construção de um aterro na praia de Alcântara que conquistou ao Tejo cerca de 500 metros.

Também o porto de Lisboa foi objeto de destaque neste período, devido aos sucessivos aterros construídos sobre o rio Tejo que permitiram a instalação de linhas de caminhos de ferro e a abertura de duas grandes avenidas paralelas ao rio: a Avenida 24 de Julho, em 1877, e a Avenida da Índia em 1898 o que proporcionou a ligação entre o centro histórico e a zona ribeirinha industrial.

¹² <http://geo.cm-lisboa.pt/>

O ano de 1845 marca o início da conceção da Estrada de Circunvalação na cidade de Lisboa. Esta começa a ser construída em 1852 e o objetivo deste novo limite fiscal era o de proteger a área urbana de Lisboa através de um muro estabelecido por um conjunto de portas que cobrassem os direitos alfandegários (França, 2005) entre as quais, *seis eram portas com casas de despacho: “em Alcântara (na estrada para Cascais), Benfica (na estrada para Sintra), Campolide (na estrada para o Paço do Lumiar), Arco do Cego (na estrada para o Campo Grande), Sacavém (na estrada para a Portela), Cruz da Pedra ou Santa Apolónia (na estrada para Olivais e Sacavém* (Proença, 2014, p. 175).

Este enquadramento, permite concluir que os caminhos de ferro organizavam e organizam no território, linhas de força que constituíam novos limites, mais ou menos paralelos a eixos urbanos de circulação já existentes.

O mesmo se sucedia com o aparecimento de novas Avenidas que se iam desenvolvendo no interior da primeira Estrada da circunvalação de 1852. Estas rompiam com os seus limites em locais que eram considerados como os mais apropriados.

Lisboa não renova o seu centro histórico como aconteceu com Haussman na cidade de Paris mas organiza a sua expansão territorial sob influência urbanística de Haussman ao nível dos processos e técnicas. É neste contexto que surgem um conjunto de novas Avenidas na cidade traçadas pelo engenheiro Ressano Garcia como a Avenida da Liberdade, a Avenida Fontes Pereira de Melo e a Avenida da República (Lamas, 2014).

Depois da reconstrução da baixa pombalina, as ruas que foram projetadas e construídas eram completamente inventadas e simbolizavam o progresso e o modernismo da época. As Avenidas Novas e a Avenida de D. Amélia destinavam-se a classes burguesas da época contudo, as Avenidas Novas eram direcionadas a classes mais ricas.

Em 1885, novos limites são determinados para a cidade. Estes partiam de Algés, passavam por Caselas, Buraca, Benfica e Pontinha, Vale de Fornos, Charneca, Portela de Sacavém, Vale de Chelas e terminava em Xabregas.

A eletricidade também chega nesta altura a Lisboa e é em 1878 que surge uma primeira instalação no Chiado. A eletricidade chega às Avenidas em 1889, em 1901 aos transportes públicos, que passam a ser movidos por tração elétrica, e por fim em 1902 chega às casas e às restantes ruas.

Assim, com o crescente progresso até ao século XX, a cidade de Lisboa sofreu grandes e rápidas transformações e apresentava em 1920 um total de 485000 habitantes marcando a passagem para um novo período na história caracterizado pela modernidade (França, 2005).

Lisboa contemporânea – o Estado Novo

Lisboa continuava a crescer durante o século XX e como o desenvolvimento das Avenidas Novas, outras continuavam a surgir e a sofrer modificações como acontecia com a Avenida Joaquim António de Aguiar que se prolongava até uma bifurcação que ligava a Campo de Ourique e a Campolide, uma nova estrada que ligava o Jardim Zoológico à Luz ou ainda a Avenida de Ceuta em Alcântara que sobre o caneiro permitia a ligação da Avenida 24 de Julho a Benfica.

Este período da história mostra e reforça mais uma vez como a cidade pode evoluir sobre um sistema hierarquizado de novos arruamentos que apenas surgem sobre ou paralelamente a eixos primordiais da urbe. Por outro lado, tanto na cidade de Lisboa como noutras cidades europeias cresce uma instabilidade política e social que é mais agravada ainda com a primeira guerra mundial entre 1914 e 1918.

Em 1910, no dia 5 de Outubro, dá-se a implantação da Primeira República em Portugal que perdura até 1926 quando um Golpe de Estado no dia 28 de Maio dá início à Ditadura Militar e que de certa forma estabiliza a vida política em Lisboa. Estes marcos políticos e a Grande Guerra tiveram influência nas formas de produção morfológica em Lisboa. *Assim, na capital, os traçados que já tinham sido estendidos ou previstos desde o século XIX permitiram acomodar a edificação que foi sendo promovida* (Proença, 2014, p.224).

As decisões e a influência do presidente da Câmara de Lisboa, Duarte Pacheco, foram fundamentais para a modernização da capital, quando em 1938 manda definir o estudo de um plano de urbanização.

Este viria a impulsionar a realização de diversas obras para a cidade do Estado Novo como a construção da ponte sobre o Tejo Salazar (atual ponte 25 de Abril) e consequentemente a construção da primeira autoestrada entre outros (França, 2005).

Com o novo plano de urbanização para a cidade de Lisboa e todos os bairros e novos espaços urbanos que iam surgindo, a população começa a sentir uma crescente necessidade de transportes coletivos que facilitassem a ligação com o centro da cidade. É neste sentido que em 1959 inaugura a primeira linha de metro subterrâneo na capital.

O período do Estado Novo em Portugal entre 1933 e 1974 teve também grande importância para a valorização dos acontecimentos históricos portugueses em especial a era dos descobrimentos. Assim, em 1940 realiza-se na cidade de Lisboa, em Belém junto à margem do Tejo a Exposição do Mundo Português na qual foram construídos múltiplos edifícios representativos dos feitos históricos entre os quais o padrão dos descobrimentos. Outra grande construção desta época foi o Aeroporto da Portela em 1942.

A grande Exposição do Mundo Português veio impulsionar na zona ocidental de Lisboa uma grande renovação urbana proporcionando a construção de Gares Marítimas e transformações na frente ribeirinha com docas e aterros que envolveram a ampliação do porto e a construção do caminho de ferro paralelo ao rio. Por outro lado, o antigo limite de costa ia-se distanciando do rio e as praias iam desaparecendo.

No século XX, continuavam as infraestruturas ferroviárias, os transportes públicos, o abastecimento de eletricidade e de água e as indústrias (que tiveram início no século anterior) em constante desenvolvimento e progresso e que permitiam a ligação do centro das cidades para as periferias.

Para concluir, o conhecimento e compreensão da evolução urbana da cidade de Lisboa que se refere a uma descrição de distintos elementos e eventos urbanos segundo uma ordem cronológica são essenciais para o desenvolvimento dos capítulos seguintes.

De forma sucinta, podemos afirmar que ao longo da evolução histórica de Lisboa, os Eixos históricos de expansão foram-se interiorizando na malha urbana da cidade. Outras ruas foram surgindo apresentando larguras cada vez maiores dando lugar a grandes Avenidas e outros elementos urbanos que dessem resposta às necessidades do progressivo crescimento das populações.

O aumento ou redução de uma população, prosperidade ou decadência da cidade, demolição de muralhas que se tornaram asfixiantes, novos meios de transporte ampliando a zona de trocas, benefícios ou malefícios de uma política escolhida ou suportada, aparecimento do maquinismo, tudo é movimento. À medida que o tempo passa, os valores indubitavelmente se inscrevem no património de um grupo, seja ele cidade, país ou humanidade; a vetustez, não obstante, atinge um dia todo o conjunto de construções ou caminhos.

(CIAM, 1933, p.4)

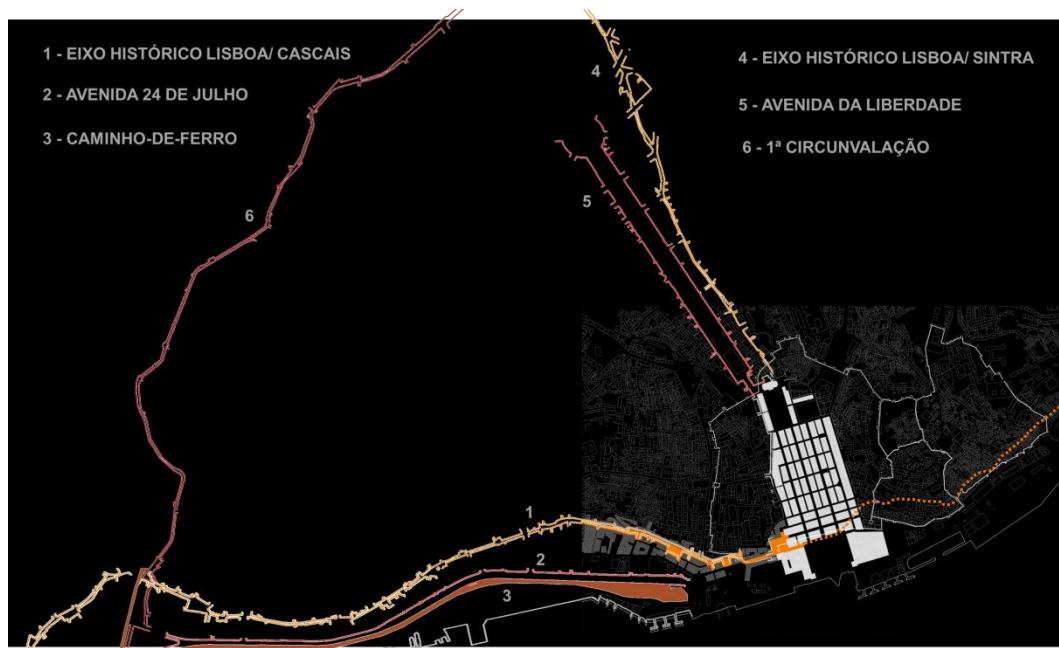


Fig. 29 – Evolução de Lisboa e os Eixos Históricos de Expansão

Fonte: Imagem produzida pela autora no âmbito do projeto de investigação do gabinete *GESTU* sobre base cartográfica digital da CML 2007

Com o intuito de exemplificar os conteúdos expostos ao longo do trabalho, o capítulo seguinte aponta um conjunto de temas que caracterizem um caso específico de um itinerário histórico de expansão: O Eixo do Terreiro do Paço a Algés. Se considerarmos a Baixa lisboeta como o coração da cidade, podemos entender este e os outros Eixo históricos de expansão como artérias principais para fazer viver a cidade. Neste sentido, a análise do percurso anteriormente referido pode complementar os estudos sobre Lisboa e também ser um elemento revitalizador da cidade.

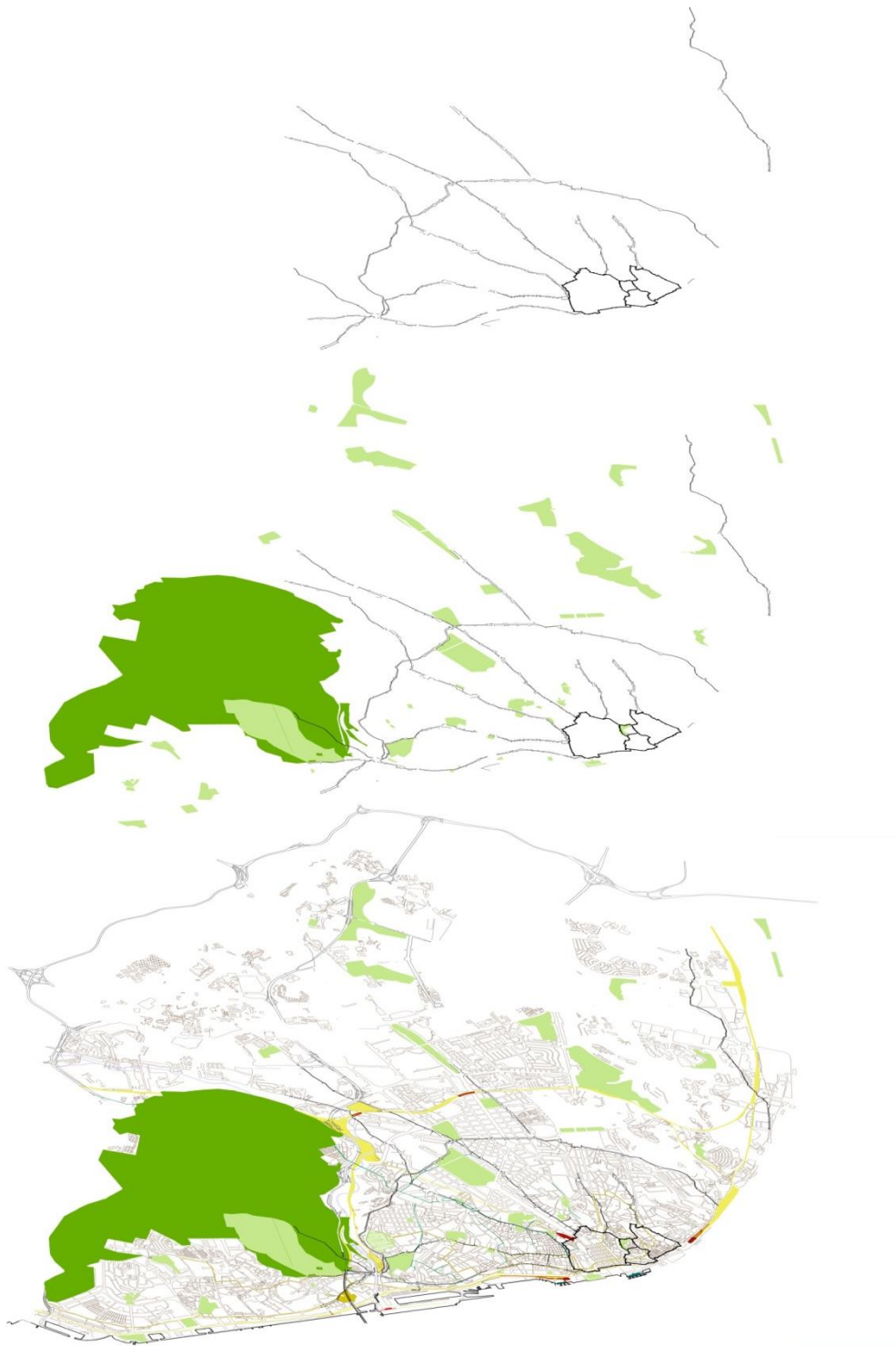


Fig. 30 – Diagrama dos Eixos Históricos de Expansão de Lisboa

Fonte: Imagem produzida pela autora no âmbito do projeto de investigação do gabinete *GESTU* sobre base cartográfica digital da CML 2007

4. O EIXO DO TERREIRO DO PAÇO A ALGÉS

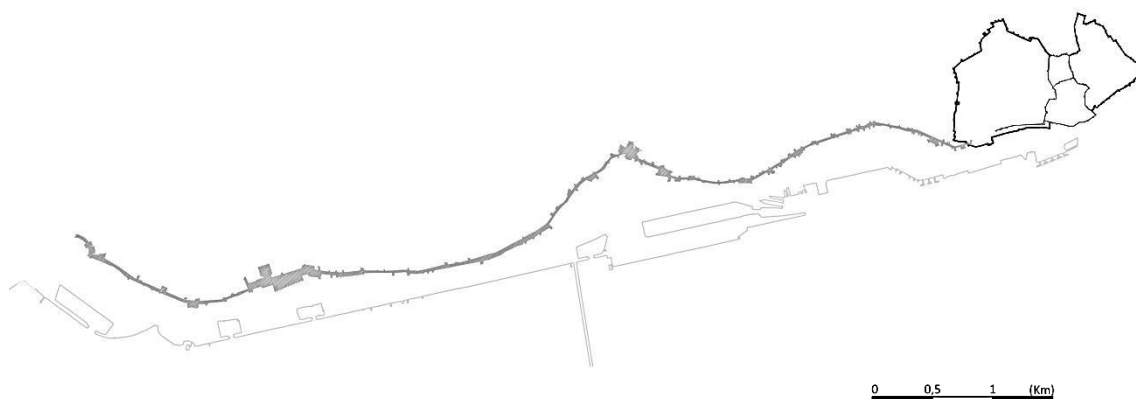


Fig. 31 – Eixo Histórico de Expansão entre o Terreiro do Paço e Algés

Fonte: Imagem produzida pela autora sobre base cartográfica digital da CML 2007

Tendo a sua génese associada ao percurso que unia pontos importantes ao longo da margem do rio, agregando ao seu eixo espaços públicos excepcionais associados a elementos proeminentes do tecido construído, é ainda uma rua que articula os distintos tecidos urbanos que se justapõem de cada um dos seus lados (...)

(Proença, 2014, p.329)

Todo o trabalho tem focado a importância dos Eixos Históricos de Expansão como elementos estruturantes da malha urbana e como elementos que dispõem de características fundamentais no que se refere a um espaço de movimento, passagem, encontro, convívio, identidade e memória.

Deste modo tomou-se o caso de estudo, o Eixo Histórico de Expansão entre o Terreiro do Paço e Algés, como exemplo de um instrumento de análise sobre a lógica evolutiva da cidade de Lisboa. Pretende-se assim apresentar conteúdos que revelem o processo do seu desenvolvimento que assenta na adição de diferentes partes ou troços urbanos, vindo dar lugar à constituição de um itinerário ancestral na capital de Portugal. Este percurso primordial, que se prolonga alinhado à costa, tem características muito interessantes no que diz respeito à abordagem do tema desta dissertação apresentando uma grande importância histórico-cultural. Ele encontra-se diretamente ligado a questões industriais, portuárias, ribeirinhas e

monumentais. Estas vertentes irão ser identificadas e sujeitas a uma análise crítica nos pontos que se seguem do presente documento.

4.1. LOCALIZAÇÃO DO EIXO E ENQUADRAMENTO DA ÁREA ENVOLVENTE

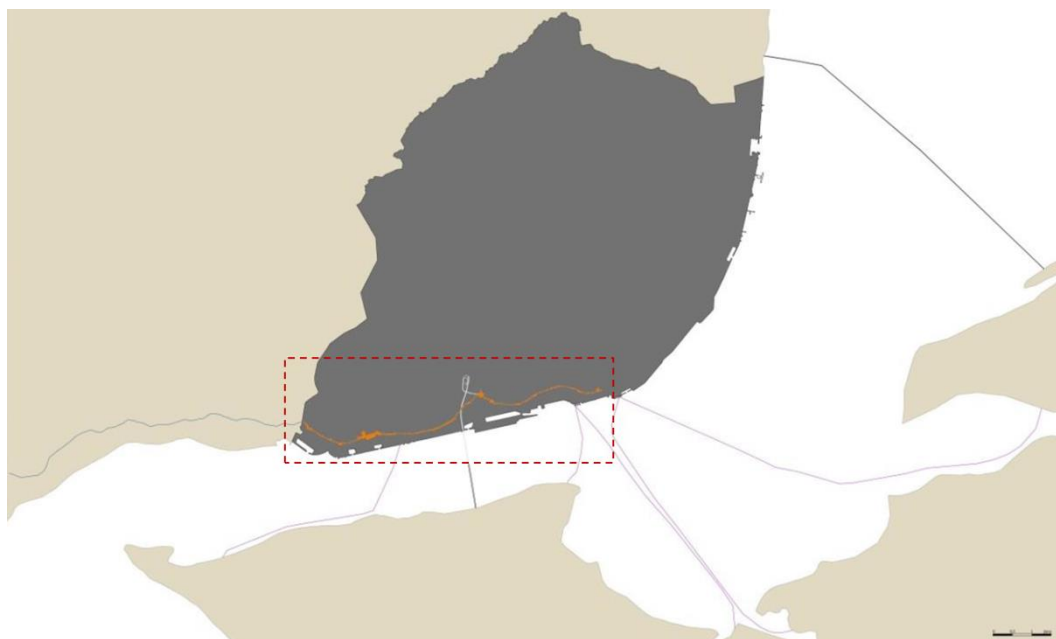


Fig. 32 – Enquadramento e Localização do Eixo na AML

Fonte: Imagem produzida pela autora

O Eixo a estudar integra o antigo percurso de ligação entre Lisboa e Cascais. Este desenvolve-se entre Algés, onde se localizavam as portas que marcavam uma das antigas entradas para a cidade de Lisboa e o Terreiro do Paço onde se encontravam as antigas portas dos armazéns, passando por zonas como Belém, Alcântara e Santos.

Para se entender este itinerário, é necessário percebê-lo como um conjunto de ruas que fazem ligação entre si, dando continuidade aos diferentes espaços urbanos e rompendo com limites sociais e administrativos. Essas ruas que constituem o percurso e que o definem são: rua Damião de Gois, rua de Pedrouços, rua Bartolomeu Dias, rua de Belém, rua da Junqueira, rua 1º de Maio, rua de Alcântara, rua Prior do Crato, rua do Sacramento a Alcântara, rua Presidente Arriaga, rua das Janelas Verdes, calçada Ribeiro Santos, rua Santos-o-Velho, calçada Marquês Abrantes, rua da Boavista, rua de São Paulo, rua do Corpo Santo e travessa do Cotovelo.

A área sobre a qual se localiza o eixo acima referido situa-se na Zona Ocidental de Lisboa e constitui parte da margem ribeirinha da cidade. O eixo em questão é formado por um conjunto de ruas históricas que se referem a antigas ruas direitas na cidade e que deste modo conferem uma agregação sequencial que resulta num eixo contínuo caracterizado pela adição de diversas ruas: rua direita do Arsenal, rua direita de São Paulo, rua direita da Boavista, rua direita da Esperança, rua direita de Santos, rua direita das Janelas Verdes, rua direita de São Francisco de Paula, rua direita do Sacramento, rua direita do Livramento, rua direita de Alcântara, rua direita do Calvário e rua direita da Junqueira, rua direita de Belém, rua direita do Bom Sucesso e rua direita de Pedrouços.

Para uma melhor compreensão deste caso de estudo, delimitou-se uma área de enquadramento que corresponde a um polígono de 3 por 9km mostrando a sua inserção em Lisboa e a sua relação com a envolvente.

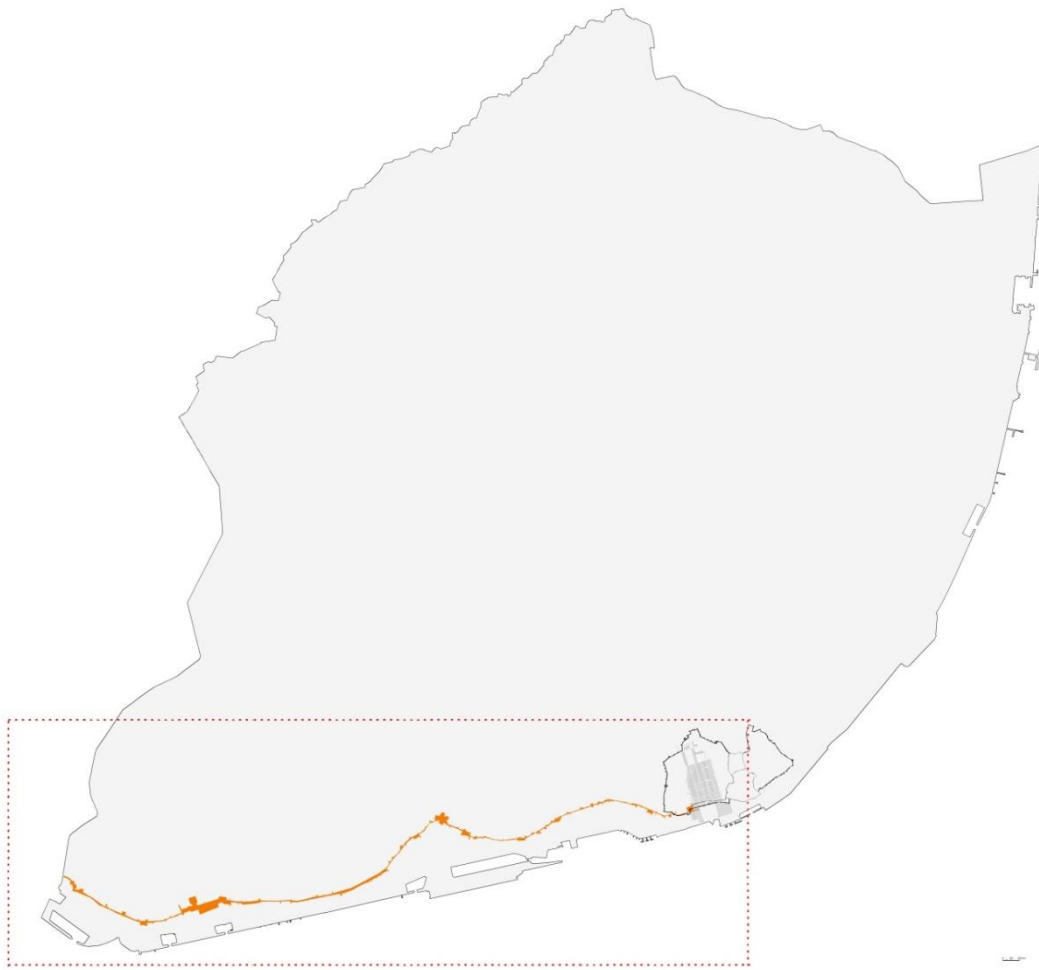


Fig. 33 – Enquadramento e Localização do Eixo na cidade de Lisboa
Fonte: Imagem produzida pela autora

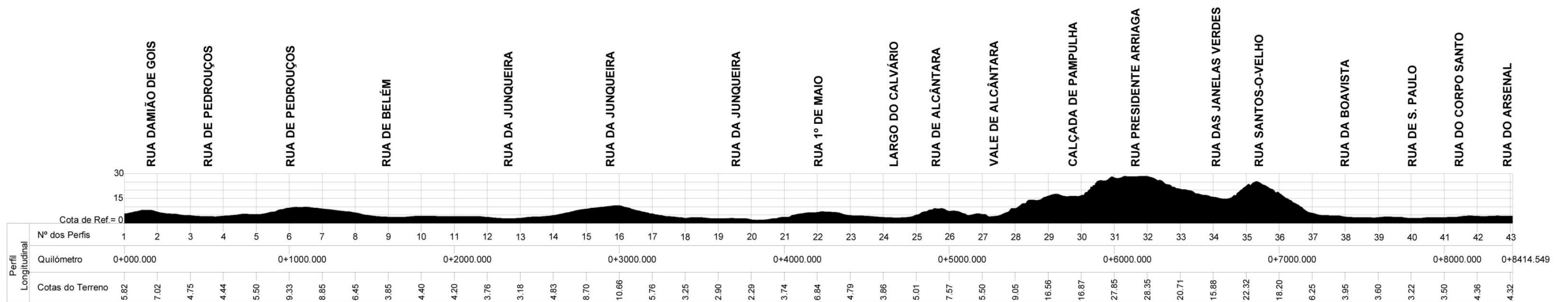


Fig. 34- Enquadramento do Eixo Histórico de Expansão

Fonte: Imagem produzida pela autora

Escala: 1/25000

Fig. 35- Perfil Longitudinal do Eixo Histórico de Expansão

Fonte: Imagem produzida pela autora

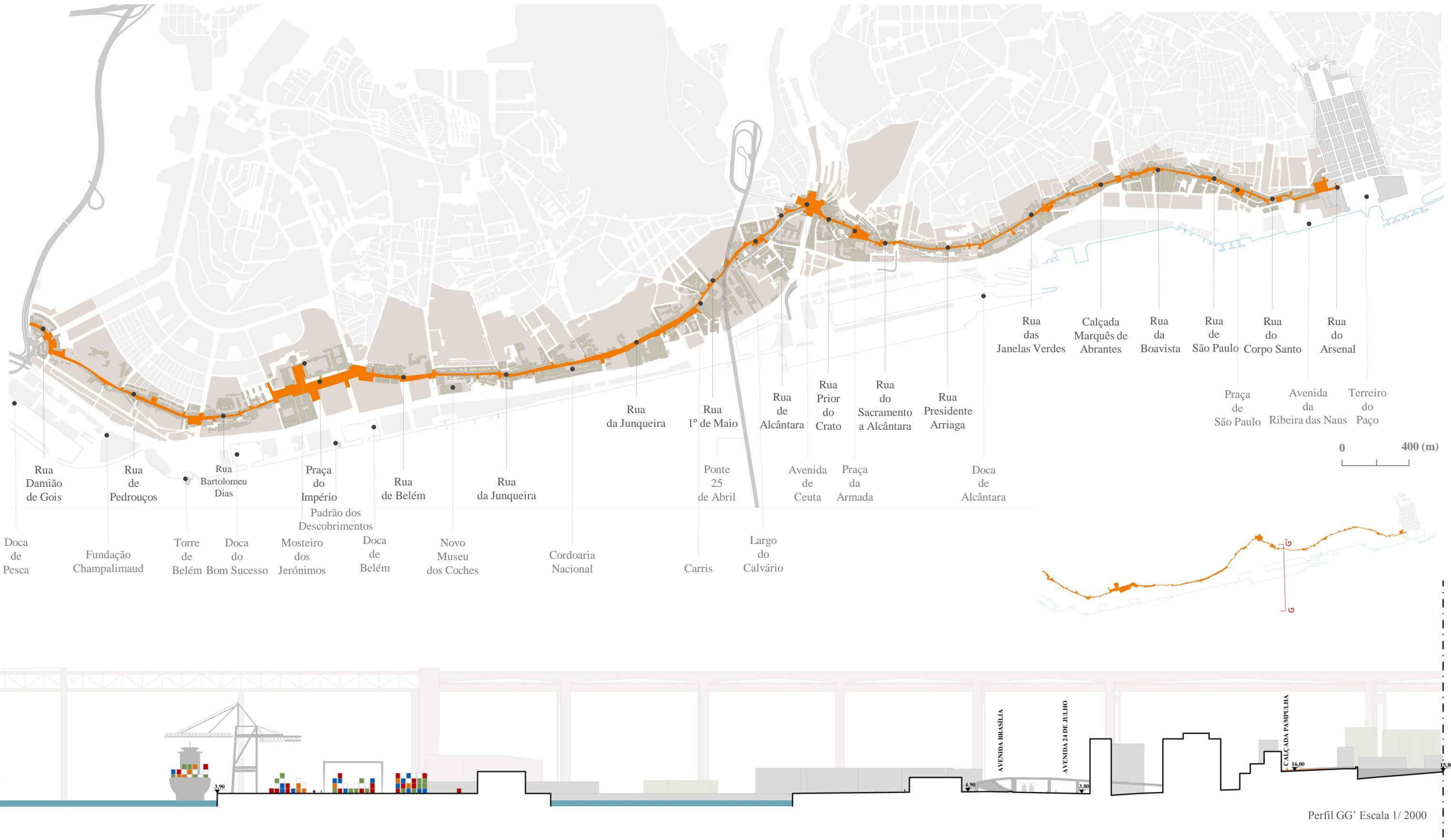


Fig. 36- Enquadramento do Eixo Histórico de Expansão
 Fonte: Imagem produzida pela autora

Fig. 37- Perfil Transversal do Eixo e Doca de Alcântara
 Fonte: Imagem produzida pela autora



Conjunto de Fachadas Norte da Rua da Junqueira
Escala: 1:1000



Conjunto de Fachadas Sul da Rua da Junqueira
Escala: 1:1000

Fig. 38- Enquadramento do Eixo Histórico de Expansão

Fonte: Imagem produzida pela autora

Fig. 39- Conjunto de Fachadas Norte da Rua da Junqueira

Fonte: Montagem de fotografias da autora e de Jéssica Vieira

Fig. 40- Conjunto de Fachadas Sul da Rua da Junqueira

Fonte: SRU – Documento estratégico - unidade de intervenção 12 – Embaixador Poente

PERFIS TRANSVERSAIS

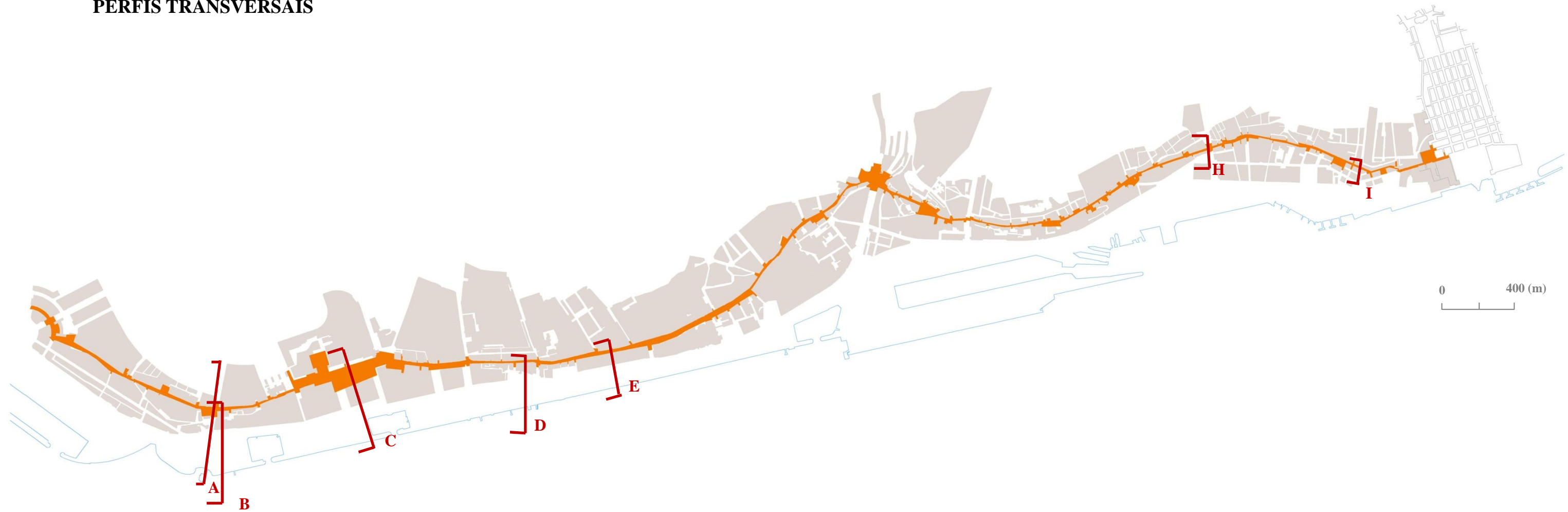
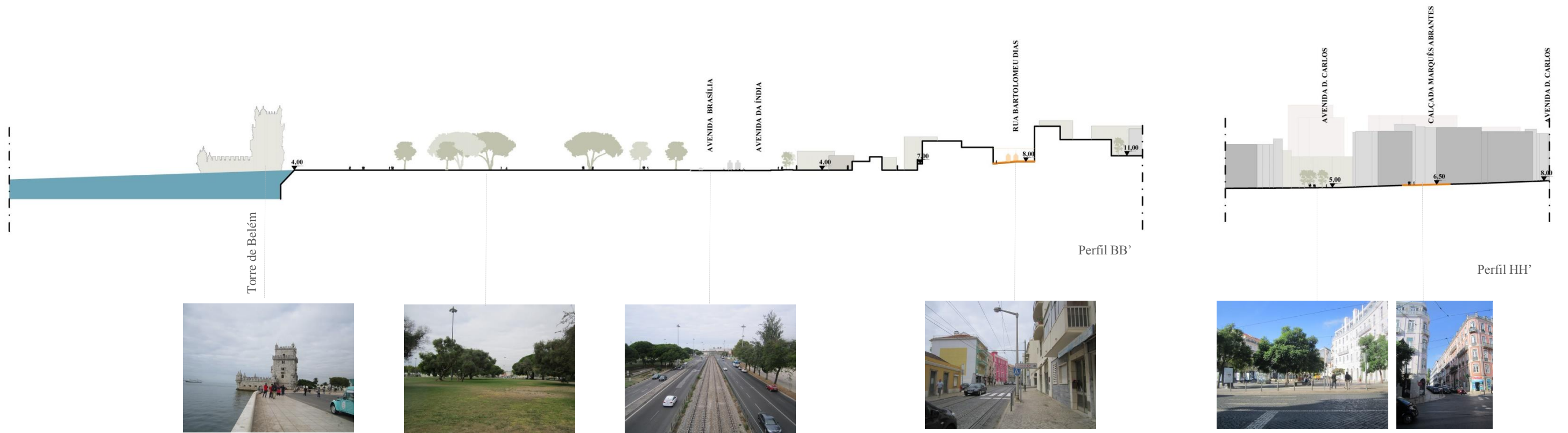
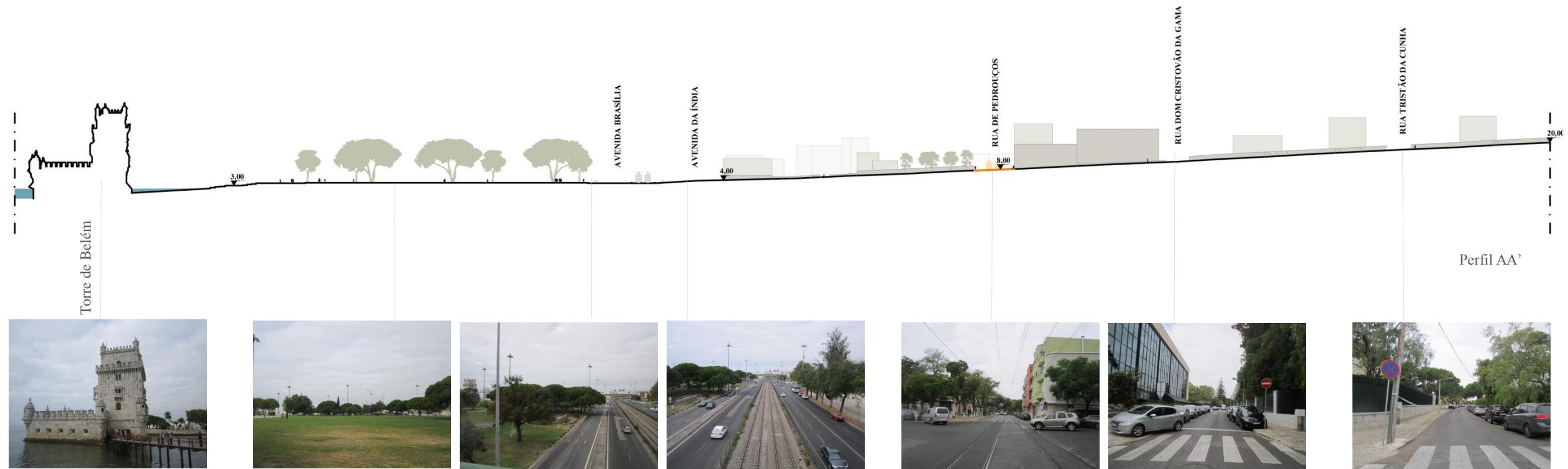
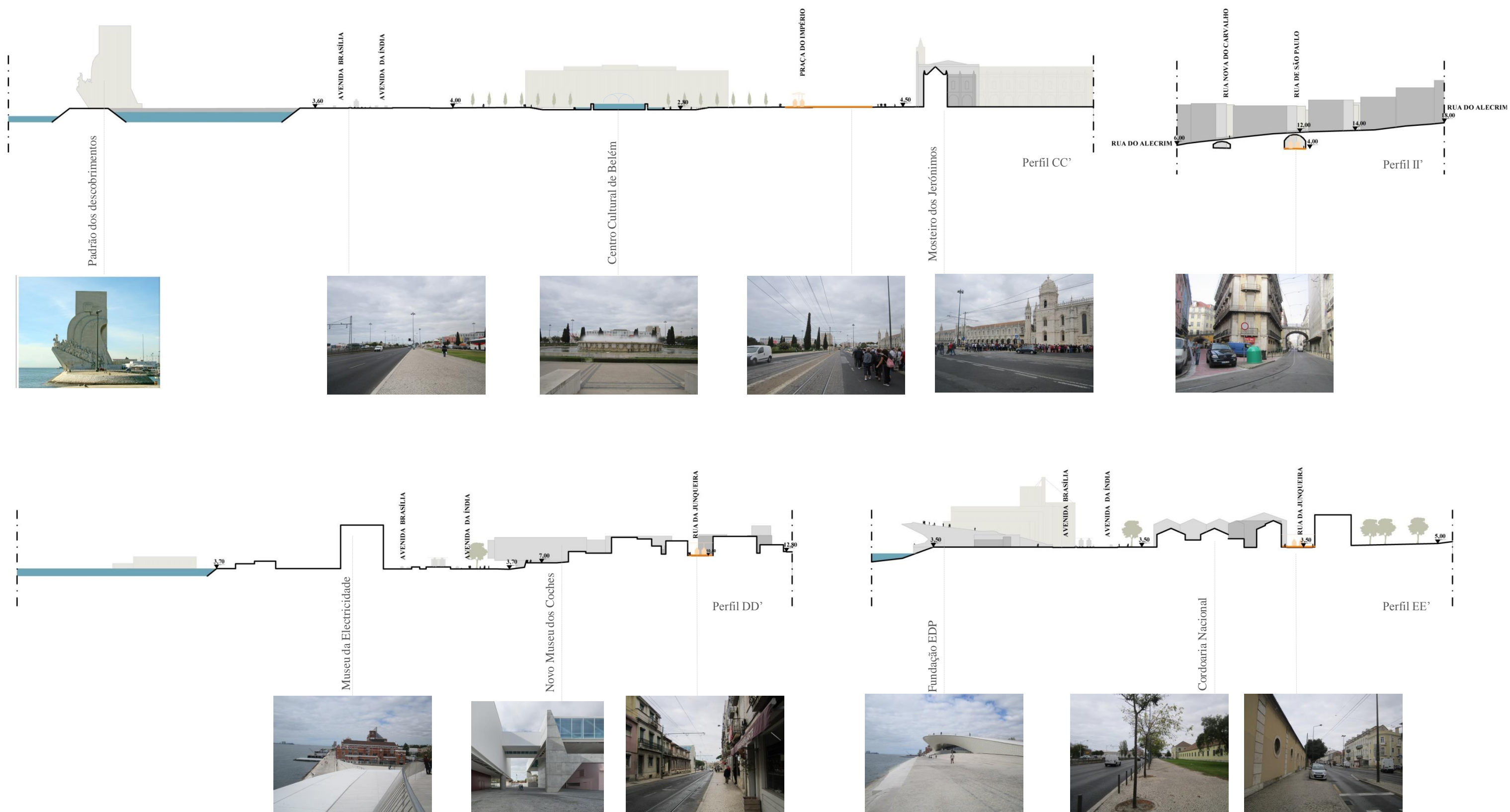


Fig. 41 – Localização dos Perfis Transversais do Eixo Histórico A, B, C, D, E, H e I
Fonte: Imagem produzida pela autora sobre base cartográfica digital CML 2007



Escala: 1:2000

Fig. 42 – Perfis Transversais de Enquadramento do Eixo Histórico
 Fonte: Imagem produzida pela autora sobre base cartográfica digital CML 2007



Escala: 1:2000

Fig. 43 – Perfis Transversais de Enquadramento do Eixo Histórico
 Fonte: Imagem produzida pela autora sobre base cartográfica digital CML 2007

4.2. A ORIGEM DO EIXO E O SEU PAPEL NA CONTEMPORANEIDADE

A linha de costa, para além de conformar um limite, originou um percurso terrestre paralelo ao Tejo, que duplicou a via de transporte fluvial ao longo da margem. O resultado é um caminho ondulante, edificado sensivelmente de nível, que teve os seus limites consolidados ao longo do tempo e, devido aos sucessivos aterros da margem do Tejo e aos processos de adição e de sedimentação urbana, progressivamente foi interiorizado na cidade em relação ao rio.

(Proença, 2014, p.329)

O percurso em questão influenciou tanto no modelo de expansão territorial como na morfologia urbana e para que se compreenda este itinerário histórico, torna-se essencial fazer uma exposição de acontecimentos específicos. Esta tem como objetivo conseguir um melhor entendimento do contexto original do Eixo apresentado assim como das diversas ruas e elementos que o foram compondo e caracterizando.

O que conhecemos atualmente deste trajeto matriz, que se desenvolve entre o Terreiro do Paço e Algés, não corresponde ao seu contexto original. Ele, formado por um conjunto de ruas históricas, foi no passado o trajeto mais próximo da água constituindo inicialmente a margem entre a cidade e o rio e representando deste modo, o caminho ancestral de Lisboa para Ocidente. No passado a sua principal função era a de suporte ao embarque e desembarque no Tejo que assumia um papel mais importante que o próprio eixo. O Tejo correspondia à forma mais rápida e económica de saída e chegada a Lisboa. Por outro lado, este limite entre terra e água também garantia a defesa eficaz da cidade sendo que ainda hoje existem partes visíveis de baluartes ao longo da margem ocidental desta cidade.

As modificações de carácter natural, como o assoreamento do próprio rio também tiveram e continuam a ter impactes nas alterações do território. Assim, as modificações causadas pela ação do homem como as construções de espaços planos criados por aterros, onde antes existiam praias que estabeleciam as antigas margens do rio, foram um fator fundamental para o desenvolvimento e expansão

da malha urbana da Urbe. Este proporcionou uma grande e significativa transformação na cidade.

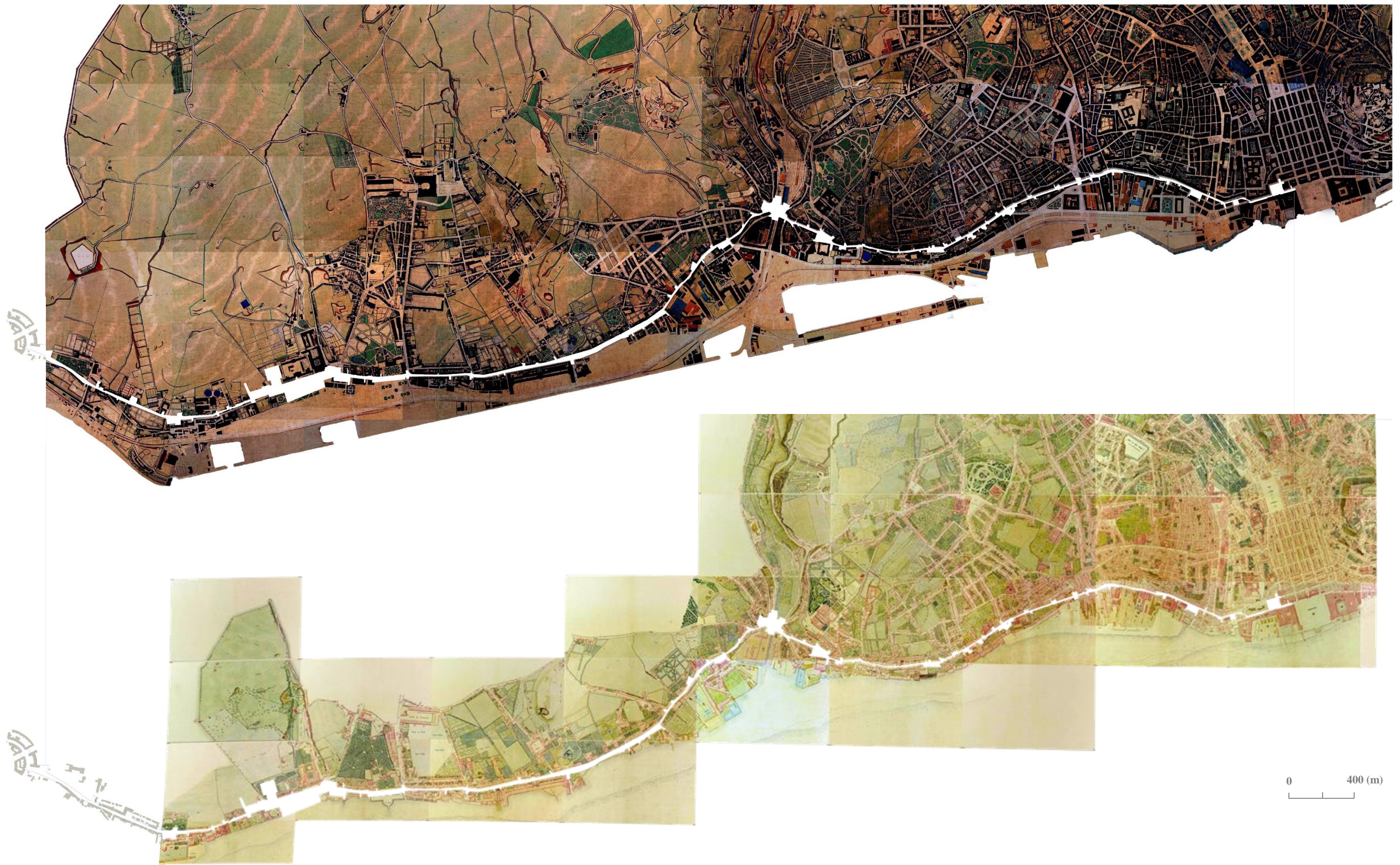


Fig. 44 – Sobreposição do Eixo Histórico actual no contexto de 1911
Fonte: Imagem produzida pela autora sobre base cartográfica digital de Silva Pinto de 1911

Fig. 45 – Sobreposição do Eixo Histórico actual no contexto de 1956-58
Fonte: Imagem produzida pela autora sobre base cartográfica digital de Filipe Folque de 1856-58

Apesar do afastamento da cidade ao rio causado pelos aterros construídos ao longo da margem, nos dias atuais a frente ribeirinha continua a ser um elemento muito valorizado pela grande qualidade urbana que apresenta, uma vez que proporciona um forte sistema de vistas entre a cidade e o rio.

Este é um fator que lhe confere um grande valor simbólico e do mesmo modo, uma identidade muito própria que se torna ainda mais relevante pela história que a caracteriza. A cidade surge e cresce devido à presença do rio, assim como às funções que lhe são atribuídas aos diversos níveis: portuário, comercial, turístico e de lazer.

É no reinado de D. Manuel I, no século XVI, quando a corte se instala no atual Terreiro do Paço que este eixo histórico de expansão assume maior destaque sendo que Belém passa a ser a segunda zona de preferência da corte. Neste contexto, Belém assume grande importância para o itinerário apresentado, na medida em que representa um novo polo urbano que contribui para o desenvolvimento e consolidação do troço que permite a ligação até ao Terreiro do Paço. Neste âmbito torna-se essencial fazer um breve enquadramento sobre a área de Belém que ainda nos dias que correm continua a representar grande poder político e cultural para a capital de Portugal.

Belém, tal como as diferentes áreas ao longo do Eixo, surge a partir da importante relação com o Tejo que levou à construção de uma aldeia feita por marinheiros e pescadores (a aldeia do Restelo). Mas é com a construção do Mosteiro dos Jerónimos no século XVI que Belém se desenvolve surgindo diversos edifícios ligados à corte mas também às atividades marítimo-portuárias. No século XVII a zona em frente ao Mosteiro dos Jerónimos (onde hoje se encontra a Praça do Império) correspondia à antiga praia do Restelo. Tal como esta, muitas das praias existentes foram desaparecendo com a construção de sucessivos aterros como é referido anteriormente sobretudo a partir do século XIX. *Em 1859, iniciou-se a construção do primeiro aterro que ia de Alcântara à Torre de Belém; e em 1940, foi nos terrenos ganhos ao rio que se deu a Exposição do Mundo Português* (Cortesão, 2010, p.17). Esta grande exposição trouxe profundas alterações tanto para Belém como para toda a cidade.

O ano de 1940 marcou em Portugal uma data de celebrações centenárias relativas aos oito séculos da independência do país assim como também aos três séculos da sua restauração. Dos diversos eventos que se realizaram em

comemoração do acontecimento descrito, aquele que se destacou e que ainda hoje é tema de importância para a história de Lisboa, foi a Exposição do Mundo Português que consistiu num dos eventos culturais mais destacados do Estado Novo. Este marco na história de Lisboa ocorreu em Belém e estabeleceu uma das principais causas às diversas alterações que o local sofreu e que deram origem a diversos elementos como a Praça do Império e o Padrão dos Descobrimentos e deste modo levou ao que atualmente se conhece da área. A escolha de Belém para a concretização da exposição do mundo português foi de carácter intencional e validava o discurso historicista ancorado exclusivamente em momentos notáveis do passado da nação, por ser delimitada por elementos alusivos aos Descobrimentos como o Mosteiro dos Jerónimos, o rio Tejo, a Praça Afonso de Albuquerque e a Torre de Belém. *Efectivamente, pode considerar-se que o mosteiro é o verdadeiro “elemento primário” da EMP, na medida em que ditou a escolha do lugar, impôs as dimensões da Praça do Império, determinou a organização de toda a área expositiva e assumiu o papel de cenário omnipresente. A sua presença validava o discurso histórico que se propunha* (Nobre, 2010, p.8).

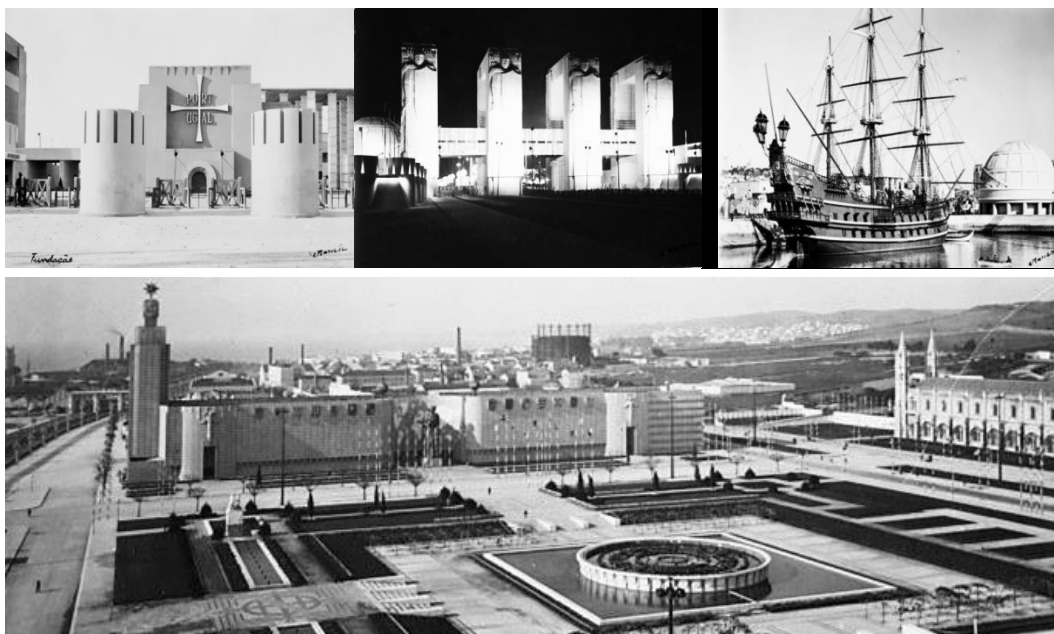


Fig. 46 – Exposição do Mundo Português em 1940

Fonte: Arquivo fotográfico da CML

Com esta exposição a rua de Belém perde a sua forma mais contida (apenas de passagem) passando a ser caracterizada por um espaço mais amplo e de maior escala. Pela sua proximidade, também a rua da Junqueira ganha um novo protagonismo. A

rua da Junqueira apresenta uma morfologia particular por ser resultado no tempo da adição de dois troços antigos: um mais largo e curvo que vai desde Santo Amaro até ao Altinho e que correspondia ao antigo sítio da Junqueira e outro mais curto, estreito e reto que vai desde o Altinho até à rua de Belém e que correspondia à antiga rua direita da Junqueira. Este último troço correspondia na verdade ao final da longa estrada que iniciava no antigo sítio da Junqueira e ia até Paço de Arcos (Carvalho, 2011). O eixo histórico é gerador da malha urbana pois é a partir dele que novas e diferentes ruas são construídas perpendicularmente conduzindo à expansão da cidade para norte. Foi a partir da rua da Junqueira que abriu a Calçada da Ajuda o que levou à densa construção de habitações na mesma tal como mais tarde, à construção das Cavalariças reais: local onde se encontra o atual Novo Museu dos Coches. Este desenvolvimento conduziu ao facto de esta rua passar a ser denominada *pele povo de “rua direita que vai para o sítio da Junqueira”, ou para encurtar: “rua direita da Junqueira”, isto é, “rua que conduzia em direitura à Junqueira velha e tradicional, à Junqueira de sempre.”* (Carvalho, 2011, p.66).

Até meados do século XIX existia uma grande alameda separada da estrada por um muro gradeado onde se encontravam sobretudo banhistas. Com a evolução dos transportes, este gradeamento desapareceu dando lugar ao assentamento da linha do meio transporte precursor dos elétricos: os americanos movidos sobre carris mas por tração animal. O local onde existia este muro gradeado corresponde ao local onde se encontra atualmente o Centro de Congressos de Lisboa (Carvalho, 2011).

Assim, percebemos como também a evolução dos transportes públicos muda os traçados morfológicos deste eixo histórico que sofre grandes transformações a partir desta altura com a chegada da Revolução industrial.

Os Aterros, o Caminho de Ferro e as grandes Avenidas como percussores do distanciamento do Eixo em relação ao rio

A vontade da burguesia ascendente de acompanhar essas tendências transformadoras de modo a que Lisboa fosse uma cidade reconhecida, capaz de se afirmar no plano internacional, que melhorasse qualitativamente e pudesse suportar a expansão que se adivinhava conduziu à realização de Planos urbanísticos gerais que integravam o estudo das grandes infra-estruturas como a estrada de circunvalação, o caminho-de-ferro, o grande porto e que eram consideradas decisivas para cumprir os objectivos propostos para além de planearem as infra-estruturas básicas ao fornecimento de água e de criação da rede de saneamento que grande parte da cidade não possuía.

(Durão, 2012, p.25)

Como tem sido abordado ao longo deste trabalho, a revolução industrial do século XIX é um marco de relevo para as transformações urbanas das cidades por todo o mundo. Desta forma, este é também um tema fundamental para o entendimento e para a caracterização deste eixo histórico de expansão entre o Terreiro do Paço e Algés. Apesar de nos séculos XIV e XV os espaços ribeirinhos já serem espaços de consolidação ao nível de assentamento portuário e de comércio marítimo, é com a industrialização que ocorrem as maiores transformações ao longo do rio. Lisboa era uma cidade que até meados do século XIX tinha uma evolução bastante lenta comparativamente às grandes capitais europeias como Londres ou Paris.

Assim, é durante o século XIX, sobretudo na segunda metade, que a imagem da frente ribeirinha da cidade de Lisboa sofre grandes alterações. As atenções da cidade concentram a ocupação da frente de água numa extensão de Belém até Xabregas com a construção de diversos aterros junto ao Tejo. A criação de espaços planos através de aterros constituíram o suporte para a instalação de distintos edifícios industriais, a construção do caminho de ferro e ainda a construção de novos cais e equipamentos. Estes vieram dar resposta às necessidades do porto de Lisboa face à inovação da época e ao mesmo tempo trouxe uma grande influência para a identidade da urbe. Todo este processo, junto

ao Rio Tejo e conseqüentemente sobre o eixo histórico ribeirinho, conduziu à expansão de Lisboa para norte e por outro lado, ao afastamento entre a cidade e o rio. O território caracterizado por enseadas e pequenas praias foi-se alterando dando lugar a uma plataforma, com usos diversificados, que proporcionou o crescimento da cidade, trazendo como conseqüência a diminuição do contacto com o rio.

Conseqüentemente, no final do século XIX, surgem diversas propostas de melhoramentos, com o sentido de fazer desenvolver e crescer o porto de Lisboa. Este constitui uma grande e importante obra que iniciada em 1887 pelo rei D. Luís I só ficou terminada no início do século XX sendo que por volta de 1940 surgiram novos edifícios e houve distintas transformações da malha edificada existente (Durão, 2012).

Assim, a zona da Boavista é o primeiro local a ser alvo de uma intervenção urbanística com o aterro da Boavista, considerado como uma das maiores obras públicas portuguesas deste século. Este aterro iniciou-se em 1855, consistiu na ligação entre o Cais do Sodré e Alcântara no qual se implantou inicialmente a Avenida 24 de Julho marcando o fim do rio Tejo enquanto via de principal acesso à cidade. *O rio, a principal entrada da cidade durante séculos, perdeu a sua importância simbólica cedendo-a ao aeroporto, às estações de caminho-de-ferro e aos acessos rodoviários* (Durão, 2012, p.26).

O aterro da Boavista foi executado sob a direção do engenheiro Vitorino Damásio, diretor do Instituto Industrial e assentou nos princípios higienistas com o grande objetivo de diminuir o número de epidemias que surgiam na área como também de resolver problemas de insalubridade causadas pela acumulação de lodos e detritos urbanos, na frente de rio.

Por outro lado, apesar de resolver um problema: o de assoreamento, a construção do aterro veio trazer um outro problema: o início do afastamento da cidade com o rio sobre o qual têm surgido diversas reflexões e projetos. Como este, outros aterros foram sendo construídos permitindo a construção da estação de caminhos de ferro que ligaram Lisboa a Cascais sendo que a nova Avenida 24 de Julho passa a ser o trajeto matriz para ocidente de Lisboa. O Eixo Histórico de Expansão ganha um carácter de importância secundária sendo que não perde a sua característica de escala humana nem a de génese desta grande avenida. A Avenida 24 de Julho passa a constituir toda uma nova frente portuária de armazéns e docas.

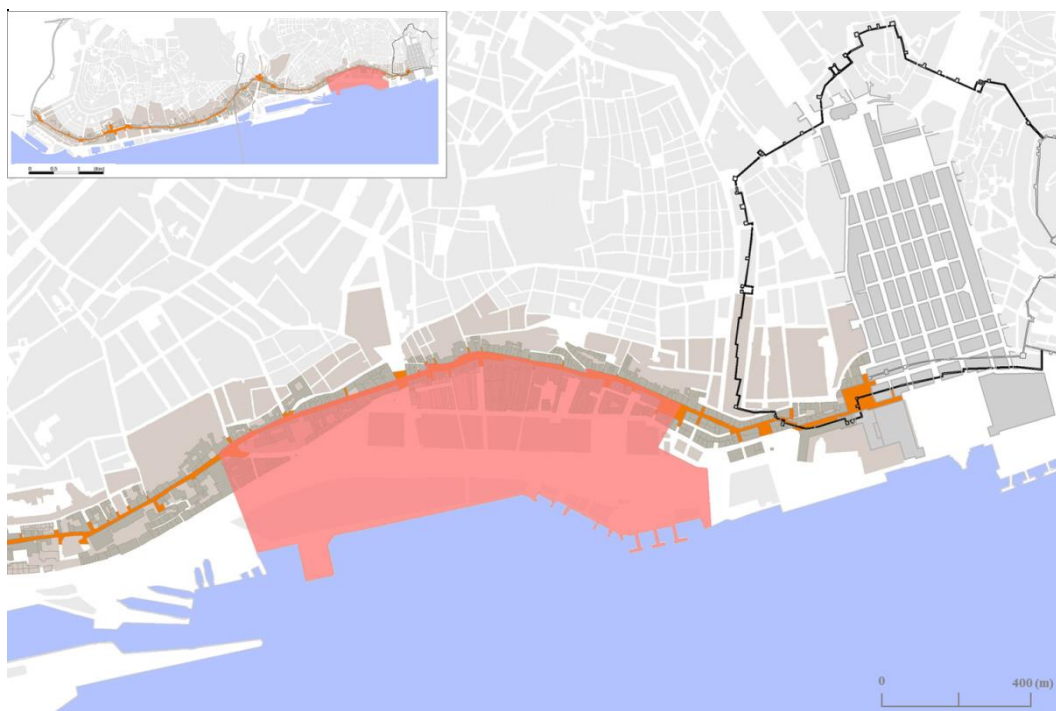


Fig. 47 - Aterro da Boavista

Fonte: Imagem produzida pela autora sobre base cartográfica digital da CML de 2007

ALTERAÇÃO DA FRENTE DE ÁGUA NO CONTEXTO ACTUAL

1807

→ Forte Relação do Eixo com o rio



1911

→ Construção de sucessivos aterros



Fig. 48 - Limite ribeirinho de 1807

Fonte: Imagem produzida pela autora sobre base cartográfica digital de Lisboa e Subúrbios de 1807

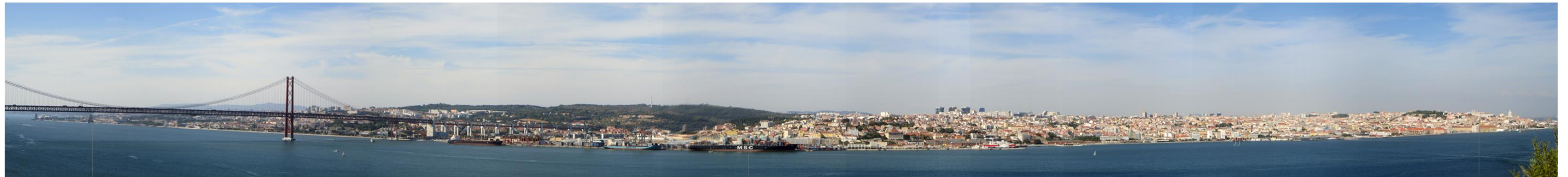
Fig. 49 - Limite ribeirinho de 1911

Fonte: Imagem produzida pela autora sobre base cartográfica digital de Silva Pinto de 1911

0 400 (m)



0 400 (m)



Padrão dos Descobrimentos

Ponte 25 de Abril

Doca de Alcântara

Terreiro do Paço

Fig. 50 - Limite ribeirinho de 2016

Fonte: Imagem produzida pela autora sobre base cartográfica digital da CML de 2007

Fig. 51- Montagem Panorâmica da actual Frente Ribeirinha do Eixo Histórico

Fonte: Imagem produzida pela da autora

Através desta sequência topográfica, é possível comparar o início do século XIX com o início do século XXI no qual se consolidou a margem ribeirinha que se conhece atualmente. Como é possível observar, as profundas transformações são demonstradas a partir da Carta Topográfica de Silva Pinto de 1911 quando *novos espaços de aterro (...) transformaram a frente ribeirinha num grande porto internacional, no suporte de importantes infra-estruturas rodoviárias, ferroviárias e fluviais mal conectadas, quase sem actividades lúdicas e comerciais praticamente durante todo o século XX* (Durão, 2012, p.27).

Pode-se afirmar que os aterros atravessaram distintas épocas sendo uma opção de preferência para urbanizar o território uma vez não necessitar de negociações com proprietários e logo constituir a solução mais económica de urbanização (Durão, 2012).

Ao longo do tempo foram sendo criados espaços de lazer junto ao rio e atribuídas novas funções lúdicas a antigos edifícios e espaços portuários. Apesar disto, um dos maiores problemas que a frente ribeirinha (sobretudo a relação do eixo histórico de expansão com a margem do rio) aponta para a contemporaneidade é o facto de esta não ter uma relação de permeabilidade com a cidade. Mesmo existindo túneis e passagens aéreas, estes elementos não asseguram a continuidade urbana nem possibilitam a relação entre cidade e rio. Isto acontece devido à existência das diferentes infraestruturas como é o caso da linha de caminho de ferro assim como das grandes avenidas. Noutra perspetiva, este problema gera também uma oportunidade de projeto que conduz a novos olhares sobre a cidade e a novos desafios de requalificação que criem uma Lisboa ribeirinha mais atrativa e funcional. Para este efeito torna-se relevante recorrer a uma análise e levantamento dos principais elementos caracterizadores do Eixo Histórico de Expansão.

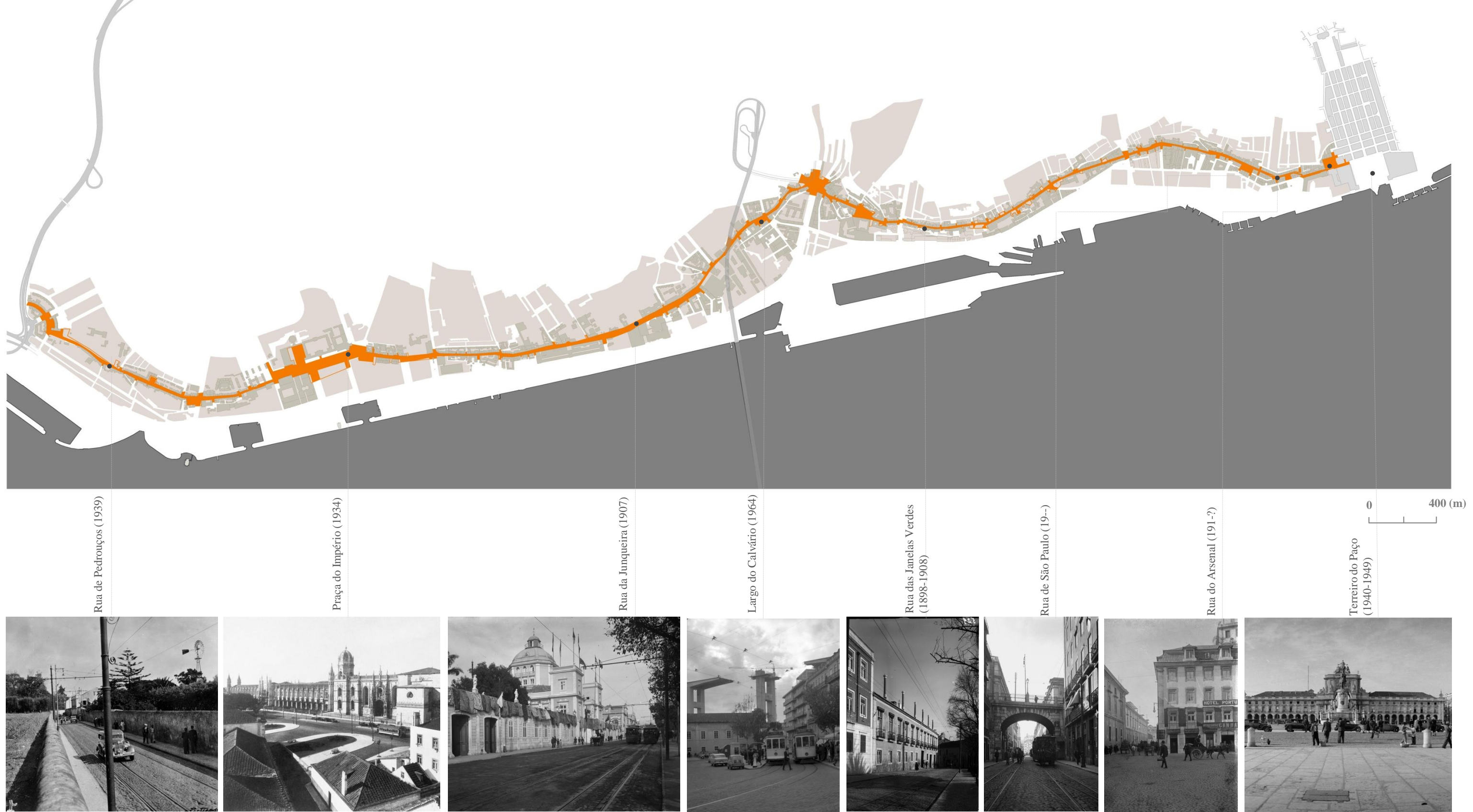


Fig. 52 - Limite ribeirinho de 2016

Fonte: Imagem produzida pela autora sobre base cartográfica digital da CML de 2007

Fig. 53- Fotografias Históricas ao longo do Eixo

Fonte: Arquivo Fotográfico da CML

4.3. ANÁLISE, PERCEÇÃO E CARACTERIZAÇÃO DA ESTRUTURA URBANA DO EIXO

A estrutura urbana do eixo entre o Terreiro do Paço e Algés é caracterizada e definida pelos diversos elementos que o compõe atualmente, por outros que existiram num tempo anterior e ainda por aqueles que são de carácter conceptual e que nunca chegaram a assumir uma forma construída.

A origem do eixo histórico, assim como de outros elementos urbanos, é importante no que diz respeito ao entendimento da estrutura urbana do mesmo mas é especialmente importante na perceção e conhecimento do processo evolutivo que levou à sua forma atual sobre o qual conseguem referências do passado que caracterizam a identidade e a memória dos lugares e neste caso do eixo urbano em estudo. É também através dos fatores que deram origem ao eixo que as intervenções futuras poderão basear-se numa memória e significado marcantes que prolonga a sua história no tempo.

Neste contexto, uma das bases que dá origem à forma dos elementos urbanos que constituem uma cidade é a topografia e o lugar geográfico que se expressam num suporte às formas urbanas da cidade.

Descrição física do Eixo Histórico de Expansão:

Situação topográfica do Eixo

A linha de costa, para além de conformar um limite, originou um percurso terrestre paralelo ao Tejo, que duplicou a via de transporte fluvial ao longo da margem. O resultado é um caminho ondulante, edificado sensivelmente de nível, que teve os seus limites consolidados ao longo do tempo e, devido aos sucessivos aterros da margem do Tejo e aos processos de adição e de sedimentação urbana, progressivamente foi interiorizado na cidade em relação ao rio.

(Proença, 2014, p.329)

O eixo histórico da cidade de Lisboa situado entre o Terreiro do Paço e Algés não é exceção ao efeito modelador imposto pela sua situação topográfica.

Desta forma, sendo este eixo o antigo limite de costa, ele resulta de uma linha de margem entre a cidade de Lisboa e o rio Tejo. Este eixo apresenta-se como um caso particular em que o seu traçado corresponde a uma linha contínua que apresenta alguma irregularidade. Apesar do eixo ter sido afastado ao longo do tempo do rio Tejo, consequência dos sucessivos aterros que foram sendo feitos nas margens do rio, ainda nos tempos de hoje ele consegue ser identificável na cidade de Lisboa.

Assim, a origem e localização do eixo justificam-se pela situação geográfica onde se inscreve e onde estabelece particular relação com a existência de um elemento marcante da cidade de Lisboa: o rio Tejo.

Atualmente o eixo estabelece uma relação estruturante na cidade sendo que continua a interligar duas realidades distintas. Se no passado o eixo consistia na linha de separação entre o rio e a terra, hoje ele consiste num percurso linear contínuo que separa uma margem mais acentuada de uma margem mais plana (Proença, 2014). Esta última foi consequência de construções feitas ao longo do tempo pelas necessidades de distintas funções ribeirinhas.

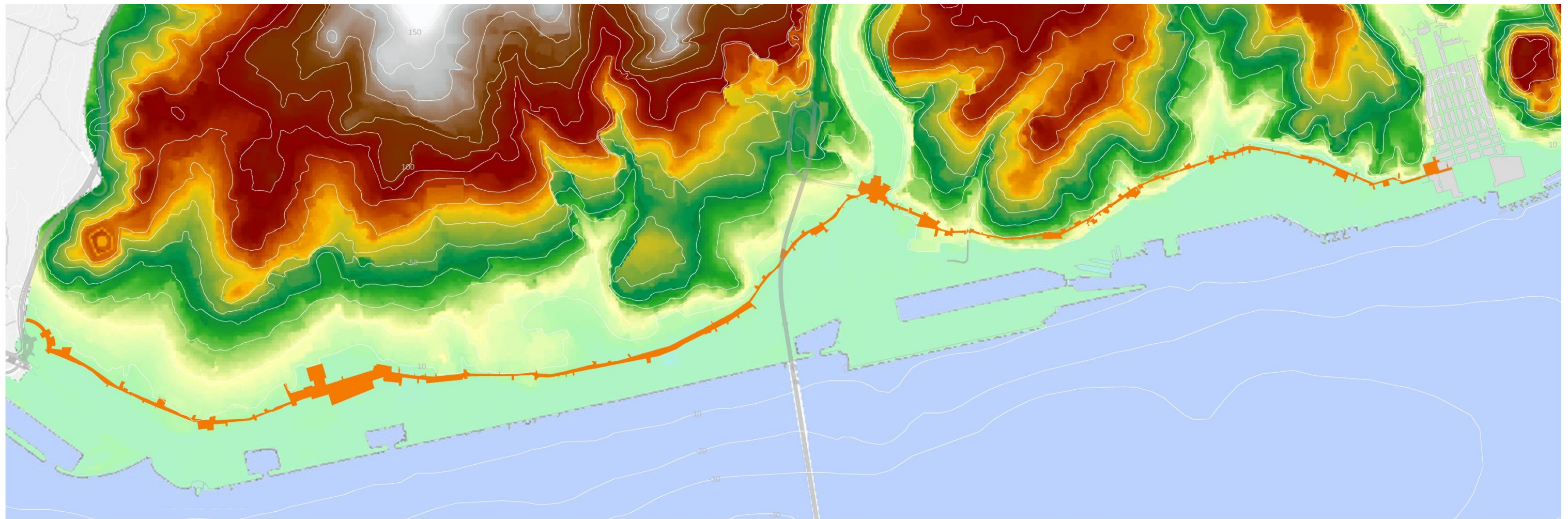
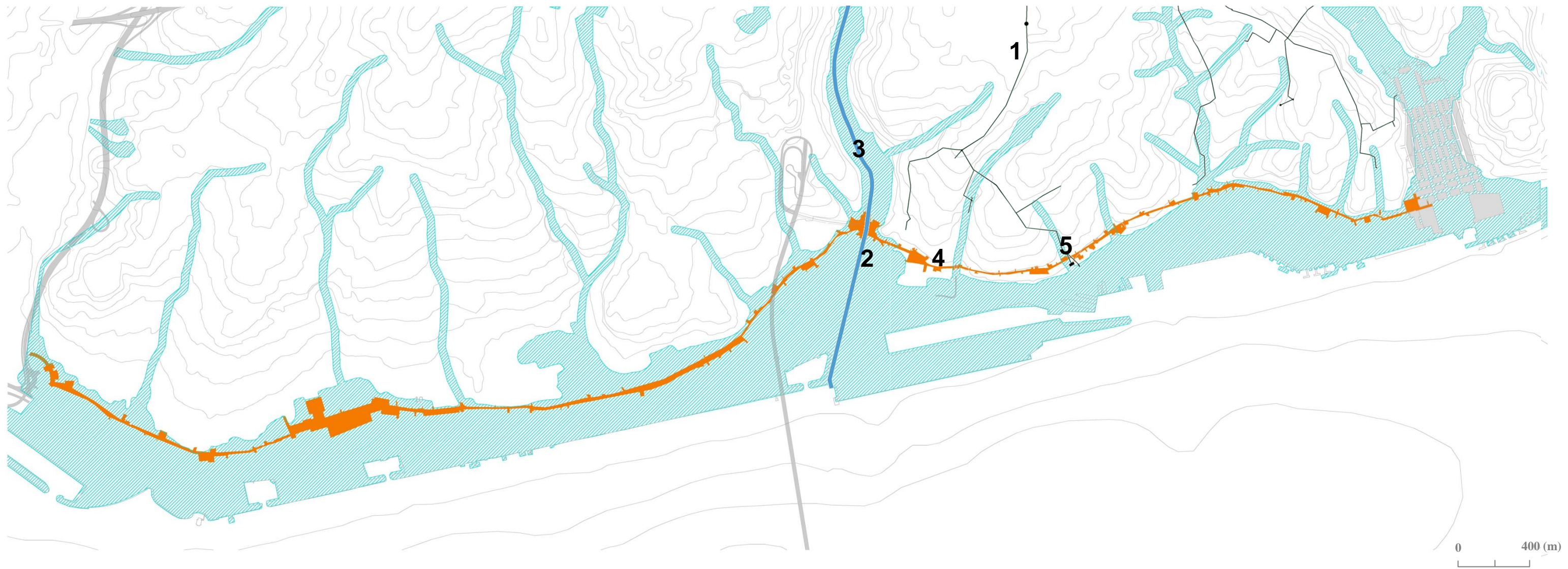


Fig. 54 – Sobreposição do relevo e topografia do Eixo Histórico de Expansão

Fonte: Imagem produzida pela autora sobre base cartográfica digital da CML-Lisboa Interactiva

Fig. 55 – Situação topográfica do Eixo Histórico de Expansão

Fonte: Imagem produzida pela autora sobre base cartográfica digital da CML 2007



Linha de Costa

Aqueduto das Águas Livres

Vale de Alcântara

Caneiro

Elementos Distribuidores



Fig. 56 – Estrutura ecológica fundamental – Sistema húmido do Eixo Histórico

Fonte: Imagem produzida pela autora a partir da base cartográfica do PDM de 2012

Fig. 57– Elementos de água no Eixo Histórico

Fonte: Fotografias 1, 2 e 3 – Arquivo Fotográfico da CML | 4 e 5 – Fotografias da autora

Estrutura ecológica do Eixo

A estrutura ecológica municipal visa assegurar a continuidade e complementaridade dos sistemas naturais no território urbano

(CML, 2012, p.17)

No seguimento do contexto topográfico e geográfico deste Itinerário matriz da cidade de Lisboa, também as condições ecológicas que caracterizam o Eixo assumem um papel de grande relevância. O facto é que todo o Eixo em estudo ao longo da margem ribeirinha ocidental de Lisboa se encontra integrado no sistema húmido apresentado na planta de ordenamento referente à estrutura ecológica fundamental do PDM (fig.56). Para além deste fator, o Eixo também apresenta uma forte relação com vales e linhas de água que se encontram perpendicularmente ao longo da sua extensão. Esta é uma condição ecológica que pode ser vista como oportunidade de projeto urbano por forma a resolver os problemas das cheias e das inundações que sempre existiram ao longo do tempo neste Eixo Histórico de Expansão.

No que diz respeito a este tema, é igualmente importante referir e apresentar a relação do Eixo com os espaços verdes definidos pelo PDM. Uma grande referência de Lisboa e do mesmo modo do enquadramento deste estudo é o Parque Florestal de Monsanto que com uma área total de 900ha (CML, 2012) é considerado como o Pulmão da cidade. Para além deste grande espaço verde, o Eixo é caracterizado e reconhecido por uma sequência de outros espaços verdes ao longo do seu percurso: o Terreiro do Paço, o Jardim do Palácio das Necessidades, o jardim Afonso Albuquerque, o jardim de Belém, o jardim da Praça do Império e o jardim da Torre de Belém. Na área envolvente ao Eixo ainda temos os jardins ribeirinho, os jardins do bairro do Restelo, diversos jardins Botânicos, o jardim da Estrela, o jardim do miradouro de São Pedro de Alcântara e por último, o jardim do Castelo de São Jorge.



Estrutura Ecológica

Monsanto

Parques

Jardins

Espaços Verdes Ribeirinhos



Jardim da Torre de Belém



Praça do Império



Parque Florestal de Monsanto



Jardins Ribeirinhos



Tapada das Necessidades



Jardim da Estrela



Miradouro São Pedro de Alcântara

Fig. 58 – Espaços Verdes do Eixo Histórico de Expansão

Fonte: Imagem produzida pela autora a partir da base cartográfica do PDM de 2012 | Fotografias do Google Maps

Património e Monumentalidade no Eixo Histórico de Expansão

A localização corresponde ao progressivo alargamento da cidade a oeste acompanhando, de certa forma, os movimentos da corte. É incontestável que da rua de São Paulo até à rua de Pedrouços, a riqueza patrimonial é invulgar e deveria ser objecto de um, ou mais, percursos temáticos.¹³

Neste contexto, existem textos e reflexões que incidem sobre o tema da monumentalidade e que ajudam no entendimento dos conceitos ligados a uma área monumental como a obra: *Alegoria do Património* (Choay, 1992) que descreve e sistematiza conceitos relacionados com a noção de monumento e património histórico referindo a importância do tempo e da memória como a essência do monumento. Desta forma, é possível perspetivar, de que maneira o passado pode contribuir à preservação da identidade de uma cidade.

Como tal, um dos fatores relevantes à caracterização de eixos históricos de expansão é a pré-existência de edifícios singulares que se organizam ao longo dos mesmos. Estes definem e caracterizam o eixo histórico, assumindo uma dimensão simbólica e social que estabelece o seu reconhecimento e a sua identidade.

Assim, o eixo histórico de estudo não é exceção e torna-se pertinente fazer um apontamento ao edificado de exceção nele presente.

O Eixo histórico apresenta um forte vínculo com a pré-existência de espaços e edifícios notáveis que se referem às antigas ocupações nobres e quintas burguesas que fizeram crescer e desenvolver o eixo histórico de expansão em questão. Assim, é ainda hoje reconhecida a herança patrimonial deixada ao longo de toda a sua extensão linear através de edifícios religiosos, palácios e palacetes e equipamentos e serviços.

No que diz respeito aos edifícios religiosos, é possível identificar ao longo do percurso distintas igrejas, conventos e capelas entre outros como: a Igreja do Corpo Santo, a Igreja de São Paulo, a Igreja de Santos-o-Velho, a Igreja e Antigo Convento de São Francisco de Paula, a Igreja de São Pedro de Alcântara, a Igreja da Nossa Senhora da Inquietação e Convento das Flamengas, a Ermida de Santo

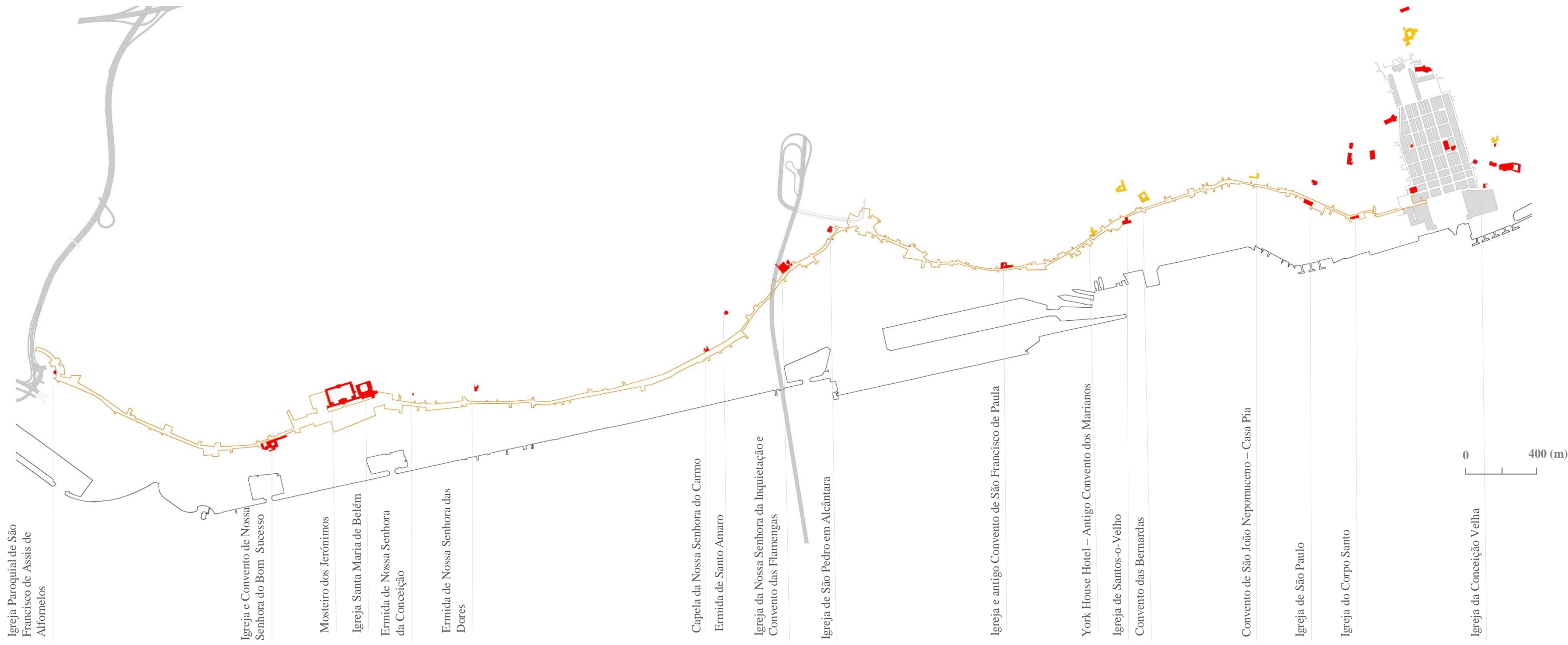
¹³ <http://cidadaniaix.blogspot.pt/2014/02/palacios-de-lisboa-2-palacio-dos-condes.html>

Amaro, a Capela da Nossa Senhora do Carmo, a Igreja Santa Maria de Belém, o Mosteiro dos Jerónimos, a Igreja e Convento de Nossa Senhora do Bom Sucesso e por último, a Igreja Paroquial de São Francisco de Assis de Alfoanelos.

Ao longo do eixo, os diversos Palácios e Palacetes que foram possíveis de identificar foram: o Palácio Ramalhete, o Antigo Palácio Alvor que corresponde atualmente ao Museu Nacional de Arte Antiga, as Antigas Cavalariças Reais, o Palácio dos Condes da Ribeira Grande, o Palácio Burnay, o Antigo Palácio dos Condes da Ponte, atualmente a Administração do Porto de Lisboa, o Palácio Pessanha, o Palácio Nacional de Belém e ainda o Palacete Vila Garcia.

Para além do património religioso e palaciano que se desenvolveu por entre as antigas quintas burguesas, também um número significativo de diversos equipamentos e serviços enriquecem o valor e as dinâmicas do eixo em estudo como: o ISCAD – Instituto Superior de Ciências da Administração, o Museu Nacional de Arte Antiga (Antigo Palácio Alvor, já referido anteriormente), o ISCPSI – Instituto Superior de Ciências Policiais e Segurança Interna, o *LX – Factory*, a Sede e Museu da Carris, o Centro Científico e Cultural de Macau, o Centro de Congressos, o IHMT - Instituto de Higiene e Medicina Tropical, a Administração do Porto de Lisboa (Antigo Palácio dos Condes da Ponte referenciado também no parágrafo anterior), o Hospital de Egas Moniz, a Cordoaria Nacional, a Universidade Lusíada de Lisboa, o Novo Museu dos Coches, o Planetário Calouste Gulbenkian, o CCB – Centro Cultural de Belém, o Instituto de Estudos Superiores Militares e também a Estação Ferroviária de Algés.

Por último é também importante referenciar a existência de praças, largos e jardins que pontuam os edifícios notáveis e que, fazendo parte do espaço público, são elementos identitários do eixo histórico de expansão entre o Terreiro do Paço e Algés. Deste modo, os elementos que entre outros, compõem o espaço público do eixo são: a Praça de São Paulo, o Largo do Doutor José Figueiredo, o Jardim 9 de Abril, a Praça da Armada, o Largo do Calvário, a Praça Afonso de Albuquerque, o Jardim de Belém, a Praça do Império, o Largo da Princesa e o Largo Maria Isabel Aboim Inglês.



IGREJA E CONVENTO DE NOSSA SENHORA DO BOM SUCESSO



MOSTEIRO DOS JERÓNIMOS



IGREJA DA NOSSA SENHORA DA INQUIETAÇÃO E CONVENTO DAS FLAMENGAS



IGREJA E ANTIGO CONVENTO DE SÃO FRANCISCO DE PAULA



IGREJA DE SANTOS-O-VELHO



IGREJA DE SÃO PAULO



IGREJA DO CORPO SANTO

Fig. 59 – Igrejas e Conventos ao longo do Eixo

Fonte: Imagem produzida pela autora sobre base cartográfica digital da CML de 2007 | Fotografias da autora

Mobilidade e Acessibilidade no Eixo Histórico de Expansão

Como foi referido no ponto 2.2. do presente documento, a mobilidade e acessibilidade são dois conceitos fundamentais para a caracterização de Eixos histórico de expansão. No que diz respeito a este tema, o Eixo histórico ribeirinho a ocidente de Lisboa não é exceção. Ele é suporte de diversas infraestruturas que fazem parte da sua identidade e como tal tornam-se essenciais para a sua localização na cidade. Para um melhor entendimento da estrutura de movimento do *Espaço-Rua* do Eixo histórico torna-se necessário referir quais os distintos elementos estruturantes deste itinerário que permitem as deslocações pedonais e veiculares ao longo do percurso. Eles são: passagens subterrâneas, transportes subterrâneos e as suas galerias de acesso, estacionamentos, carris, passagens aéreas pedonais, pontes, viadutos, cais de embarque e desembarque, estações, paragens, entre outros (Machado, 1993).

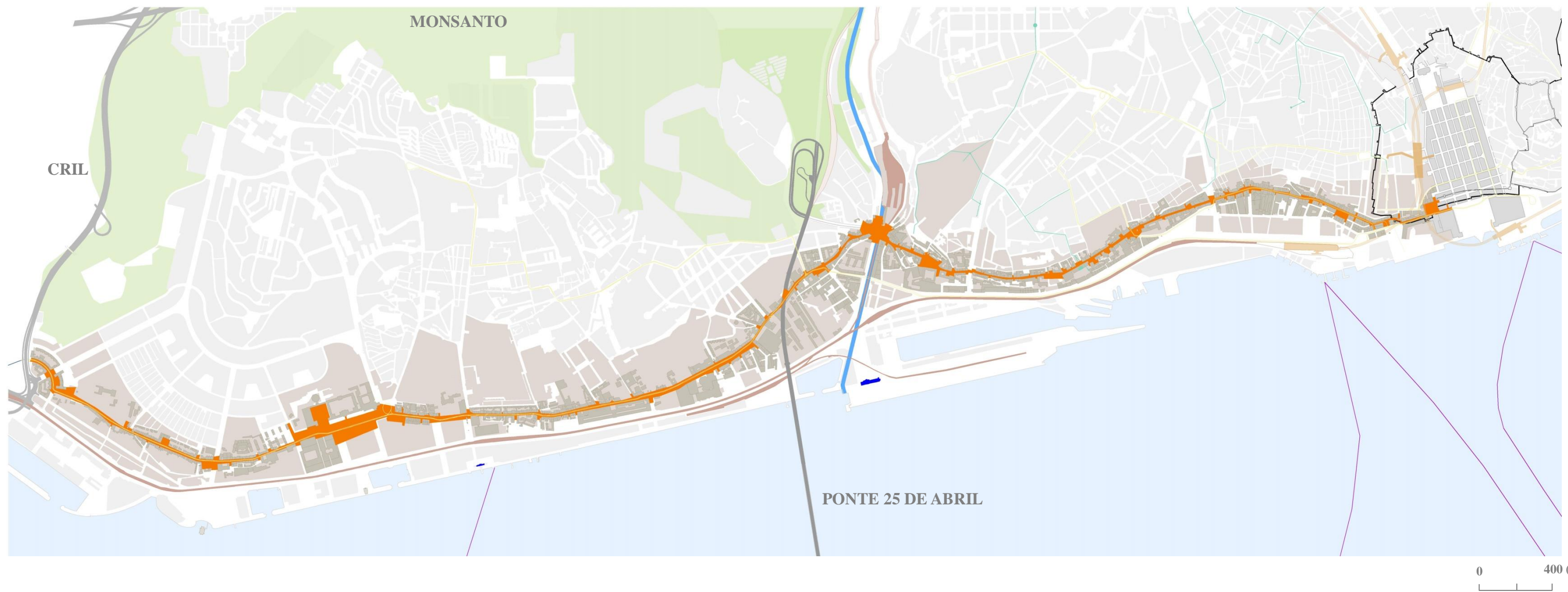
Este percurso de matriz morfológica da cidade é fortemente marcado pela oferta de transportes públicos que permitem a conexão de diferentes lugares desde o centro histórico da cidade até à periferia da mesma permitindo conhecer e descobrir Lisboa de diferentes formas.

Os transportes públicos que se encontram ao longo do Eixo histórico são: o metro subterrâneo de Lisboa, o comboio da CP, os elétricos e autocarros da Carris, os barcos da Transtejo e o *Hippotrip*, um barco anfíbio que percorre as ruas de Lisboa e o Rio Tejo.

Para além dos transportes referidos, importa ainda referir que o comboio da Fertagus cruza o Eixo através da ponte sobre o Tejo permitindo a ligação entre as duas margens do rio. Apesar de não ter nenhuma estação direta no percurso, este transporte apresenta uma paragem em Campolide a qual representa um interface com diversos autocarros que permitem a acessibilidade ao itinerário e à sua zona envolvente.

O caminho de ferro no qual passa o comboio da CP estabelece a ligação de Lisboa a Cascais e encontra-se paralelo a todo o caminho histórico em estudo e tem distintas estações ao longo da sua extensão: Cais do Sodré (perto do Terreiro do Paço), Santos, Alcântara-Mar, Belém e Algés. Ainda referente à CP, este transporte também oferece o serviço de ligação entre Lisboa e Azambuja

permitindo a conexão entre a Campolide e Alcântara através da estação Alcântara-Terra. Em relação à rede metropolitana, esta encontra-se apenas na área da Baixa de Lisboa que permite o acesso à área norte e oriente da cidade. Por último, a Carris é o sistema com mais impacto e oferta em todo o objeto de investigação, servindo todo o percurso através de três elétricos e vinte e cinco autocarros. O facto é que a sede e o museu da Carris encontram-se no Eixo Histórico de Expansão na zona de Santo Amaro o que justifica a generosa oferta de transportes públicos.



— TRAJECTO FLUVIAL ■ ESTAÇÃO FLUVIAL — TRAJECTO DO METRO ■ ESTAÇÃO DO METRO — CAMINHO DE FERRO — CARRIS — CANEIRO — AQUEDUTO



HIPPOTRIP DA CARRIS | PASSAGEM AÉREA | CAMINHO-DE-FERRO



AVENIDA INFANTE SANTO



COMBOIO DA CP | PASSAGEM AÉREA



AUTOCARRO E ELÉCTRICO HISTÓRICO DA CARRIS

Fig. 60 – Mobilidade e Acessibilidade no Eixo

Fonte: Imagem produzida pela autora no âmbito do projeto de investigação do gabinete *GESTU* sobre base cartográfica digital da CML de 2007 | Fotografias da autora

4.4. OS INSTRUMENTOS DE ESTRATÉGIA, GESTÃO E ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO E O EIXO HISTÓRICO DE EXPANSÃO

Para fundamentar a análise do eixo histórico entre o Terreiro do Paço e Algés como princípio determinante *do crescimento e transformação de Lisboa, temos que ter em conta que os factores “crescimento” e “transformação” urbanas, se situam tematicamente no âmbito do Planeamento Urbanístico particularmente activados no seu principal instrumento de acção: - “O Plano” – documento catalisador e orientador da acção no tempo* (Machado, 1993, p.28).

Assim, torna-se relevante identificar os planos que formaram a base de projeto para a transformação do Eixo e para a definição estrutural do mesmo no contexto da cidade. Apesar dos planos parcelares de Marquês de Pombal e de Ressano Garcia terem tido um papel marcante para a cidade, pode-se afirmar que o crescimento de Lisboa foi maioritariamente baseado *em acções pontuais, desconexas e, sobretudo desarticuladas de um Plano Geral Estruturante* (Machado, 1993, p.31). Contudo, *Lisboa como cidade dita histórica assimilou no seu trajecto evolutivo os traçados pré-existentes: e não foi com conceitos planificadores e os seus planos de pormenor que as ruas se esvaziaram da sua capacidade tipológica intrínseca* (Machado, 1993, p.31).

É em 1938, que são definidas para Lisboa, as principais e grandes diretrizes de desenvolvimento urbano para a cidade. As mesmas são determinadas sob a presidência de Duarte Pacheco que contratou o urbanista Étienne de Gröer para a elaboração do primeiro plano para a cidade de Lisboa: o Plano Geral de Urbanização e Expansão de Lisboa (PGUEL) elaborado em conjunto com os serviços técnicos municipais.

Este plano é concluído apenas dez anos depois, em 1948, quando é aprovado pela Câmara Municipal de Lisboa e no qual então, são destacadas e apresentadas as principais linhas de força para o desenvolvimento da cidade. Sob este plano, o zonamento constituiu o principal instrumento, dividindo o espaço em diferentes áreas, com usos distintos, às quais se aplicavam legislação específica. Das diretrizes principais no plano de Gröer faziam parte a criação de dois pontos importantes: uma rede viária radiocêntrica e a organização das densidades populacionais do centro para a periferia. O primeiro ponto referido destinava-se

ao prolongamento da Avenida António Augusto de Aguiar até à estrada que estabelecia a ligação entre a cidade de Lisboa e a cidade do Porto (CML, 2016).

Este plano trouxe mudanças para a cidade de Lisboa e teve como consequência a desativação de muitas das fábricas localizadas no Arco Ribeirinho Ocidental no qual é integrado o Eixo histórico Terreiro do Paço/Algés. Muitas destas fábricas foram deslocadas para o Arco Ribeirinho Oriental da cidade.



Fig. 61 – Plano Geral de Urbanização e Expansão de Lisboa de 1948 - (Etienne de Gröer)

Fonte: CML

Em 1954, é criado pela Câmara Municipal de Lisboa o Gabinete de Estudos de Urbanização (GEU). Este teve como propósito a revisão e atualização do plano de Gröer de 1948 dando origem ao Plano Director de Urbanização de Lisboa de 1959 (PDUL).

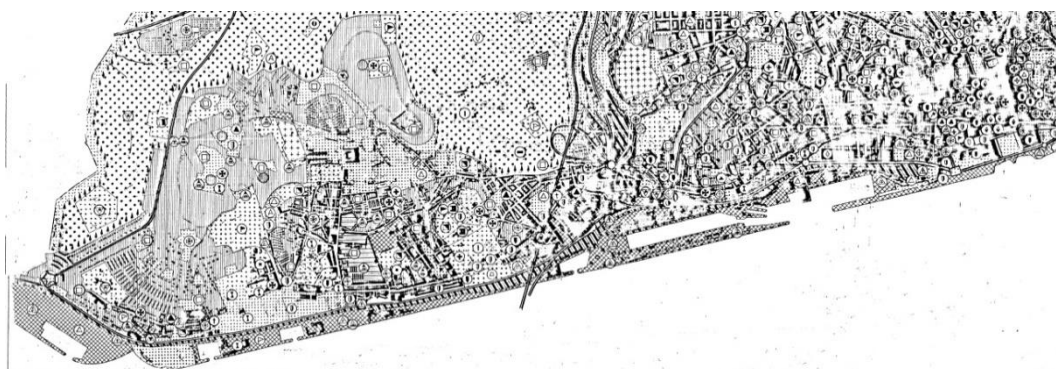


Fig. 62 – Plano Director de Urbanização de Lisboa de 1959

Fonte: CML

Assim, no final dos anos 50, o novo plano assume-se como um marco fundamental para o desenvolvimento do eixo entre o Terreiro do Paço a Algés

pois apesar de ter mantido a estrutura do plano anterior, ele introduziu alterações importantes.

É neste contexto que é proposta em Alcântara, a construção da Ponte sobre o Tejo que estabelecia a ligação à margem sul de Lisboa em Almada e conseqüentemente duas autoestradas: uma para o Norte e outra para o Sul na continuação da nova travessia do Tejo. Também é proposta uma outra autoestrada com ligação entre Alcântara, Campolide e Buraca que contornava o novo Parque Florestal de Monsanto (CML, 2016).

Entre 1963 e 1967, é elaborado um novo plano resultante da revisão do Plano Director de Urbanização de Lisboa de 1959. Este novo plano deveu-se à necessidade de um instrumento que integrasse a nova realidade urbana e que deste modo fossem adaptadas e sistematizadas as novas condições de vida urbana que não eram equacionadas nos planos anteriores. Algumas das questões e realidades a serem enquadradas eram: o aumento do tráfego automóvel, o início da construção da rede de metropolitano, a construção da Ponte sobre o Tejo e o crescimento dos arredores da cidade. É neste âmbito que no dia 19 de Maio de 1977 é então publicado o Plano Geral de Urbanização da Cidade de Lisboa (PGUCL), da autoria do arquiteto e urbanista Meyer-Heine. Contudo, apesar do novo plano corresponder a uma adaptação da realidade urbana dos anos 70, orientando a expansão da cidade, este não introduz as bases nem as novidades metodológicas do plano anterior de 1959.



Fig. 63 – Plano Geral de Urbanização da Cidade de Lisboa de 1977

Fonte: CML

A aceleração das transformações urbanas e das mutações sociais, nas grandes metrópoles e cidades, veio questionar, profundamente, os métodos e os processos de planeamento utilizados ao longo das décadas de 40/70 (CML, 2016). Pretendia-se neste período de crescimento e evolução urbana e social que a cidade de Lisboa fosse preparada de maneira adequada para um futuro por forma a superar graves carências (...) sobretudo ao nível da habitação e das infraestruturas urbanas. Por outro lado, um esforço de requalificação de alguns dos seus espaços públicos de forma a dar resposta a uma melhoria da qualidade de vida dos residentes (CML, 2016).

Neste âmbito surge então, em 1992, o Plano Estratégico de Lisboa (PEL) apoiado, em 1990, na aprovação das suas bases pela Câmara Municipal de Lisboa, no qual eram definidos os critérios que regulavam o processo e as prioridades de planeamento para a cidade de Lisboa.

É neste sentido que o Plano Estratégico de Lisboa tinha como principais objetivos para a cidade de Lisboa converter a mesma, numa cidade atrativa para a vida quotidiana; fazer de Lisboa, uma cidade competitiva nos sistemas das cidades europeias; reafirmar a cidade como capital da metrópole; e, por último, formar uma administração modernizada e mais eficiente e participada.

Este novo enquadramento urbanístico tinha como fundamento, preparar Lisboa para o futuro e torná-la numa *cidade do séc. XXI (...) mais humana e mais moderna* (CML, 2016).

O modelo proposto e definido pelo Plano Estratégico de Lisboa dividia a cidade em áreas territoriais homogéneas entre as quais era integrado o Arco Ribeirinho, o qual apresenta grande relevância para a análise do Eixo em estudo. Este ponto do plano contextualizava a ligação da cidade com o rio sem que se perdesse o porto.

Para a zona ocidental de Lisboa, sob a qual é integrado o eixo histórico que confere o caso de estudo da presente dissertação, importa salientar que o Plano Estratégico de Lisboa detinha de bases para o futuro da cidade. Para o Eixo em questão, essas bases eram suportadas sobretudo ao nível das *importantes operações de requalificação da zona ribeirinha, efectuada pela Administração do Porto de Lisboa* (CML, 2016).

Também em 1990 são definidas e aprovadas bases orientadoras para a elaboração de um plano que estabelecesse um suporte técnico e normativo. Assim,

em 1994 é elaborado e aprovado o Plano Director Municipal (PDM) que integrou a criação de um sistema de planeamento com o apoio de diferentes instrumentos urbanísticos entre os quais o Plano Estratégico de Lisboa referido anteriormente.

O PDM de Lisboa tinha como base 3 princípios essenciais: valorizar a cidade existente que assentava no crescente desenvolvimento dos anos 70 e 80; adaptar a cidade aos novos desafios do século XXI para os centros metropolitanos apoiados numa rede de comunicação e de transportes para dar condições apropriadas aos espaços residenciais, de trabalho e de lazer entre o centro histórico e novas áreas urbanas; e, por último, reestruturar a cidade de Lisboa para que esta, à escala de conjunto, denote de infraestruturas imprescindíveis (CML, 1993, p.14).



Fig. 64 – PDM de Lisboa de 1994

Fonte: CML

O porto de Lisboa dispõe de áreas de grande interesse turístico e de lazer, de realçar os espaços verdes, desde a Torre de Belém ao Cais do Sodré e respectivas zonas pedonais. Foi notável o desenvolvimento que as sucessivas Administrações foram dando à náutica de recreio com as Docas de Alcântara, Santo Amaro, Belém e Bom Sucesso oferecendo ótimas condições de estacionamento quer a nado quer em terra, tanto aos veleiros e como às lanchas.¹⁴

¹⁴

http://www.portodelisboa.pt/portal/page/portal/PORTAL_PORTO_LISBOA/AUTORIDADE_PO RTUARIA/MEMORIA_INSTITUCIONAL

No dia 29 de Junho de 1994 é apresentado o Plano de Ordenamento da Zona Ribeirinha (POZOR). Este compreendia a frente ribeirinha de Lisboa entre Algés e a Matinha e tinha como proposta a adaptação das condições específicas da atividade portuária com as propriedades e usos das áreas urbanas que lhe eram adjacentes. Em 1995 é aprovado este plano que tinha como objetivos modernizar as instalações portuárias e proporcionar a aproximação da população com o porto através de áreas turísticas e de lazer com espaços verdes e zonas pedonais.

Assim, no século XX era notória a evolução contínua do porto de Lisboa estabelecendo um maior contacto com as pessoas e com o município proporcionando o crescimento das áreas adjacentes as quais integram o eixo histórico (antiga linha de costa de Lisboa) de Algés ao Terreiro do Paço¹⁵

Na sequência do Plano Estratégico de Lisboa de 1992, foi criado o departamento de Planeamento Estratégico que permitiu o início do desenvolvimento da Visão Estratégica para a cidade de Lisboa em 2002. Esta teve como objetivo, estabelecer uma base de referências relativa às políticas aplicadas pelo anterior PEL (1992) em função da elaboração de um segundo Plano Estratégico que resultasse num documento síntese de ideias-chave. Contudo, não era verificada a necessidade de um novo Plano Estratégico uma vez que o novo enquadramento legal do LBOTU de 1998 destacava o carácter estratégico dos Planos Diretores Municipais.

Em 2012, a visão Estratégica, *sistematiza o processo de planeamento estratégico em Lisboa e pretende ser um documento de prospectiva relativamente à condução da política local de ordenamento do território e do desenvolvimento urbano da cidade.*¹⁶

Deste modo, pretendia-se qualificar a cidade assim como modernizá-la projetando o futuro da cidade num enquadramento competitivo das melhores cidades ao nível das suas vivências, trabalho e investimentos.¹⁷

Consequentemente, as ideias-chave para a evolução urbana fundamentavam-se *em linhas de orientação estratégica e em ações que abrangem*

¹⁵

http://www.portodelisboa.pt/portal/page/portal/PORTAL_PORTO_LISBOA/AUTORIDADE_PORTUARIA/MEMORIA_INSTITUCIONAL

¹⁶ <http://www.cm-lisboa.pt/viver/urbanismo/planeamento-urbano/plano-diretor-municipal/enquadramento-do-pdm>

¹⁷ <http://www.cm-lisboa.pt/viver/urbanismo/planeamento-urbano/plano-diretor-municipal/enquadramento-do-pdm>

várias temáticas e dinâmicas sociais, históricas, culturais, ambientais, económicas, tecnológicas, etc.¹⁸

Portugal deve ter a ambição de se transformar na plataforma logística da fronteira ocidental da Europa, prestadora de serviços de excelência que permitam alavancar a organização de cadeias logísticas integradas e, conseqüentemente, a competitividade da economia nacional.

(MOPTC, 2006, p.10).

Numa perspetiva governamental de promover Portugal e conseqüentemente a cidade de Lisboa, é importante realçar o papel fundamental do sector marítimo-portuário para o desenvolvimento urbano. Uma realidade segundo a qual é integrado o caminho ancestral da linha de costa de Lisboa o qual se refere ao caso de estudo do presente documento. Portugal possui uma forte relação com o mar e como tal, a cidade de Lisboa representa um polo europeu de excelência uma vez que confere de uma localização privilegiada que dispõe, ao nível internacional, de notáveis condições portuárias. É neste contexto que em 2006, são definidas as Orientações Estratégicas para o Sector Marítimo Portuário (OESMP) com seis objetivos principais: aumentar o fluxo de mercadorias nos portos nacionais; assegurar esses mesmos portos como referência logística, atlântica na Península Ibérica; certificar a existência de critérios ao nível europeu; desenvolver e inovar o ensino, a qualificação profissional e a investigação; e, por último, defender e favorecer a frota nacional e as respetivas tripulações (MOPTC, 2006).

Os portos portugueses e, em particular, o Porto de Lisboa, foram confrontados com um novo quadro geoestratégico no qual se têm de debater com a concorrência de um transporte rodoviário dinâmico, flexível e apoiado pela recente expansão da rede de auto-estradas que ligam Portugal ao espaço europeu

(Horizonte 25, 2007, p.3).

¹⁸ <http://www.cm-lisboa.pt/viver/urbanismo/planeamento-urbano/plano-diretor-municipal/enquadramento-do-pdm>

Em 2007 é concluído o Plano Estratégico de Desenvolvimento do Porto de Lisboa (PEDPL) que se assume como *instrumento fundamental para um planeamento adequado das actividades portuárias*.¹⁹ Este plano dispõe de um conjunto de funções para projetar o Porto de Lisboa numa base de sustentação económica para o ano de 2025.

No ano seguinte à conclusão do PEDPL, em 2008, é assinado um protocolo de intenções para a Frente Ribeirinha da cidade entre o Estado Português e o Município de Lisboa. É neste contexto que é aprovado pela CML o Plano Geral de Intervenção para a Frente Ribeirinha de Lisboa (PGIFR). Este tem como propósito valorizar e salvaguardar a forte relação da cidade com a extensa área de 19km de frente Tejo na qual se enquadra o Eixo histórico de expansão em estudo. O plano apresenta-se bem estruturado, baseado em 6 princípios que englobam a identidade da frente ribeirinha na cidade e a relação histórica da mesma com as atividades portuárias. A atenuação da barreira rodo/ferroviária e a preocupação de atrair as pessoas pensando na escala humana para a área são exemplos dos princípios referidos no PGIFR com o fim de reestruturar e requalificar a cidade. Este plano também tem como objetivo criar uma imagem única de marketing e de promoção da cidade de Lisboa.

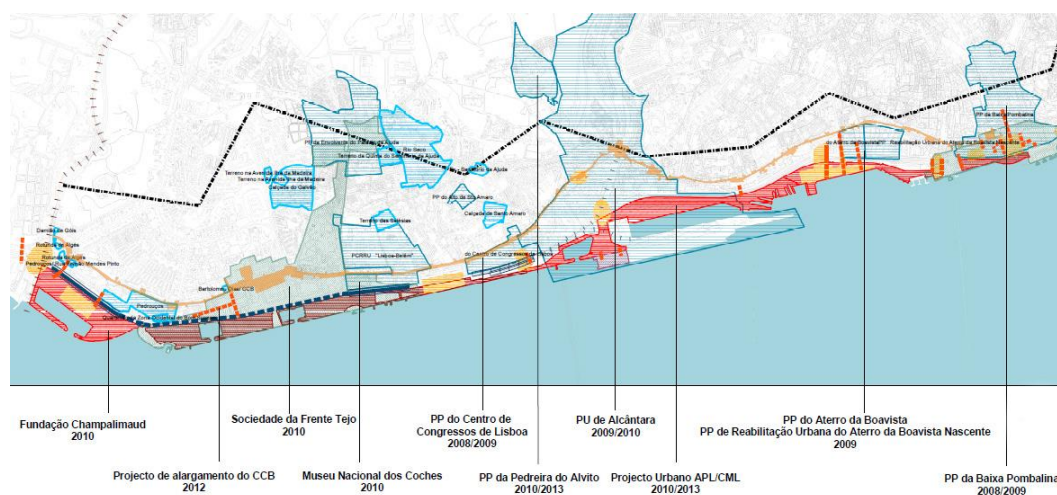


Fig. 65 – PGIFR de 2008 no contexto do Eixo Histórico de Expansão

Fonte: Sobreposição o Eixo Histórico da autora com a Planta geral de intervenção do PGIFR

¹⁹ http://www.portodelisboa.pt/portal/page/portal/PORTAL_PORTO_LISBOA/PORTO_LISBOA



Fig. 66- Proposta para Alcântara no PGIFR de 2008

Fonte: CML



Fig. 67 - Proposta para Belém no PGIFR de 2008

Fonte: CML

Por último e com a necessidade de haver uma revisão do PDM de 1994, surge então no dia 31 de Agosto de 2012 o atual PDM de Lisboa. Este plano teve início em 2001 mas apenas em 2008 se dá um novo impulso no processo de revisão do PDM de 1994 e que resultou no PDM atual.

Este plano tem como suporte 4 principais estratégias: a afirmação de Lisboa nas redes globais e nacionais, a regeneração da cidade consolidada, a promoção da qualificação urbana e a melhoria do modelo de governação de modo a garantir uma maior participação das pessoas. Assim, estes objetivos constituem um documento que estabelece para o território municipal quais as regras a aplicar ao uso, ocupação e transformação do solo constituindo um sistema de organização e de desenvolvimento territorial.

É nesta base que o atual PDM de Lisboa identifica 7 objetivos principais: atrair famílias para residirem em Lisboa, havendo mais empresas e logo mais empregos, incentivar a reabilitação do edificado, o seu aproveitamento assim como o das infraestruturas existentes, melhorar o espaço público aumentando as áreas pedonais, integrar a frente-rio existente, melhorar a acessibilidade e a mobilidade e ainda aumentar os espaços verdes e a eficiência energética.

*A cidade é das pessoas e para as pessoas. É com elas e para elas que deve ser planeada. Lisboa tem estratégia e visão e conta agora com um novo instrumento estratégico a pensar na cidade e nas pessoas.*²⁰

²⁰ <http://www.cm-lisboa.pt/viver/urbanismo/planeamento-urbano/plano-diretor-municipal/enquadramento-do-pdm>

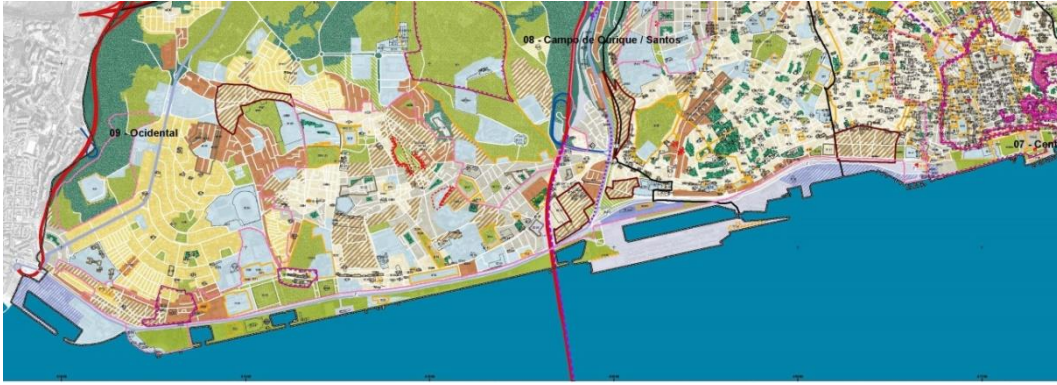


Fig. 68 – Plano Director Municipal de 2012 no contexto do Eixo Histórico de Expansão

Fonte: CML

5. REFLEXÕES E DIRETRIZES DE REQUALIFICAÇÃO URBANA NO OBJECTO DE INVESTIGAÇÃO

A integração urbana é um processo complexo, livre de modelos universais e que extravasa a mera articulação física ou visual das formas arquitectónicas interligadas; dela, ainda fazem parte a integração funcional, a continuidade plástica, a relação do arquétipo arquitectónico com a morfologia urbana e o papel revitalizador a desempenhar no seio da estrutura da urbe.

(Alves, 2003, p.121-122)

O desenvolvimento de estratégias urbanas a aplicar na requalificação urbana de um eixo histórico deve desempenhar um papel revitalizador na estrutura física, social e identitária dos espaços que o compõe. O objetivo é analisar o contributo deste processo para a preservação e valorização dos elementos simbólicos mais significativos para a relação das pessoas com o espaço geográfico (nas suas diferentes temporalidades). *“A vida de uma cidade é um acontecimento contínuo, que se manifesta ao longo dos séculos por obras materiais, traçados ou construções que lhe conferem sua personalidade própria e dos quais emana pouco a pouco a sua alma”* (CIAM, 1933, p. 25).

Desta forma, uma base metodológica bem definida pode ser perspectivada como principal instrumento para o desenvolvimento de projetos de requalificação urbana na cidade e como tal pretende-se que esta dissertação consista num contributo para futuros projetos urbanos nas cidades.

Neste âmbito, através do caso de estudo selecionado, o capítulo do trabalho que se segue apresenta um conjunto de critérios, pistas urbanas e diversas outras ferramentas metodológicas que deem resposta às necessidades estéticas, funcionais e ocupacionais apresentadas no contexto dos percursos históricos de expansão.

Um dos métodos de partida para a avaliação urbana de uma determinada área, é a análise dos aspetos positivos e negativos dos espaços e ambientes que compõem essas mesmas áreas. Assim, elaborando diagnósticos SWOT e esquemas que apontem para os pontos fortes e os pontos fracos de uma

determinada área torna-se essencial para o sucesso do desenvolvimento de boas estratégias urbanas. O mesmo é válido no que diz respeito à elaboração de bons critérios e princípios de intervenção que garantam a requalificação urbana do Eixo histórico entre o Terreiro do Paço e Algés. Neste contexto, identificam-se de seguida quais os principais problemas e potencialidades do itinerário em questão.

5.1. FRAGILIDADES E POTENCIALIDADES NO EIXO

Este é um caso de estudo que apresenta um nível de excelência quer ao nível urbano, quer ao nível arquitetónico como é possível observar através das figuras apresentadas na caracterização do Eixo histórico de expansão. Apesar da sua riqueza histórica e patrimonial, este itinerário apresenta-se como um objeto que necessita de ser recuperado, apresentando fragilidades ao longo de toda a sua extensão linear. Contudo, essas mesmas fragilidades são do mesmo modo potenciais para apontar pistas de intervenção ao longo do eixo histórico. Assim destacam-se os principais problemas e as principais qualidades presentes neste percurso memorial da cidade de Lisboa.

Principais fragilidades detetadas:

- Má conectividade com o território da cidade de Lisboa;
- Abandono e degradação do edificado habitacional e patrimonial;
- Falta de estacionamento;
- Falta de permeabilidade ao nível dos quarteirões;
- Afastamento do rio ao nível das infraestruturas;
- Mau posicionamento de passagem para peões;
- Inundações em caso de elevada precipitação;
- Falta de conexão com espaços e edifícios notáveis.

Principais potencialidades detetadas:

- Forte localização geográfica ao nível local e regional;
- Grande continuidade patrimonial e comercial;
- Edificado habitacional disponível para novas pessoas após reabilitado;
- Proximidade ao centro histórico de Lisboa;

- Proximidade ao Rio Tejo;
- Fácil acesso a grandes infraestruturas como a ponte 25 de Abril e a CRIL;
- Excelentes condições de acessibilidade e mobilidade.

Áreas potenciais de requalificação do Eixo - Focos no traçado do Eixo urbano

Uma das principais características do eixo do Terreiro do Paço a Algés é o facto de este ser formado por um conjunto de ruas que criam um itinerário e que por isso organizam um canal condutor entre diferentes lugares. A compreensão e o reconhecimento das partes e de como estas se organizam entre si relacionam-se com a noção de legibilidade, defendida por Kevin Lynch, que o eixo pode apresentar. Esta noção é obtida ou melhorada através de elementos que orientam o seu alinhamento de uma forma pontual, criando então uma estrutura de símbolos identificáveis e que dessa forma contribuem para a qualidade do ambiente visual. Também Gordon Cullen (1971) refere no seu conceito de paisagem urbana, a importância de pontos focais como elementos de força (muitas vezes marcados pela verticalidade) no que se refere ao reconhecimento do espaço urbano.

Deste modo, existem diferentes marcos visuais ao longo do eixo como edifícios excepcionais que pontuando o percurso, conferem ao mesmo uma leitura de modelo de localização estratégica. Para além de certos elementos construídos conferirem ao eixo marcos visuais e caracterizadores, também a paisagem oferece elementos focais de carácter natural como acontece com a presença do rio Tejo. Este constitui um elemento marcante e de peso no eixo em questão, uma vez que foi ele a premissa para a sua existência como também para a sua forma linear e contínua orientando o alinhamento do traçado que ainda hoje reconhecemos na cidade.

Pode-se afirmar, que os pontos focais ao longo do eixo de carácter construído ou natural conduzem o olhar a determinadas direções e por isso são um aspeto importante para a memória e identificação que um determinado indivíduo estabelece com o lugar.

Por outro lado, o desaparecimento de determinados elementos focais ao longo da antiga linha de costa como foi o caso das portas de Santa Catarina, de Alcântara e de Algés como também a ponte de Alcântara, faz com que atualmente o seu alinhamento e a sua estrutura linear e contínua por vezes se perca e não seja tão definida. Desta forma, esta situação constitui uma oportunidade e também um ponto de partida para o desenvolvimento de um apontamento direcional a estratégias interventivas que se prendam com a continuidade visual e pedonal do itinerário entre o Terreiro do Paço e Algés.

Neste contexto, fez-se uma seleção de focos de análise que ao nível das suas fragilidades se determinaram como áreas potenciais de intervenção ao longo do eixo histórico de expansão.

Neste âmbito, entre os focos de intervenção apresentados, optou-se por escolher um deles com o objetivo de apontar um conjunto de apontamentos e diretrizes de requalificação urbana. O foco selecionado foi o de Alcântara por se localizar sensivelmente a meio do percurso histórico. Este apresenta forte potencial para constituir um novo polo de atratividade, comércio e turismo entre o Terreiro do Paço e Algés sendo que a sua ligação com a Avenida de Ceuta é o ponto de menor conectividade em todo o eixo. Neste foco encontram-se distintos elementos marcantes como a sede e o museu da Carris, a antiga rua direita de Alcântara, o acesso à ponte sobre o Tejo, entre outros.



Fig. 69 – Focos de Intervenção ao longo do Eixo Histórico de Expansão
 Fonte: Imagem produzida pela autora sobre base cartográfica digital da CML de 2007

5.2. ALCÂNTARA - APONTAMENTOS ESTRATÉGICOS E DIRETRIZES PARA A REQUALIFICAÇÃO URBANA DO FOCO

Internacionalmente, a evolução histórica do espaço público oferece-nos, hoje, uma larga variedade de tipos diferenciados, de fronteiras bem definidas, inseridos ou desviados dos modelos de localização estratégica. Reflectem, hoje ainda, a multiplicidade de usos, a herança das mentalidades urbanísticas, a actualidade e a importância fundamental na vida dos cidadãos.

(Alves, 2003, p.45)

A cidade de Lisboa enfrenta atualmente grandes mudanças ao nível económico, social e principalmente ao nível tecnológico. Estes fatores devem servir como impulsionadores para novas estratégias de intervenção no território assim como um novo olhar sobre as cidades. Deste modo, esta parte do trabalho assenta numa reflexão sobre as características funcionais e sobre a requalificação da paisagem urbana do foco selecionado no eixo histórico de expansão entre o Terreiro do Paço e Algés: o foco Alcântara. Este serve de base referencial com o objetivo de apresentar um conjunto de pistas e diretrizes que sejam um contributo para a cidade do futuro resgatando a memória e valorizando a riqueza patrimonial dos elementos históricos que compõe os traçados urbanos.

Foco Alcântara - Breve enquadramento histórico

Este foco situa-se sensivelmente a meio do percurso histórico do Terreiro do Paço a Algés. Este apresenta grande riqueza urbana ao nível dos distintos elementos que o compõem. Antes do Terramoto de 1755 em Lisboa, o Palácio Real localizava-se nesta área (na rua 1º de Maio) deixando ainda hoje visível a implantação do edifício referente às antigas cocheiras reais no Largo do Calvário. Depois do grande terramoto referido anteriormente que levou à destruição do antigo Palácio Real, o percurso no Foco de análise passou a ter a forma correspondente aos dias atuais. A escolha desta área como foco de destaque no eixo prende-se também ao facto de ter sido em Alcântara que se implantou a sede da empresa Carris que deu origem ao primeiro Elétrico (Americano) da cidade

que ligava Algés ao Terreiro do Paço. Atualmente existe na área também um museu que conta a história deste transporte público e de igual forma a sua evolução para os atuais autocarros da Carris.

Alcântara corresponde a uma área histórica onde em tempos anteriores habitavam povos agricultores e que antes da invasão Muçulmana tinha como nome *Horta Nabia*. Esta toponímia era referente à Deusa Romana *Nabia*, deusa da agricultura. Apenas com a invasão árabe em Lisboa, *Horta Nabia* muda o seu nome para *Al-Quantãra* que traduzido do árabe significa a ponte conduzindo ao nome atual, Alcântara. O facto é que nesta área encontra-se um dos maiores vales da cidade, o Vale de Alcântara, onde corria um rio que dividia o Foco de análise em duas partes. Este vale, que corresponde atualmente à Avenida de Ceuta, era atravessado através de uma ponte romana que permitia a ligação dos dois lados do vale. Esta ponte simbolizava um elemento marcante na estrutura urbana de Alcântara e como tal deu origem à sua toponímia atual. Hoje em dia existem edifícios patrimoniais datados do séc. XVI e que são: a Ermida de Santo Amaro e o Convento das Flamengas (hoje em dia conhecido pelo Convento de Nossa Senhora da Quietação) que se encontra no espaço adjacente ao percurso. Alcântara é caracterizada também por uma herança industrial do séc. XIX que diz respeito a antigas fábricas e armazéns. Atualmente, um marco dessa herança é o *Lx-Factory*, um espaço multifuncional com distintas atividades ligadas à arquitetura, ao *design* e lazer.

Este troço do percurso histórico pode parecer não ter mais valor do que uma mera linha no mapa de Lisboa mas ele é precioso pela sua história e significado e pelas suas vivências e dinâmicas. Esta parte de um dos trajetos ancestrais da cidade deve por estes motivos, ser valorizado e requalificado. Alcântara representa também uma área referente a uma das antigas portas na cidade de Lisboa quando esta era limitada pela primeira circunvalação limite que levou à divisão administrativa da atual freguesia. O Foco de análise é também caracterizado por superestruturas como a Ponte 25 de Abril, o Caneiro de Alcântara e ainda o Porto marítimo. Nos dias atuais, a existência de vida noturna em Alcântara é outro dos aspetos que caracterizam a área sendo existem diversos edifícios para atividade lúdicas à noite como bares e discotecas. Neste contexto, Alcântara possui todas as componentes necessárias para o desenvolvimento de propostas urbanas que revitalizem e que requalifiquem a área referida.



Fig. 70 | Fig. 71 - Evolução histórica do Foco Alcântara

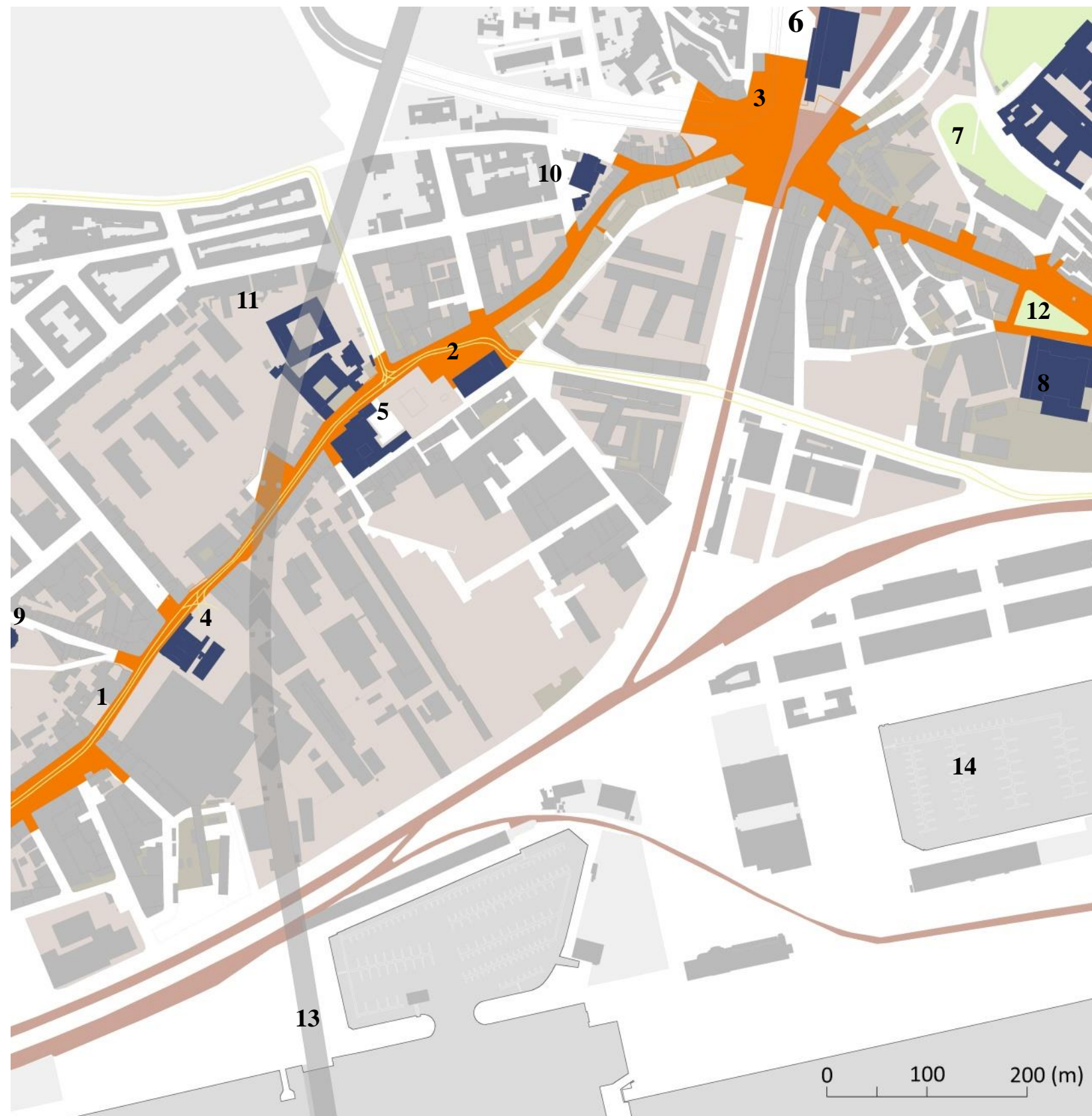
Fonte: Imagem produzida pela autora sobre base cartográfica digital de Filipe Folque de 1857 e de Silva Pinto de 1911 respetivamente

No que diz respeito a um pensamento estratégico, pretende-se apresentar pistas para a criação de um espaço exterior de qualidade, que aponte para uma solução adequada ao tecido histórico-urbanístico e patrimonial do Foco Alcântara e que dê resposta às necessidades da população residente assim como dos seus visitantes. Deste modo destacam-se de seguida um conjunto de projetos e de referência para Alcântara entre os quais, o Plano Urbanístico de Alcântara de Manuel Fernandes de Sá, Alcântara XXI de Frederico Valsassina e Aires Mateus, as propostas para uma nova Alcântara: a de Álvaro Siza Vieira e a de Mário Sua Kay.

FOCO ALCÂNTARA

FOTOGRAFIA HISTÓRICA

TOPONÍMIA



Estação de Eléctricos de Santo Amaro



Largo do Calvário



Antiga Ponte da Ribeira de Alcântara

ALCÂNTARA – DO ÁRABE *AL-QUANTÂRA* SIGNIFICA A PONTE

CALVÁRIO – LUGAR DE MARTÍRIO

4 – MUSEU DA CARRIS

5 – ESCOLA SUPERIOR DA POLÍCIA

6 – ESTAÇÃO FERROVIÁRIA DE ALCÂNTARA TERRA

7 – JARDIM DO PALÁCIO DAS NECESSIDADES

8 – SERVIÇOS

9 – ERMIDA DE SANTO AMARO

10 – IGREJA DE ALCÂNTARA

11 – MERCADO DE ALCÂNTARA

12 – PRAÇA DA ARMADA

13 – PONTE 25 DE ABRIL

14 – DOCA DE ALCÂNTARA

Fig. 72 – Enquadramento do Foco e Fotografias históricas

Fonte: Imagem produzida pela autora sobre base cartográfica digital da CML de 2007 | Fotografias do Arquivo Fotográfico da CML

Projetos para Alcântara:

O PU de Alcântara de Manuel Fernandes de Sá

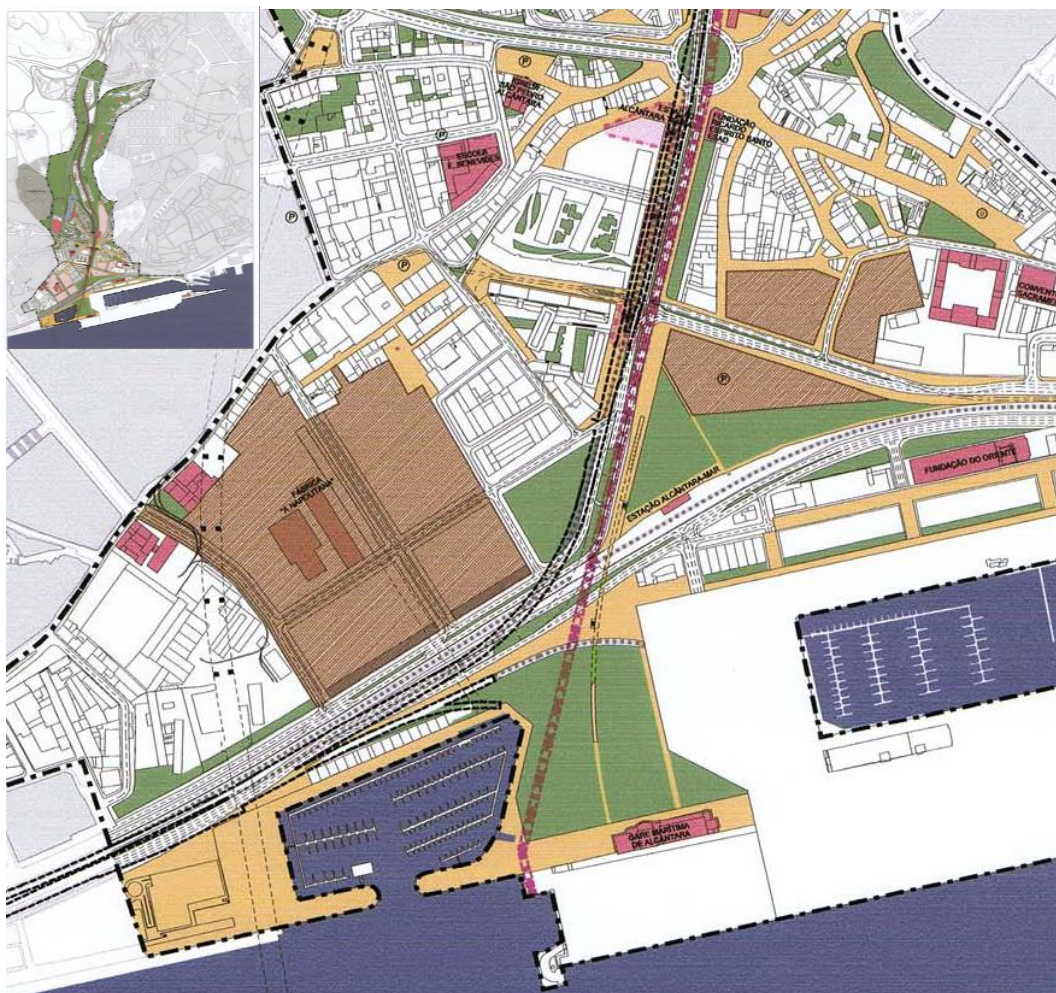


Fig. 73 – PU de Alcântara

Fonte: CML

No dia 21 de Julho de 2010, a Câmara Municipal de Lisboa aprovou o Plano de Urbanização de Alcântara da autoria do Arquiteto Manuel Fernandes de Sá. Os principais objetivos deste plano prendem-se com a necessidade de descongestionar o nó viário da Avenida de Ceuta e com a necessidade de reorganizar a função distribuidora do tráfego automóvel.

(...) pretende-se ainda que o P.U. de Alcântara venha estabilizar um quadro de desenvolvimento urbano local que contribua para a coesão do tecido social e urbano, integrando os aspectos de sustentabilidade territorial,

designadamente incorporando a estrutura ecológica urbana, enquanto componente fundamental de qualificação ambiental e de mitigação de riscos naturais.

(Sá, 2011, p.3)

Este Plano de Urbanização incorpora o Foco Alcântara e deste modo considera-se o mesmo como um instrumento estratégico importante para a definição de estratégias de intervenções neste troço do Eixo Histórico de Expansão.

Alcântara XXI de Frederico Valsassina e Aires Mateus

Em 2005, os arquitetos Frederico Valsassina e Aires Mateus apresentaram um estudo urbanístico tendo como base o PDM de Lisboa com diversas diretrizes de intervenção: reordenação da rede viária para uma eficaz e coerente, requalificação do tecido histórico e consolidado que assuma a importância do Eixo de Alcântara entre o Calvário e Santo Amaro, reabilitação do edifício industrial histórico, integração dos edifícios industriais na malha urbana de Alcântara, aumentar a permeabilidade entre o eixo e as docas de Santo Amaro e melhorar a articulação dos meios de transportes propondo um interface.

Nova Alcântara de Álvaro Siza Vieira, Carlos Castanheira e Luís Mendes

Este é um projeto desenvolvido pela parceria de arquitetos Álvaro Siza Vieira, Carlos Castanheira e Luís Mendes que propõe para uma das antigas áreas industriais adjacente ao *Lx-Factory* a construção de três torres com mais de cem metros de altura. O projeto tem como objetivo a reconversão de espaços industriais e trazer um marco de referência para Alcântara libertando a área de solo o mais possível.

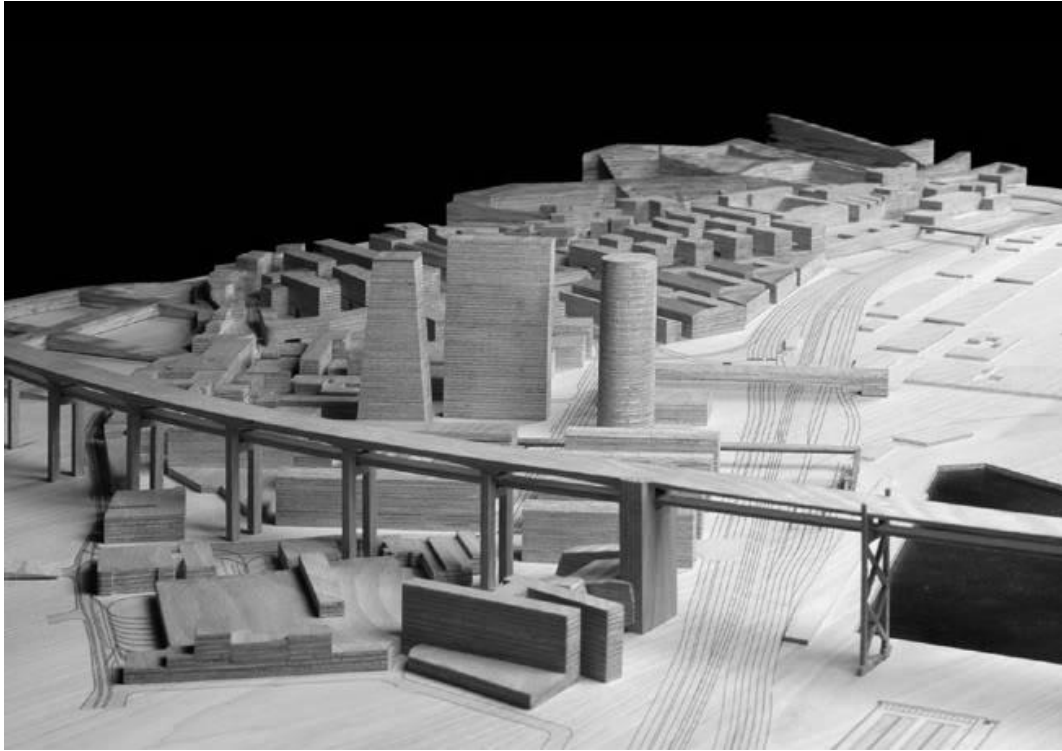


Fig. 74 – Maqueta da Proposta de Siza Vieira, Carlos Castanheira e Luís Mendes

Fonte: http://img.photobucket.com/albums/v26/Marco77/Projectos_maquetes/Alcantara_Plano_urbanistico/Slide39.jpg

Nova Alcântara de Mário Sua Kay

Tal como o projeto desenvolvido pelo arquiteto Álvaro Siza Vieira, a Nova Alcântara do arquiteto Mário Sua Kay destina-se à reconversão dos espaços industriais da área do *Lx-Factory*. O projeto teve em atenção o estudo urbanístico Alcântara XXI e propõe a implantação de edifícios habitacionais e comerciais.



Fig. 75 – Maqueta da Proposta de Sua Kay

Fonte: http://www.suakay.com/img/pd/Camera01_BirdsEyeEast_ProjectA.jpg

Nova proposta para Alcântara

“Alcântara quer dizer ponte, mas não tem existido uma ponte entre Campolide e Alcântara, entre o Tejo e Monsanto”, criticou o vereador dos Espaços Verdes da Câmara Municipal de Lisboa. Por isso, o projecto da Câmara Municipal de Lisboa pretende corrigir as divisões, numa obra que pretende ser “fazível e concretizável” sem ser megalómana ou cara.²¹



Fig. 76– Proposta para Alcântara de 2016

Fonte: <https://www.publico.pt/local/noticia/alcantara-vai-a-obras-mas-nao-vao-incomodar-ninguem-1745486>

Foi apresentada uma proposta para Alcântara onde o caneiro é reaberto e a Avenida de Ceuta volta a ter um rio a correr no Vale de Alcântara onde a água é o elemento de inspiração resgatando a memória de quando o vale era um rio. A proposta contempla também um corredor verde ao longo do Vale com mais de 700 novas árvores e faixas destinadas aos transportes públicos. O projeto visa

² <https://www.publico.pt/local/noticia/alcantara-vai-a-obras-mas-nao-vao-incomodar-ninguem-1745486>

melhorar os pontos de atravessamento e de acesso aos diferentes espaços públicos e habitacionais assim como dar resposta ao processo de adaptação às condições climáticas. Com esta intervenção, o percurso ao longo do Vale em conexão com o Eixo histórico poderá passar a ser feito integralmente a pé e ou de bicicleta. Outra condição garantida pela proposta é a qualidade e a quantidade de iluminação assim como de mobiliário urbano.

As novas tecnologias e a imagem unificadora do Foco

Percebendo o conceito de cibercidade e por sua vez de espaço híbrido referido no subcapítulo 2.2., a forma de interação e apropriação do espaço público pode ser mais dinâmica e atrativa através de modelos digitais capazes de gerar aplicações que possibilitem experiências e formas de uso diferentes e revolucionárias do espaço urbano. Uma referência a este tipo de intervenção é o projeto *Electronic Lens* que teve como objetivo perceber a forma como o telemóvel pode ajudar as pessoas a investigar, explorar e a interagir com o ambiente urbano. Este projeto foi desenvolvido pelo *Mit Mobile Experience* na cidade de Barcelona e consiste numa plataforma de informação sobre determinados locais ou edifícios. O utilizador desta plataforma apenas tem de apontar o telemóvel a um determinado local marcado com um código que acede diretamente a uma base de informação de texto, voz, imagem e vídeo sobre o edifício ou lugar marcado. Este sistema enriquece as interações com ambiente físico e cria novas dinâmicas com o espaço público.



Fig. 77 – Projeto *Electronic Lens*

Fonte: <http://mobile.mit.edu/projects/elens/>

Outra referência à intervenção digital é o *Murmur*, um projeto de que regista histórias e memórias contadas segundo localizações geográficas específicas. É

composto por uma base digital de histórias contadas pelas pessoas sobre os lugares, bairros e espaços públicos que lhes são importantes. Desta forma é instalado em diversos locais um sinal *murmur* com um número de telefone acessível a todos e que uma vez contactado permite ouvir a história sobre aquele lugar específico. Os detalhes de algumas dessas histórias sugerem os seus ouvintes caminhar segundo determinados percursos enriquecendo as interpretações do espaço urbano. Assim, o ouvinte vai coletando memórias da cidade, atribuindo outros significados aos lugares por onde passa construindo uma narrativa que vincula o olhar sobre o presente com valores do passado.

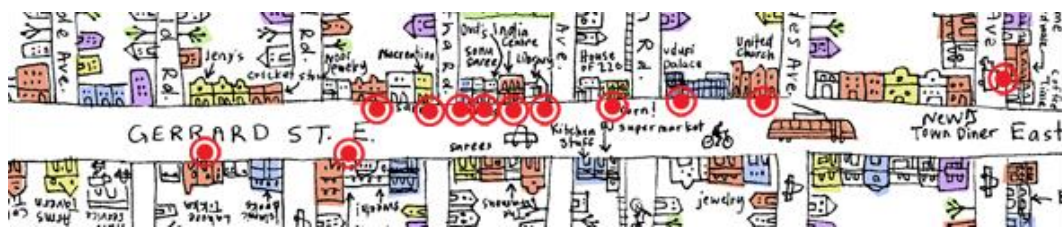


Fig. 78 – Projeto Murmur

Fonte: <http://murmurtoronto.ca/>

A iluminação como valorização do foco – a paisagem noturna

Ordenar espaços noturnos, garantir o entendimento das paisagens que compõem a cidade patrimonial, valorizar a arquitetura destacando as principais edificações da cidade, definir eixos e percursos relevantes e estabelecer usos são algumas das novas atribuições que um projecto de iluminação deve contemplar.

(Filho, 2010, p. 31-32)

A paisagem urbana histórica ou patrimonial pode criar uma paisagem contemporânea no sentido conceitual e visual da cidade. Determinados elementos marcantes de Alcântara como a ponte, as docas e o próprio percurso histórico podem ser iluminados por forma a conferir uma imagem marcante à cidade. Atualmente, a luz artificial não deve ser meramente funcional, ela pode definir hierarquias, destacar edifícios e construir um conceito visual caracterizador da estrutura urbana do Eixo e logo do foco de intervenção. Também a iluminação pode encaminhar as pessoas a fazerem trajetos específicos assim como conduzi-las a determinados edifícios de utilização noturna como acontece no foco

escolhido no objeto de estudo. As atividades noturnas nas docas de Alcântara onde se encontram discotecas e bares, no *Lx-Factory* e nos restaurantes presentes no foco, podem ganhar maior destaque, mais segurança e mais atratividade através de um projeto de iluminação. Do mesmo modo, o percurso histórico nesta área pode representar um canal de conexão que guia os visitantes aos espaços lúdicos e de lazer referidos representando um elemento referenciador de Lisboa.



Fig. 79 – Docas de Alcântara – Paisagem Noturna

Fonte:http://4.bp.blogspot.com/_iSicDMFvlo/THsSBJAGpuI/AAAAAAAAABtM/ClkFmdxTQ5U/s1600/DSCN1532.JPG

Depois de destacados diferentes projetos de referência para o foco de análise que também contém um conjunto de diretrizes de intervenção urbana para a área de Alcântara, identificam-se diversos princípios interventivos para o Foco. Do mesmo modo, identificam-se várias diretrizes estratégicas. Estes princípios e diretrizes pretendem ser uma mais-valia para a requalificação e valorização da área de análise selecionada.

Princípios de intervenção:

- Manter e requalificar o percurso histórico;
- Valorizar a circulação pedonal;
- Valorizar o comércio local e tradicional;
- Valorizar as pré-existências – Marco industrial;
- Reabilitar o edificado;

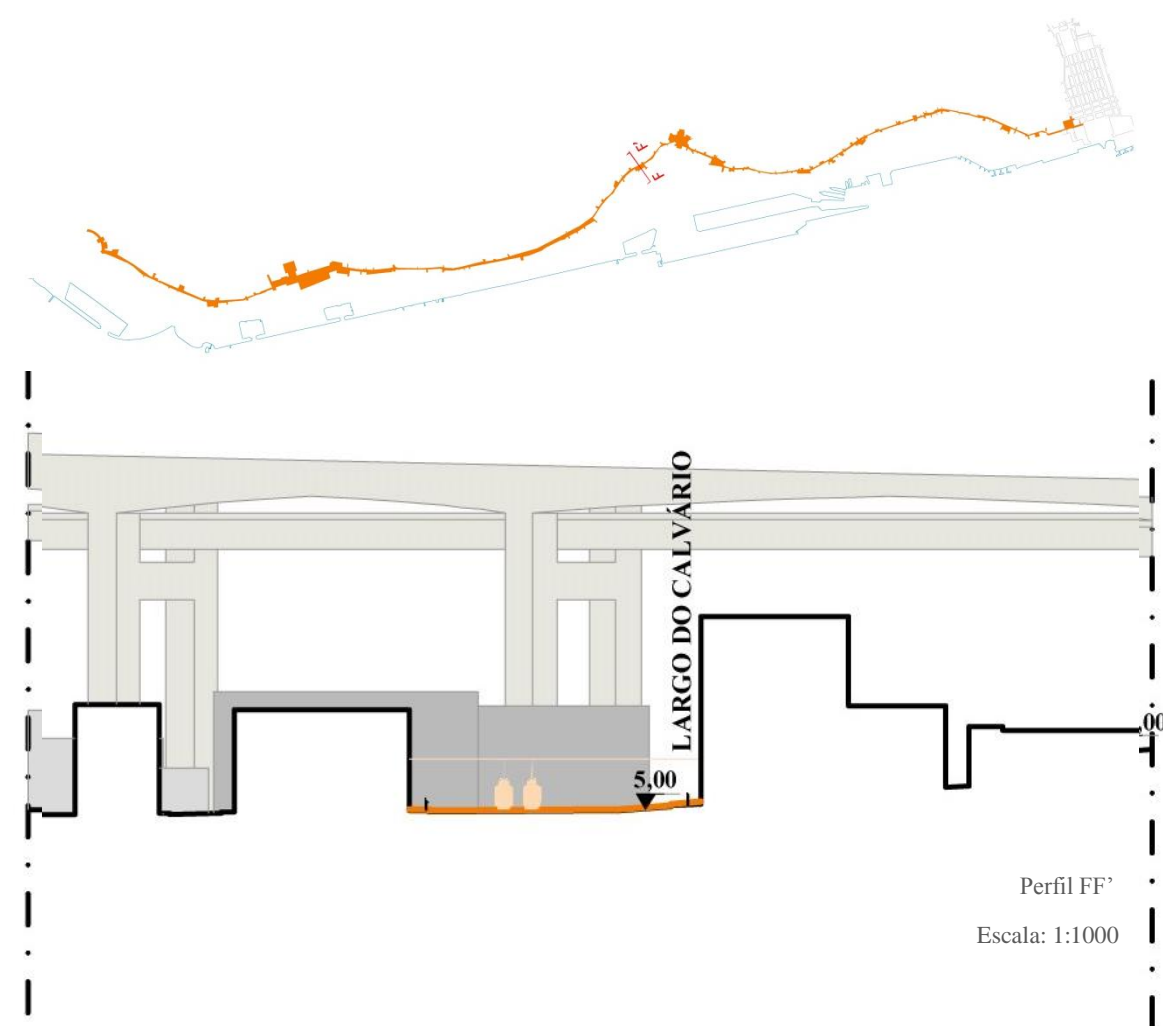
- Aumentar a permeabilidade ao nível dos quarteirões – Aligeirar fronteiras do público/privado;
- Verticalizar o estacionamento através de silos;
- Reforçar a estrutura verde do Eixo com a introdução de novas árvores;
- Valorizar a memória do rio que limitava anteriormente o Eixo;
- Recuperar memórias coletivas e a identidade histórica do Eixo;
- O Eixo como recurso e estratégia de intervenção na cidade.

Diretrizes de intervenção:

- Infraestrutura como novas formas de comunicação;
- Acupunctura urbana - operações urbanas cirúrgicas;
- Criar uma passagem pedonal superior na Avenida de Ceuta que facilite a ligação entre a Rua de Alcântara e a Rua Prior do Crato;
- Demolir edifícios degradados com o fim de conseguir o acesso visual à Ermida de Santo Amaro;
- Envolver comunidades –*Lx-Factory* – Turismo e Ações Sociais;
- Novas Tecnologias – Promover o Eixo: o património e o comércio – desenvolver APP;
- Utilizar as fachadas e pilares da ponte 25 de Abril como suporte de arte urbana ou aplicar novas tecnologias;
- Explorar a iluminação urbana – identificação da paisagem noturna e caracterização patrimonial;
- Criação de zonas verdes no espaço de Av. de Ceuta;
- Reabilitar a praça da Armada;
- Criar um largo à entrada da Carris;
- Fazer de Alcântara um polo urbano com referenciais fortes.



Fig. 80 – Diagrama de Análise de Comércio e Habitação do Foco Alcântara
 Fonte: Imagem e Fotografias produzidas pela autora



Escala: 1:500

Fig. 81 – Divisão de Lote no Foco Alcântara

Fonte: Imagem produzida pela autora sobre base cartográfica da CML 2007

Fig. 82 – Perfil FF' no Largo do Calvário

Fonte: Imagem produzida pela autora sobre base cartográfica da CML 2007

Fig. 83- Conjunto de Fachadas Norte da Rua de Alcântara

Fonte: Montagem de fotografias da autora

O EIXO COMO RECURSO E ESTRATÉGIA DE INTERVENÇÃO NA CIDADE



- MANTER E REQUALIFICAR O PERCURSO HISTÓRICO
- VALORIZAR O COMÉRCIO LOCAL E TRADICIONAL
- AUMENTAR A PERMEABILIDADE AO NÍVEL DOS QUARTEIRÕES – ALIGEIRAR FRONTEIRAS DO PÚBLICO/PRIVADO



A - VALORIZAR A CIRCULAÇÃO PEDONAL

B - CONECTAR / LIGAR - QUEBRA

C - VALORIZAR ELEMENTOS FUNCIONAIS

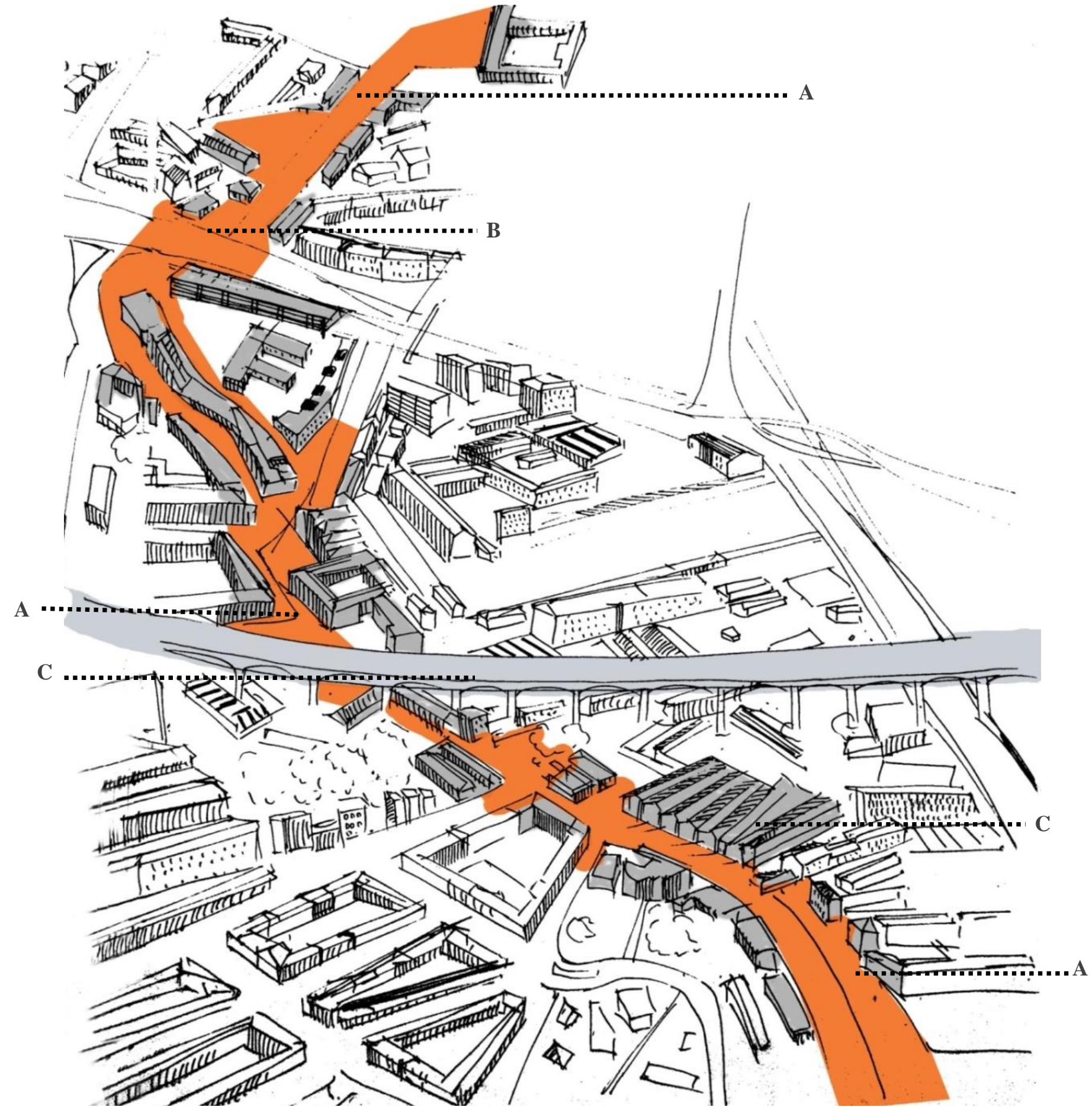


Fig. 84- Princípios de Intervenção e Perspetiva do Foco Urbano

Fonte: Imagem produzida pela autora

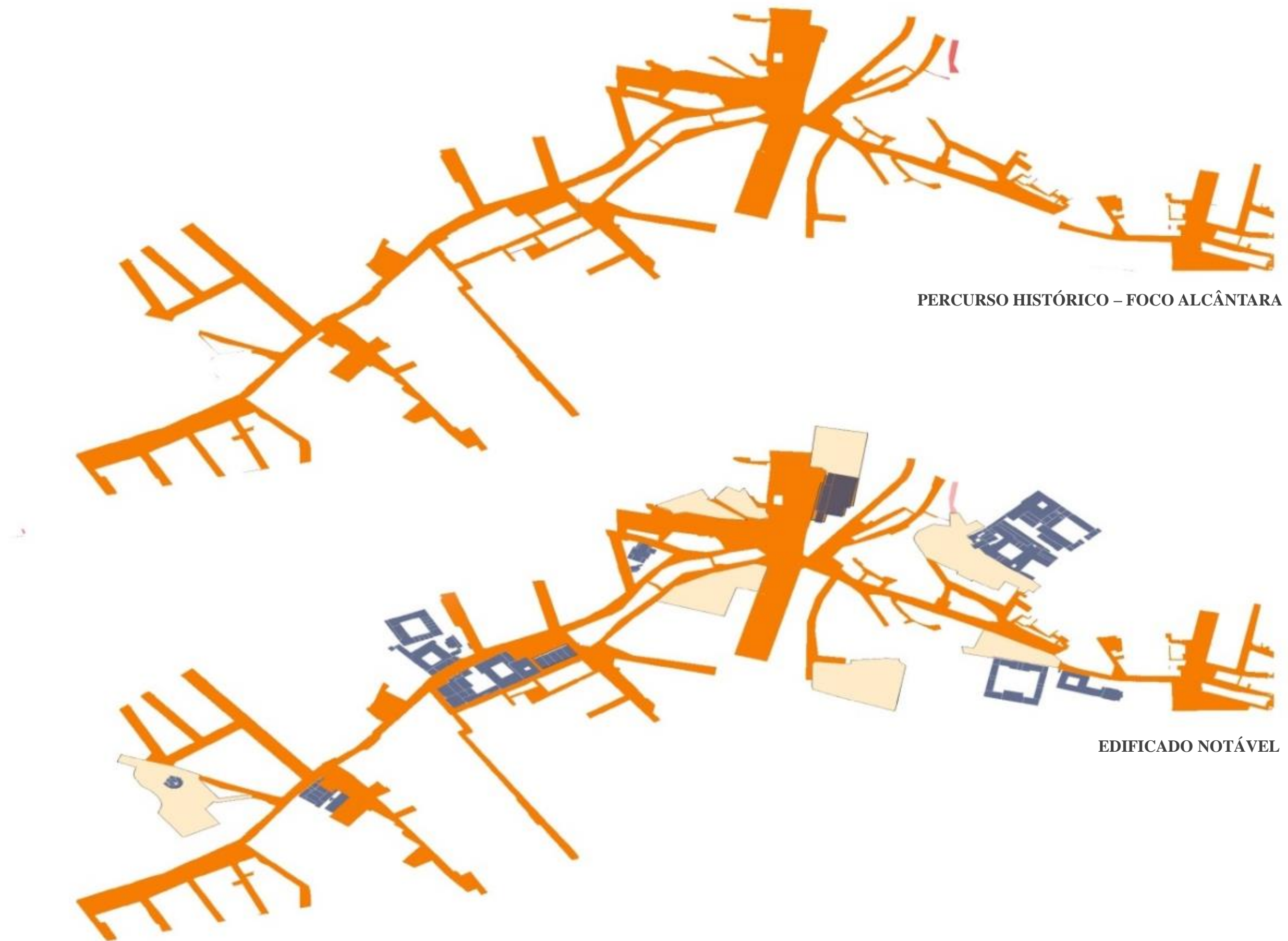
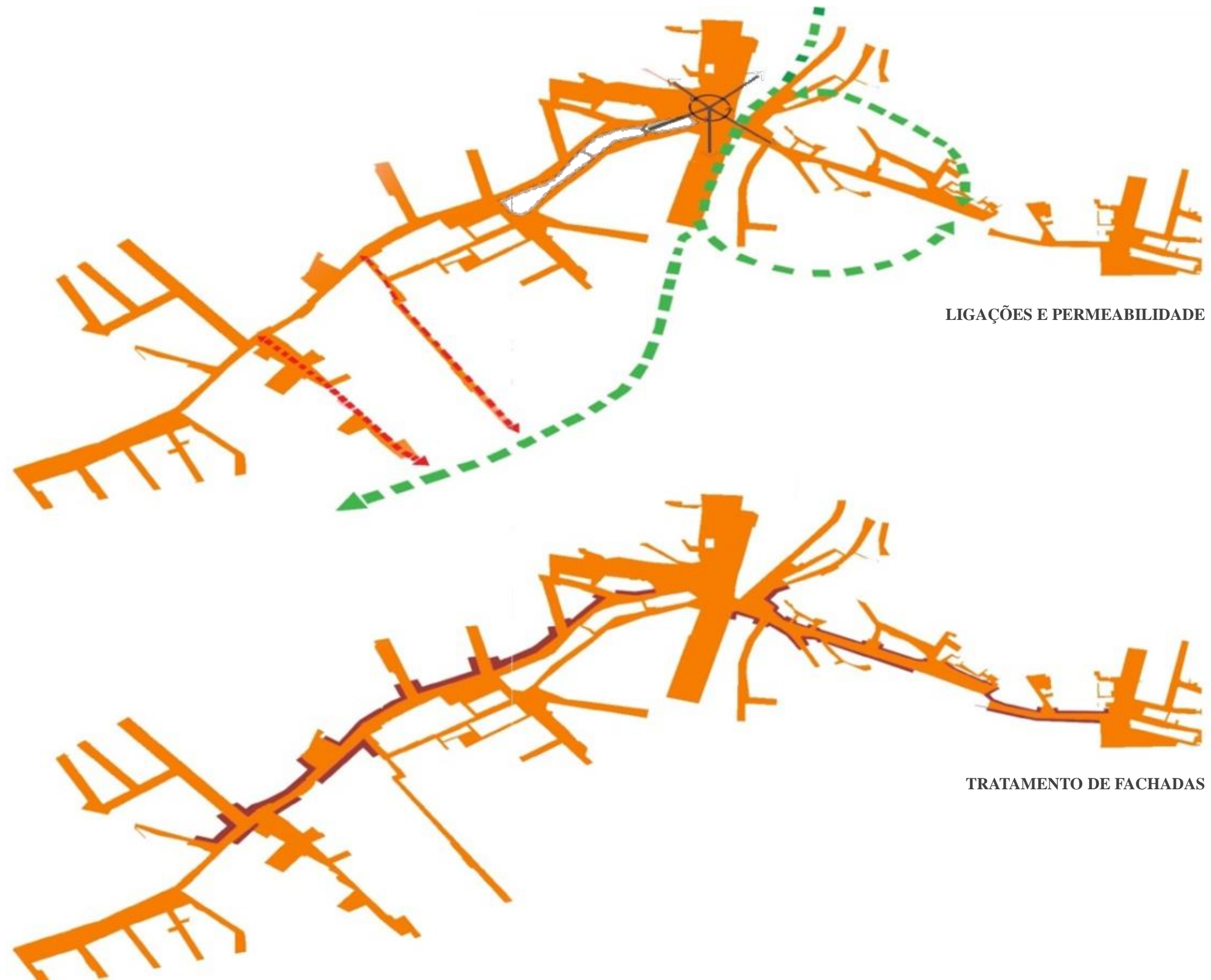


Fig. 85 – Diagramas de Intenções no Foco Alcântara – Parte 1
Fonte: Imagem produzida pela autora



LIGAÇÕES E PERMEABILIDADE

TRATAMENTO DE FACHADAS

Fig. 86 – Diagramas de Intenções no Foco Alcântara – Parte 2

Fonte: Imagem produzida pela autora

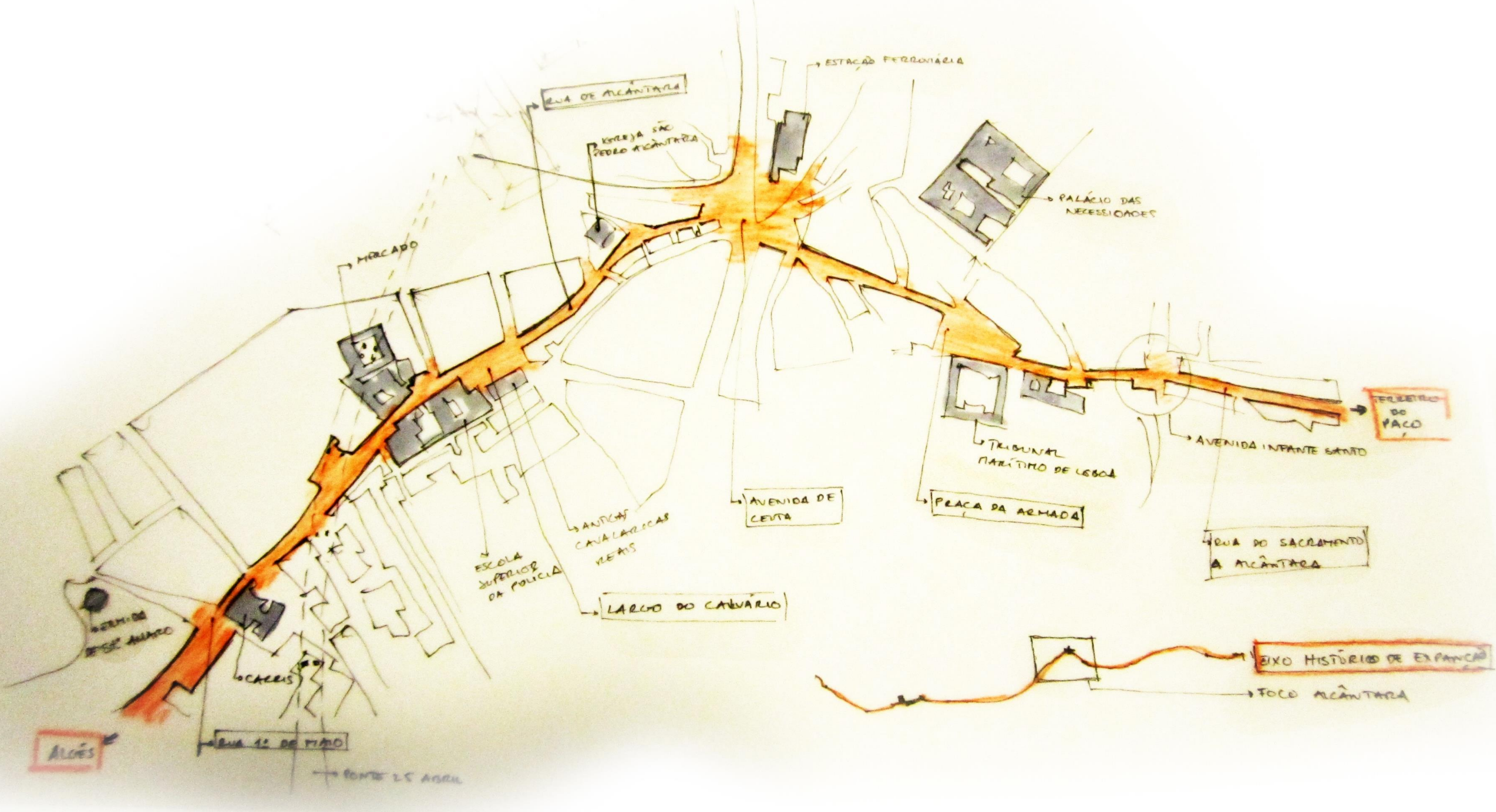


Fig. 87 – Esquízo de Intenções no Foco Alcântara
Fonte: Imagem produzida pela autora

6. CONCLUSÕES E CONSIDERAÇÕES FINAIS

Chegando ao final do trabalho apresentado, podemos concluir que uma das razões que conduzem ao desenvolvimento urbano das cidades são as mudanças temporais contínuas. Estas mudanças dão origem a diferentes formas urbanas que caracterizam a imagem e a identidade da cidade e assentam em processos de urbanização distintos ao longo do tempo. Neste contexto, conclui-se também que a presença dos romanos e a revolução industrial do século XIX são dois marcos históricos fundamentais para o entendimento dos Eixos históricos de expansão como elementos que conduzem ao desenvolvimento urbano.

Com o desenvolvimento do conteúdo apresentado constata-se a rua e por sua vez o Eixo histórico de expansão como uma ferramenta que sempre desempenhou um papel essencial na evolução e transformação urbana das cidades.

Assim, conclui-se que um eixo histórico de expansão é um elemento urbano complexo, formado pela sedimentação e adição de diferentes ruas ao longo do tempo. Este, apresenta grandes especificidades no tecido urbano e permitem o *link* entre diferentes limites administrativos e sociais.

A primeira e principal característica destes eixos são a sua grande continuidade física no território como é o caso do eixo histórico de expansão entre o Terreiro do Paço e Algés que corresponde ao antigo limite ribeirinho da cidade de Lisboa como é mostrado na segunda parte do presente trabalho. A segunda especificidade destes eixos é o facto de os mesmos se apresentarem como um elemento primário transversal a tempos diferentes e gerador da malha urbana. Este facto relaciona-se muitas das vezes, com a presença dos romanos por toda a Europa. Constata-se que os eixos históricos de expansão apresentam um tecido mais aberto antes do século XX e definem-se como matriz geradora dos sucessivos encaixes urbanos. Uma terceira conclusão sobre estes itinerários primordiais é a constatação das suas arquiteturas como expressão destes espaços canais. Estas, no seu conjunto, apresentam ao longo de todo o percurso fortes características comerciais ao nível térreo dos edifícios mas sobretudo a grande presença patrimonial que define estes eixos como itinerários nobres e monumentais.

Deste modo, um eixo histórico de expansão define-se como um elemento intemporal e dinâmico como exemplificado a partir do objeto de investigação apresentado. O trabalho apresenta então a sintetização de um modelo de análise para a cidade que considera os Eixos históricos como linhas condutoras da expansão urbana das cidades e demonstrando deste modo, as potencialidades de operações estratégicas nas qualidades do ambiente urbano visual e identitário na cidade de Lisboa.

Numa última fase de trabalho foram selecionados focos de análise segundo os quais se escolheu o foco Alcântara para a componente mais prática da dissertação. Nesta última parte do trabalho apresentam-se estratégias, pistas e princípios orientadores para o projeto e intervenção no território que evidenciem as potencialidades de requalificação destes Eixos e a sua importância na estrutura urbana e na identidade na cidade. Todo o desenvolvimento do trabalho permitiu igualmente concluir que o urbanismo tem de facto um grande impacto na vida quotidiana das pessoas. Conclui-se como esta disciplina é determinante nos modos de vida das comunidades assim como nas trajetórias urbanas preferenciais das pessoas que de forma contínua e repetida, deixam marcas visíveis no território perdurando num tempo contínuo. O urbanista, complementado o seu trabalho com outras áreas como a sociologia e a economia, assume a grande responsabilidade de melhorar as condições de vida das pessoas.

Em suma, o trabalho cumpriu os seus objetivos iniciais num sentido de complementar a formação ao longo deste mestrado em Arquitetura e Urbanismo. Pode-se afirmar que os processos de aprendizagem são contínuos no tempo e sendo assim, mesmo cumprindo os objetivos propostos, os mesmos não se encontram concluídos. O presente documento constitui uma ferramenta de trabalho para os processos de urbanização e sobretudo para a avaliação dos ambientes construídos. Um Eixo Histórico de Expansão traduz-se então num instrumento urbano complexo que pode ser útil nos processos de criação de novos espaços e na requalificação e reabilitação de outros já existentes.

BIBLIOGRAFIA

- ADRAGÃO, José (1985) *Novos Guias de Portugal – Lisboa*. Editorial Presença, Lda, Lisboa.
- ALARCÃO, Jorge (1987) *Portugal Romano*. Editorial Verbo, Lisboa.
- ALARCÃO, Jorge (1995) *O Domínio Romano em Portugal*. Edições Europa-América, Portugal.
- ALVES, Fernando (2003) *Avaliação da Qualidade do Espaço Público Urbano. Proposta Metodológica*. Fundação Calouste Gulbenkian, Fundação para a Ciência e a Tecnologia, Coimbra.
- AMADO, Ana (2012) *A “Rua Direita” nas Cidades Portuguesas. Leitura Tipo-Morfológica do Elemento Urbano*. Universidade Técnica de Lisboa, Faculdade de Arquitectura, Lisboa.
- ARREDONDO, Isabel (2009) *Construir ciudad en territorios urbanizados. Transformaciones en la primera periferia*. Universidade Politècnica da Catalunya, Escola Técnica Superior de Arquitectura de Barcelona, Barcelona.
- ASCHER, François (2010) *Novos Princípios do Urbanismo seguido de Novos Compromissos Urbanos. Um Léxico*. Livros Horizonte, Lda, Lisboa.
- AUZELLE, Robert (1959) *Técnica del Urbanismo: El planeamiento de las aglomeraciones urbanas*. Editorial Universitaria de Buenos Aires, Buenos Aires.
- BENEVOLO, Leonardo (1995) *A Cidade na História da Europa*. Editorial Presença, Lda, Lisboa.
- BENEVOLO, Leonardo (1997) *História da Cidade*. Editora Perspectiva S.A., Brasil.
- BRANDÃO, Pedro (2008) *A identidade dos lugares e a sua representação colectiva*. Política de Cidades Polis XXI, DGOTDU, Lisboa.

- CARVALHO, Rita (2011) *Lugar da Rua. Lugares de encontro na cidade contemporânea. O caso da rua da Junqueira*. Universidade Técnica de Lisboa, Faculdade de Arquitectura, Lisboa.
- CHOAY, Françoise (1992) *L'Allégorie du patrimoine*. Seuil, Paris.
- CIAM (1933) *Carta de Atenas*. Instituto do Património Histórico e Artístico Nacional, Brasil.
- CML (1990) *Bellem - Belém: reguengo da cidade*. Edições Asa, Lisboa.
- CML (1993) *Carta do Património: S. José*. Direcção de Projecto de Planeamento Estratégico, Lisboa.
- CML (1993) Plano Director Municipal, *Relatório de Enquadramento*. Direcção de Planeamento Estratégico, Lisboa.
- CML (1995) *Actas das Sessões: I Colóquio Temático de Lisboa e a Dinâmica Urbana - séculos XVI – XIX*. Divisão de Arquivos do Pelouro da Cultura, Lisboa.
- CML (2012) *Regulamento do Plano Director Municipal de Lisboa*. Direcção Municipal de Planeamento, Reabilitação e Gestão Urbanística, Departamento de Planeamento e Reabilitação Urbana, Lisboa.
- COELHO, Carlos (2014) *O Tempo e a Forma*. Argumentum, Lisboa.
- 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.
- CORTESÃO, Maria (2010) *Intervir na cidade monumental, Complementaridade dos dois pólos monumentais com o Tejo*. Universidade Técnica de Lisboa, Faculdade de Arquitectura, Lisboa.
- COSTA, João (2006) *La Ribera entre Proyectos, Formación Y Transformación Del Territorio Portuario, A Partir Del Caso De Lisboa*. Universidade Politécnica da Catalunha, Escola Técnica Superior de Arquitectura de Barcelona, Barcelona.

- COSTA, Nuno (2007) *Mobilidade e Transporte nas Áreas Urbanas, o caso da Área Metropolitana de Lisboa*. Universidade de Lisboa, Faculdade de Letras de Lisboa, Lisboa.
- COSTA, Rita (2009) *Cidades de Água: Relação entre as cidades de água e as suas frentes de água*. Universidade Técnica de Lisboa, Instituto Superior Técnico, Lisboa.
- CUCHE, Denys (1999) *A noção de Cultura das Ciências Sociais*. Editora da Universidade do Sagrado Coração, Brasil.
- CULLEN, Gordon (1971) *Paisagem Urbana*. Edições 70, Lda, Lisboa.
- DARODA, Raquel (2012) *As novas tecnologias e o espaço público da cidade contemporânea*. Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Faculdade de Arquitectura, Porto Alegre.
- DURÃO, Vitor (2012) *Análise urbana de territórios construídos, os aterros na Baixa e na frente ribeirinha de Lisboa, Portugal*. Revista da Gestão Costeira Integrada, Associação Portuguesa dos Recursos Hídricos, Portugal.
- ESPINHO, Bruno (2014) *A Sustentabilidade Energética em Contexto de Requalificação Urbana, O caso da reestruturação nos espaços de transição do Eixo urbano Luz-Benfica*. Universidade de Lisboa, Faculdade de Arquitectura, Lisboa.
- FABIÃO, Carlos (2006) *A Herança Romana em Portugal*. Clube do Coleccionador dos Correios, 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*. Universidade de Lisboa, Faculdade de Arquitectura, Lisboa.
- FERREIRA, António (2007) *LISBOA 2020 - Uma Estratégia de Lisboa para a região de Lisboa*. Comissão de Coordenação e Desenvolvimento da Região de Lisboa e Vale do Tejo, Lisboa.

- FERREIRA, Carlos (2009) *o projecto nas periferias dos limites da cidade à intermunicipalidade in Artitextos 08*. Editorial da Faculdade de Arquitectura, Centro de Investigação em Arquitectura, Urbanismo e Design, Lisboa.
- FERREIRA, Carlos (2010) *Os Itinerários da expansão para a periferia e a consolidação da metrópole de Lisboa in Arquitectos 09*. Editorial da Faculdade de Arquitectura, Centro de Investigação em Arquitectura, Urbanismo e Design Lisboa.
- FERREIRA, Carlos (2016) *Cidade Multidimensional, Lisboa Metropolis XXI*. Caleidoscópio, Sintra.
- FILHO, Elso (2010) *Património Cultural e Iluminação Urbana: directrizes de intervenção luminotécnica no centro histórico de São Cristóvão, Sergipe*. Universidade Presbiteriana Mackenzie, São Paulo.
- FONSECA, Lelton (2005) *Identidade e memória na dinâmica das transformações espaciais de Ceilândia - Distrito Federal*. Universidade Estadual de Londrina, Departamento de Geociências, Londrina.
- FRANÇA, José-Augusto (2005) *Lisboa: urbanismo e arquitectura*. Livros Horizonte, Lisboa.
- FRANÇA, José-Augusto (1977) *A Reconstrução de Lisboa e a Arquitectura Pombalina*. Biblioteca Breve, Lisboa.
- GEHL, Jan (1996) *Life Between Buildings: Using Public Space*. Danish Architectural Press, Copenhaga.
- GEHL, Jan; GEMZOE, Lars (1996) *Public Spaces - Public Life*. Danish Architectural Press, Copenhaga.
- GOITIA, Fernando (1982) *Lisboa: urbanismo e arquitectura*. Editorial Presença, Lda, Lisboa.
- HORIZONTE 25 (2007) *Plano Estratégico de Desenvolvimento do Porto de Lisboa*. Porto de Lisboa, Lisboa.

- KOSTOF, Spiro (1991) *The city assembled, the elements of urban form through history*. Thames and Hudson, Londres.
- LAMAS, José (2014) *Morfologia Urbana e Desenho da Cidade*. Fundação Calouste Gulbenkian, Lisboa.
- LYNCH, Kevin (1960) *A imagem da cidade*. Edições 70, Lda, Lisboa.
- MACHADO, António (1993) *Unidade e multiplicidade do “espaço - rua” como suporte do crescimento*. Universidade Técnica de Lisboa, Faculdade de Arquitectura, Lisboa.
- MITCHELL, William (2002) *E-topia, A vida urbana - mas não como a conhecemos*. Senac, São Paulo.
- MOPTC (2006) *Orientações Estratégicas para o Sector Marítimo Portuário*. Secretaria de Estado dos Transportes, Portugal.
- NOBRE, Pedro (2010) *Belém e a Exposição do Mundo Português: Cidade, Urbanidade e Património Urbano*. Universidade Nova de Lisboa, Faculdade de Ciências Sociais e Humanas, Lisboa.
- OLIVEIRA, Ana (2012) *Intervir na Cidade Monumental. O Encontro com o Tejo*. Universidade Técnica de Lisboa, Faculdade de Arquitectura, Lisboa.
- PORTAS, Nuno (2011) *a cidade como arquitectura*. Livros Horizonte, Lisboa.
- PROENÇA, Sérgio (2014) *A diversidade da rua na cidade de Lisboa. Morfologia e morfogénese*. Universidade de Lisboa, Faculdade de Arquitectura, Lisboa.
- REGO, Ana (2014) *Qualidade de Vida: Como o urbanista pode intervir através das componentes urbana e social*. Universidade Técnica de Lisboa, Faculdade de Arquitectura, Lisboa.
- RODRIGUES, Diogo (2014) *Linearidades: limites, continuidades e transições no Vale do Ave*. Universidade do Minho, Escola de Arquitectura, Guimarães.
- ROSSA, Walter (2002) *A Urbe e o Traço. Uma década de estudos sobre o urbanismo português*. Almedina, Coimbra.

- SÁ, Fernandes (2011) *Plano de Urbanização de Alcântara - Relatório da proposta*. Câmara Municipal de Lisboa, Lisboa.
- SALGUEIRO, Teresa (1997) *Lisboa, Metrópole Policêntrica e Fragmentada*. Finisterra, XXXII, 63, Lisboa.
- SANCHES, José (1940) *Belém e Arredores*. Universal Editora, Lisboa.
- SANTANA, Francisco; SUCENA, Eduardo (1994) *Dicionário da História de Lisboa*. Carlos Quintas & Associados, Lisboa.
- SANTOS, Milton (1994) *Técnica, Espaço e Tempo*. Hucitec, São Paulo.
- SANTOS, João (2012) *Espaços de Mediação Infraestrutural – Interpretação e Projecto na Produção do Urbano no Território Metropolitano de Lisboa*. Universidade Técnica de Lisboa, Faculdade de Arquitectura, Lisboa.
- SICA, Paolo (1981) *Historia del urbanismo, el siglo XXI*. Instituto de Estudios de Administración Local, Madrid.
- SILVA, A. Vieira da (1941) *Os limites de Lisboa*. Câmara Municipal de Lisboa, Lisboa.
- SILVA, A. Vieira da (1940) *O Termo de Lisboa*. Câmara Municipal de Lisboa, Lisboa.
- SILVA, A. Vieira da (1968) *Dispensos*. Câmara Municipal de Lisboa, Lisboa.
- SILVA, Rodrigo (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.). Instituto de Ciências Sociais, Universidade do Minho, Braga.

Documentos Electrónicos

A *ORDENAÇÃO DO ESPAÇO LITORAL DE LISBOA, 1860-1940* disponível em:
<http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-296/sn-296-4.htm> [Consult. 04 Jan. 2015]

ARAÚJO, Luísa (2009) *Estudo de Caso - Alcântara "XXI", Lisboa*. Malha Urbana, Revista Lusófona de Urbanismo, Lisboa. disponível em:
<http://revistas.ulusofona.pt/index.php/malhaurbana/issue/view/117> [Consult. 20 Set. 2016]

Arquitextos disponível em:
<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/10.112/30> [Consult. 30 Dez. 2015]

Aterro da Boavista disponível em:
http://www.pavconhecimento.pt/roteiro1_vagueando/pt/aterro.html [Consult. 9 Dez. 2015]

Blog ASTERISCO - A Rua e a Sua Inquieta Vida disponível em:
<http://estetosasteriscopio.blogspot.pt/2010/03/uma-duas-tres-pessoas-passam-apressadas.html> [Consult. 15 Jan. 2015]

Cidadania LX: publicações de Miguel de Sepúlveda Velloso em 2014 disponível em:
<http://cidadanialx.blogspot.pt/2014/02/palacios-de-lisboa-2-palacio-dos-condes.html> [Consult. 13 Jan. 2015]

CML – Lisboa Interactiva disponível em:
<http://lxi.cm-lisboa.pt/lxi/> [Consult. 01 Dez. 2015]

CML (2016) - Evolução do Planeamento Urbano de Lisboa disponível em:
<http://www.cm-lisboa.pt/viver/urbanismo/planeamento-urbano/plano-diretor-municipal/enquadramento-do-pdm> [Consult. 10 Jan. 2015]

CML - Ribeira das Naus requalificada com passeio ribeirinho disponível em:
<http://www.cm-lisboa.pt/noticias/detalhe/article/ribeira-das-naus-requalificada-com-passeio-ribeirinho> [Consult. 13 Jan. 2015]

CML - Ribeira das Naus – Um Novo Espaço disponível em:
<http://www.cm-lisboa.pt/noticias/detalhe/article/ribeira-das-naus-um-novo-espaco> [Consult. 13 Jan. 2015]

Diário da República nº 76 Série I de 20/04/2015 disponível em:

http://bdjur.almedina.net/item.php?field=item_id&value=1961533 [Consult. 10 Jan. 2015]

Exemplo de urbanismo sustentável em Nova Iorque – SustentArqui disponível em:

<http://sustentarqui.com.br/urbanismo-paisagismo/parque-high-line-exemplo-de-urbanismo-sustentavel/> [Consult. 10 Jan. 2015]

FREIRE, Rodrigo; SOARES, David (2011) *A intervenção no trânsito de João Pessoa Caminho fechado para a sustentabilidade e a participação popular - Arquitectos 135.02*, João Pessoa disponível em:

<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/minhacidade/12.135/4069> [Consult. 10 Jan. 2015]

Gabinete de Estudos Olisiponenses disponível em:

<http://geo.cm-lisboa.pt/> [Consult. 04 Jan. 2015]

Gehl architects disponível em:

<http://gehlarchitects.com/approach/> [Consult. 14 Dez. 2014]

GEO - Gabinete de Estudos Olissiponenses, (2011) *Nova Proposta Administrativa para Lisboa*. Câmara Municipal de Lisboa, Lisboa disponível em:

<http://www.lisboapatrimoniocultural.pt/noticias/Paginas/NovaPropostaAdministrativaparaLisboa.aspx> [Consult. 12 Out. 2014]

HALL, Peter; Pfeiffer Ulrich (2000), *Urban Future 21. A Global agenda for 21st* disponível em:

[https://books.google.pt/books?hl=en&lr=&id=NUvaAAAQBAJ&oi=fnd&pg=PR11&dq=HALL,+Peter%3B+Pfeiffer+Ulrich+\(2000\),+Urban+Future+21.+A+Global+agenda+for+21st&ots=fBUJLoe6J7&sig=2vglfibTgQK8fM7TPFaQ20uBxf0#v=onepage&q=HALL%2C%20Peter%3B%20Pfeiffer%20Ulrich%20\(2000\)%2C%20Urban%20Future%2021.%20A%20Global%20agenda%20for%2021st&f=false](https://books.google.pt/books?hl=en&lr=&id=NUvaAAAQBAJ&oi=fnd&pg=PR11&dq=HALL,+Peter%3B+Pfeiffer+Ulrich+(2000),+Urban+Future+21.+A+Global+agenda+for+21st&ots=fBUJLoe6J7&sig=2vglfibTgQK8fM7TPFaQ20uBxf0#v=onepage&q=HALL%2C%20Peter%3B%20Pfeiffer%20Ulrich%20(2000)%2C%20Urban%20Future%2021.%20A%20Global%20agenda%20for%2021st&f=false) [Consult. 09 Jan. 2015]

Parque *High Line* em Nova Iorque disponível em:

http://www.maxwell.vrac.puc-rio.br/21445/21445_5.PDF [Consult. 10 Jan. 2015]

<http://comurb.com.br/um-exemplo-de-urbanismo-sustentavel-em-nova-iorque/>
[Consult. 10 Jan. 2015]

PASSOS, Luciana; SILVEIRA, Fabiana; PITA, Ana; BRAGA, Cybelle;

SILVEIRA, José (2012) *urbe*. *Revista Brasileira de Gestão Urbana* - vol.4 no.1,

Curitiba disponível em:

[http://www.scielo.br/scielo.php?pid=S2175-](http://www.scielo.br/scielo.php?pid=S2175-33692012000100004&script=sci_arttext)

[33692012000100004&script=sci_arttext](http://www.scielo.br/scielo.php?pid=S2175-33692012000100004&script=sci_arttext) [Consult. 10 Jan. 2015]

Porto de Lisboa disponível em:

http://www.portodelisboa.pt/portal/page/portal/PORTAL_PORTO_LISBOA/POR TO_LISBOA [Consult. 12 Jan. 2015]

Porto de Lisboa – *Memória Institucional* disponível em:

http://www.portodelisboa.pt/portal/page/portal/PORTAL_PORTO_LISBOA/AUT ORIDADE_PORTUARIA/MEMORIA_INSTITUCIONAL [Consult. 12 Jan. 2015]

Porto de Lisboa – *Plano Estratégico* disponível em:

http://www.portodelisboa.pt/portal/page/portal/PORTAL_PORTO_LISBOA/AUT ORIDADE_PORTUARIA/GOVERNO_SOCIEDADE/PLANO ESTRATEGICO
[Consult. 12 Jan. 2015]

Prefeitura de João Pessoa - Avenida Eptácio Pessoa disponível em:

<http://www.joaopessoa.pb.gov.br/secretarias/semob/mobilidade-urbana/> [Consult. 10 Jan. 2015]

Processo de expansão versus sustentabilidade urbana disponível em:

<https://doaj.org/article/c357d75746bd4e5dab1d5488dda64202> [Consult. 20 Jan. 2015]

Proposta para Alcântara 2016 disponível em:

<https://www.publico.pt/local/noticia/alcantara-vai-a-obras-mas-nao-vaoincomodar-ninguem-1745486> [Consult. 05 Out. 2016]

Ruas de Lisboa com alguma história disponível em:

<http://aps-ruasdelisboacomhistoria.blogspot.pt/2008/03/rua-de-alcantara.html>[Consult. 05 Out. 2016]

SILVEIRA, José; LAPA, Tomás; RIBEIRO, Edson (2007) *Percurso e processo de evolução urbana: uma análise dos deslocamentos e da segregação na cidade (I)* - Arquitectos 090.04, São Paulo disponível em:

<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/08.090/191> [Consult. 30 Dez. 2015]

SRU - Sociedade de Reabilitação Urbana: Documentos estratégicos aprovados para Lisboa Ocidental disponível em:

<http://www.lisboaocidentalsru.pt/default.aspx?module=ArtigoDisplay&ID=50> [Consult. 20 Fev. 2015]

Teoria da forma – continuidade disponível em:

<http://www.linguagemvisual.com.br/gestalt.php> [Consult. 31 Dez. 2015]

The Axis in Urban Design disponível em:

http://www.sitemason.com/files/kgNE2s/PON_Downtown_Axis.pdf [Consult. 14 Dez. 2014]

Urban Street Design Guide disponível em:

<http://nacto.org/publication/urban-street-design-guide/interim-design-strategies/> [Consult. 09 Jan. 2015]

ANEXO 1 - Descrição patrimonial ao longo da extensão do objeto de investigação

Rua do Corpo Santo: Largo do Corpo Santo, Igreja do Corpo Santo

Rua de São Paulo: Praça de São Paulo, Igreja de São Paulo, ISCAD - Instituto Superior de Ciências da Administração

Rua Santos-o-Velho: Igreja de Santos-o-Velho

Rua das Janelas Verdes: Palácio Ramalhete, Largo do Doutor José Figueiredo, Museu Nacional de Arte Antiga - Antigo Palácio Alvor, Jardim 9 de Abril

Rua Presidente Arriaga: Igreja e Antigo Convento de São Francisco de Paula

Rua Prior do Crato: Praça da Armada

Avenida de Ceuta: Estação Ferroviária de Alcântara-Terra

Rua de Alcântara: Igreja de São Pedro de Alcântara

Largo do Calvário: Antigas Cavalariças Reais

Rua 1º de Maio: ISCPSI – Instituto Superior de Ciências Policiais e Segurança Interna, Igreja da Nossa Senhora da Inquietação e Convento das Flamengas, Ponte 25 de Abril, *LX-Factory*, Sede e Museu da Carris, Ermida de Santo Amaro

Rua da Junqueira: Centro Científico e Cultural de Macau, 2ª Conservatória do Registo, Comercial de Lisboa, Centro de Congressos, Palácio dos Condes da Ribeira Grande, Capela da Nossa Senhora do Carmo, Palácio Burnay, IHMT - Instituto de Higiene e Medicina Tropical, Administração do Porto de Lisboa – Antigo Palácio dos Condes da Ponte, Palácio Pessanha, Hospital de Egas Moniz, Cordoaria Nacional, Universidade Lusíada de Lisboa, Novo Museu dos Coches

Praça Afonso de Albuquerque

Rua de Belém: Palácio Nacional de Belém, Pastelaria dos Pasteis de Belém, Jardim de Belém

Praça do Império: Igreja Santa Maria de Belém, Mosteiro dos Jerónimos, Planetário Calouste Gulbenkian, CCB – Centro Cultural de Belém

Rua Bartolomeu Dias: Igreja e Convento de Nossa Senhora do Bom Sucesso

Largo da Princesa

Largo Maria Isabel Aboim Inglês

Rua de Pedrouços: Palacete Vila Garcia, Instituto de Estudos Superiores Militares, Igreja Paroquial de São Francisco de Assis De Alfovelos, Estação Ferroviária de Algés.

ANEXO 2 – Desenhos ao longo do objeto de investigação

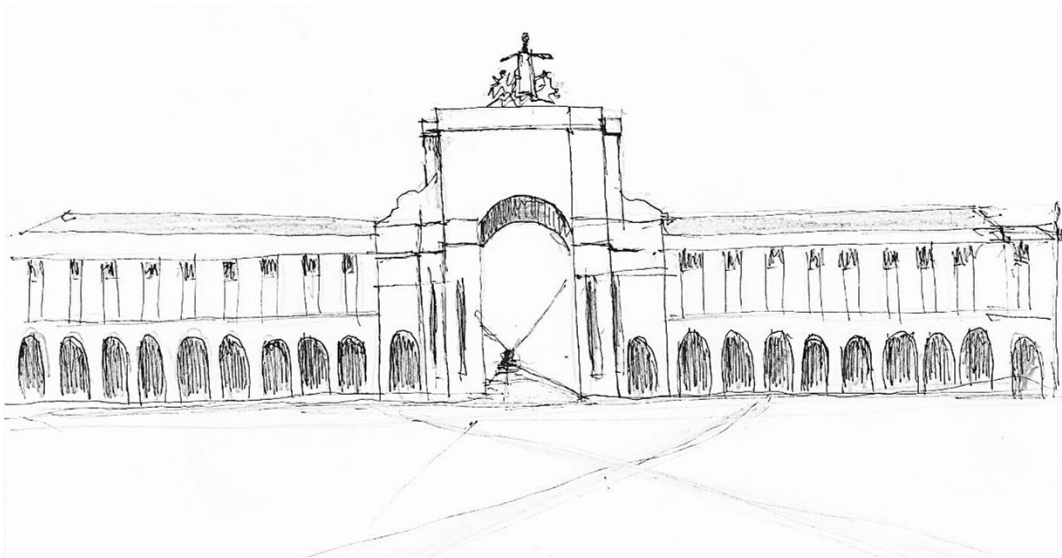


Fig. 88 – Desenho do Terreiro do Paço

Fonte: Imagem produzida pela autora

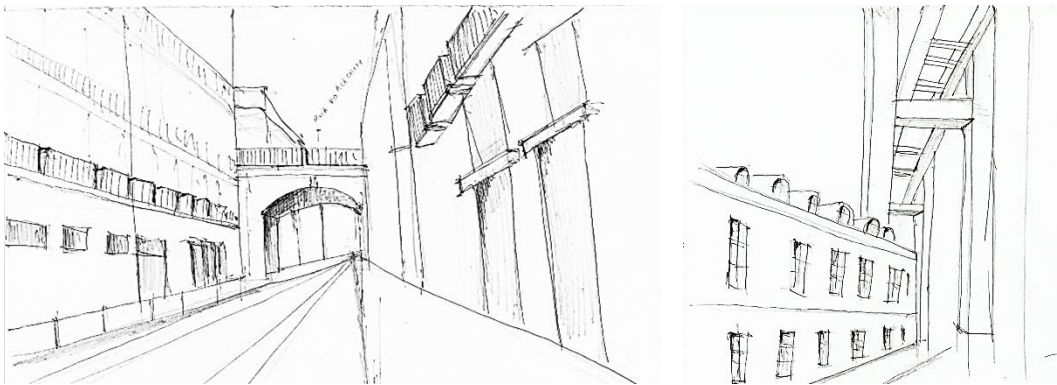


Fig. 89 | Fig. 90 – Perspetivas da Rua de São Paulo e Rua 1º de Maio

Fonte: Imagem produzida pela autora

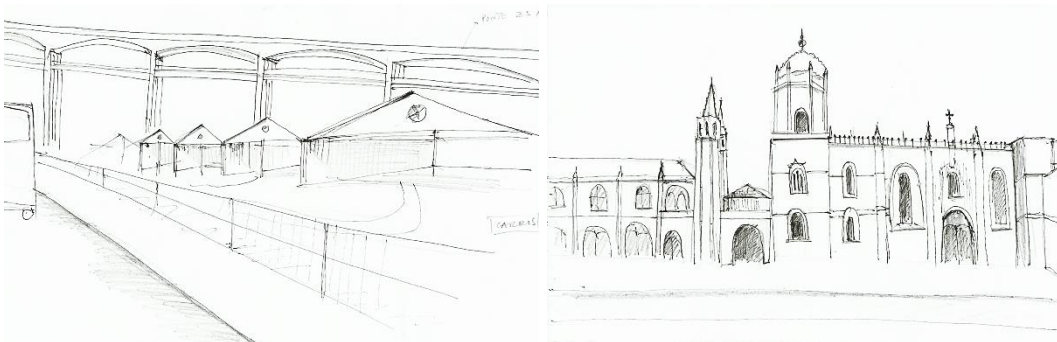


Fig. 91 | Fig. 92 – Perspetiva da Rua 1º de Maio e Desenho do Mosteiro dos Jerónimos

Fonte: Imagem produzida pela autora

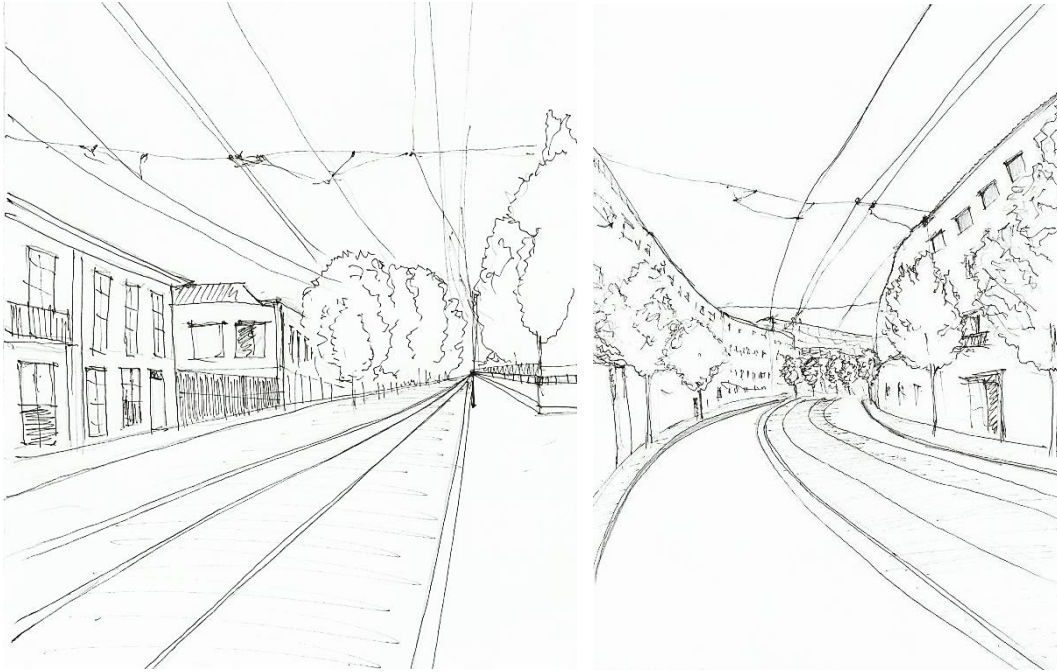


Fig. 93 | Fig. 94 – Perspetiva da Rua de Pedrouços e da Rua Damião de Góis

Fonte: Imagem produzida pela autora

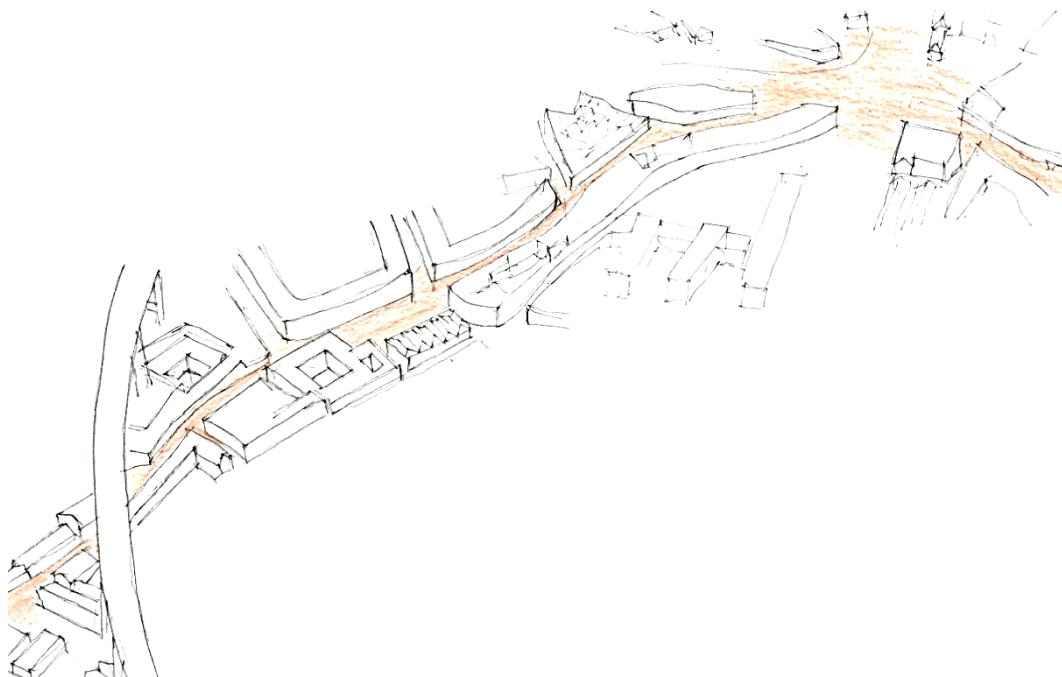


Fig. 95 – Perspetiva do Eixo histórico no Foco Alcântara

Fonte: Imagem produzida pela autora

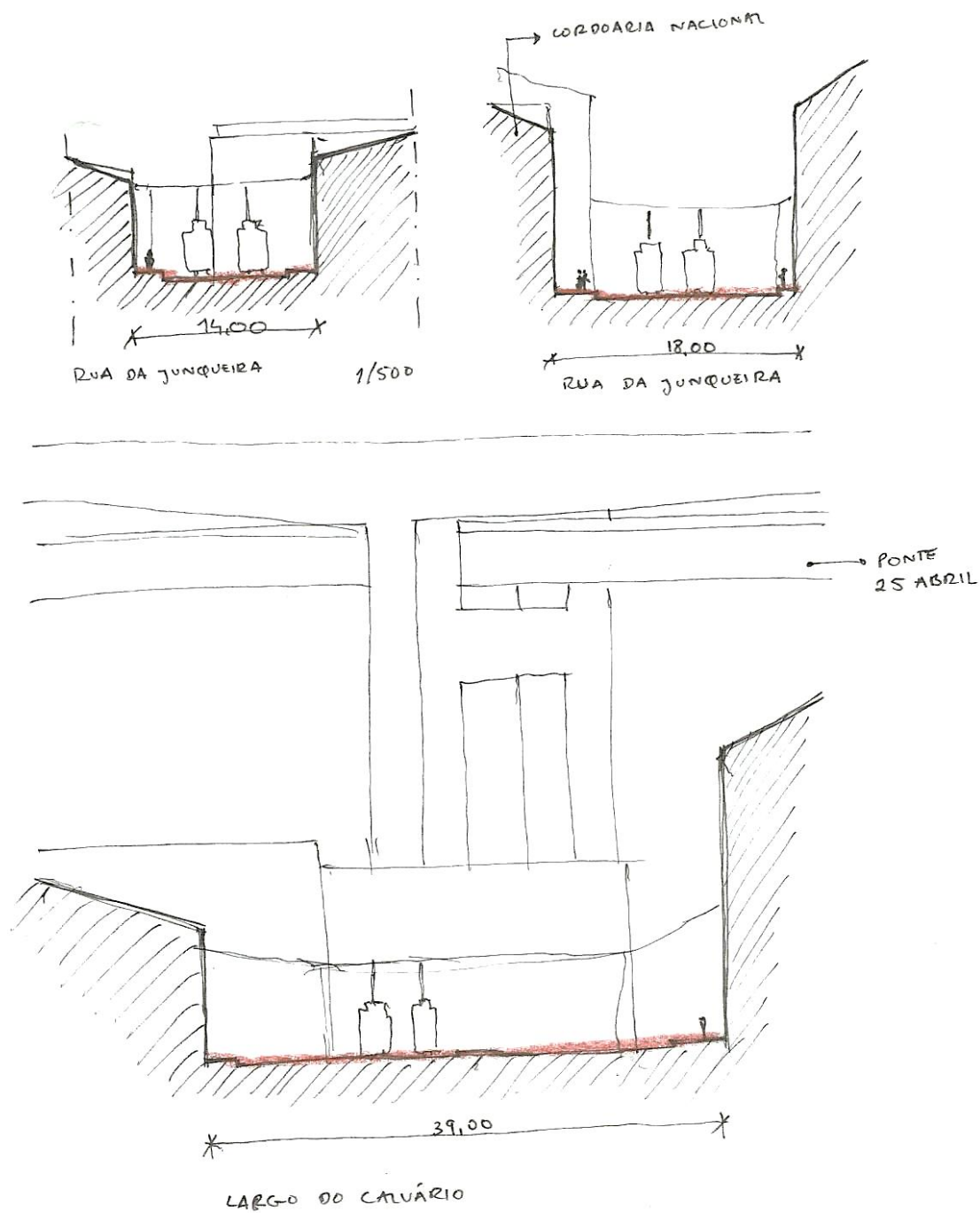


Fig. 96 | Fig. 97 – Perfis transversais da Rua da Junqueira e Largo do Calvário – Escala 1/500

Fonte: Imagem produzida pela autora

ANEXO 3 – Definição da área de estudo – Polígono de 3 por 9 Km

Com centro no Terreiro do Paço fez-se um círculo de 9 Km de raio, de seguida desenhou-se esquematicamente troços de 3km adjacentes a Eixos históricos e por fim desenhou-se polígonos de 3 por 9 km de enquadramento dos Eixos.

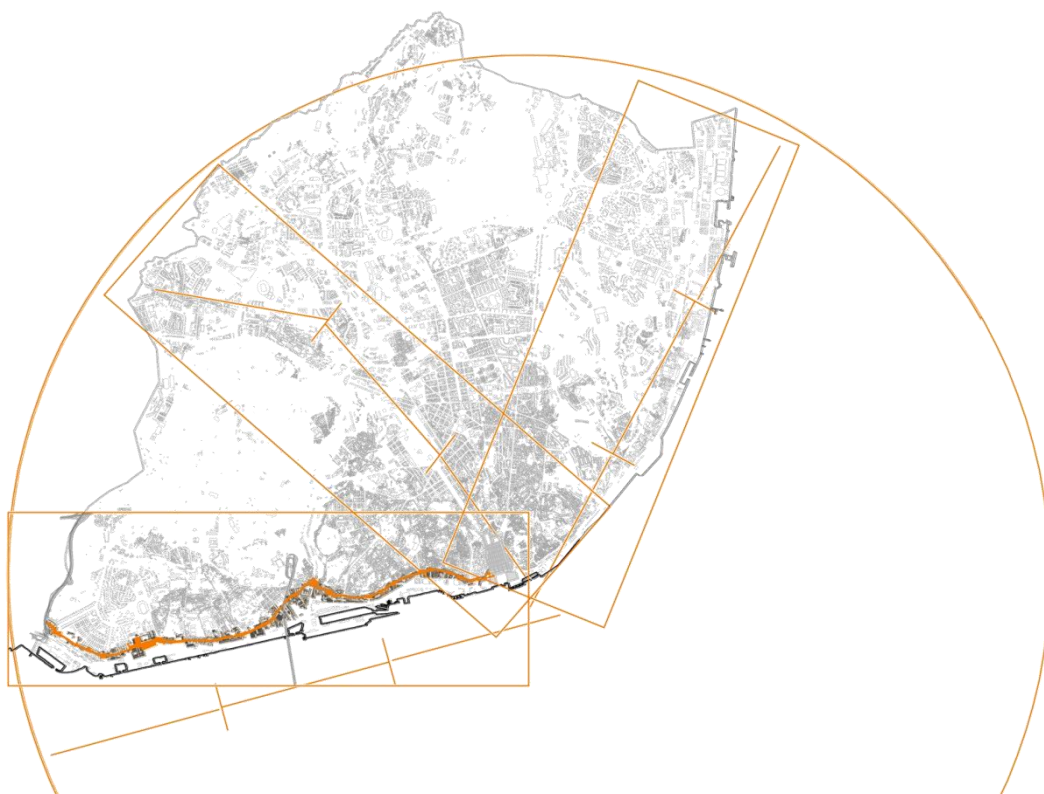


Fig. 98 – Esquema do processo de trabalho

Fonte: Imagem produzida pela autora no âmbito do projeto de investigação do gabinete *GESTU*

ANEXO 4 – Evolução da Frente Ribeirinha ocidental de Lisboa



Fig. 99 - Limite ribeirinho de 1807

Fonte: Imagem produzida pela autora sobre base cartográfica digital de Lisboa e Subúrbios de 1807



Fig. 100 - Limite ribeirinho de 1856-58

Fonte: Imagem produzida pela autora sobre base cartográfica digital de Filipe Folque de 1856-58



Fig. 101 - Limite ribeirinho de 1911

Fonte: Imagem produzida pela autora sobre base cartográfica digital de Silva Pinto de 1911

0 400 (m)



Fig. 102 - Limite ribeirinho de 1950

Fonte: Imagem produzida pela autora sobre base cartográfica digital de Lisboa de 1950



Fig. 103 - Limite ribeirinho actual

Fonte: Imagem produzida pela autora sobre base cartográfica digital da CML de 2007

ANEXO 5 – Fotografias de maquetas de trabalho

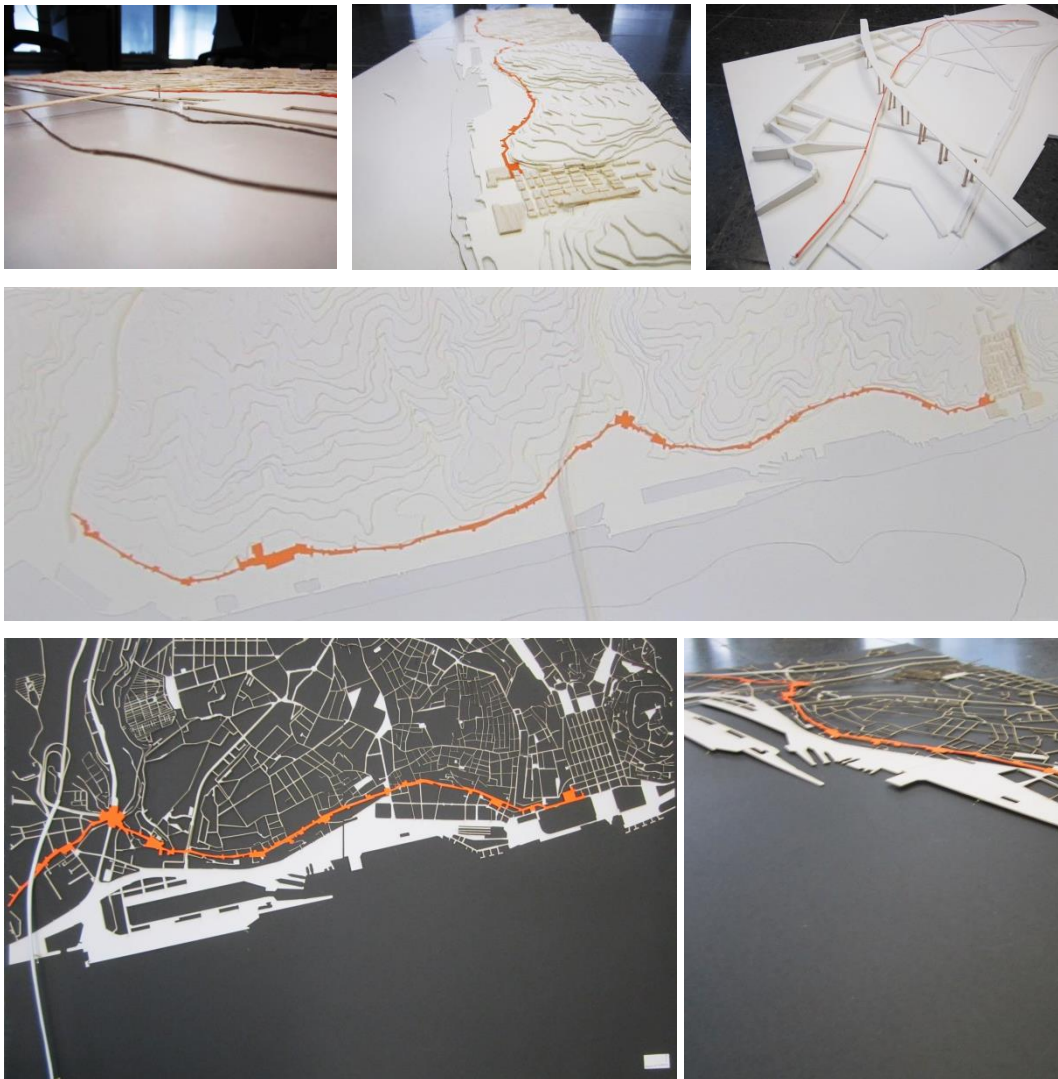


Fig. 104 – Maquetas do Eixo histórico de expansão

Fonte: Imagem produzida pela autora

ANEXO 6 – Gravura Histórica de Elementos Patrimoniais do Eixo



Fig. 105 – Torre de Belém (1830)

Fonte: https://almada-virtual-museum.blogspot.pt/2016_02_01_archive.html#uds-search-results



Fig. 106 – Iconografia antiga dos Jerónimos (séc. XVIII)

Fonte: <https://www.publico.pt/culturaipsilon/saudades-lisboa-desaparecida>



Fig. 107 | Fig. 108 – Palácio das Necessidades (1830) e Cais do Tejo (1881)

Fonte: https://almada-virtual-museum.blogspot.pt/2016_02_01_archive.html#uds-search-results | <http://comjeitoearte.blogspot.pt/2012/07/pintor.html> respetivamente

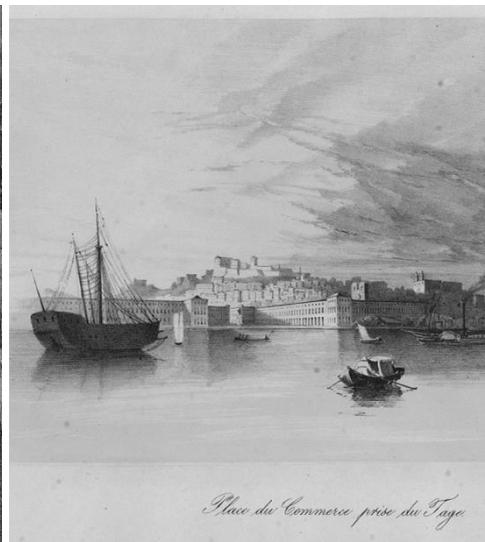


Fig. 109 | Fig. 110 – Terreiro do Paço (data desconhecida e 1830 respetivamente)

Fonte: <https://www.publico.pt/culturaipsilon/saudades-lisboa-desaparecida> | https://almada-virtual-museum.blogspot.pt/2016_02_01_archive.html#uds-search-results respetivamente

ANEXO 7 – 3D de Lisboa Romana: *Olisipo*



Fig. 111 – Lisboa Romana - *Olisipo*

Fonte: <https://documentariofundeadouromano.wordpress.com/page/2/>