

ONDE O COMBOIO SE CRUZA COM LISBOA

Linha de Cintura como estrutura geradora de Espaços Públicos

VIRGÍNIA DA COSTA

ONDE O COMBOIO SE CRUZA COM LISBOA

Linha de Cintura como estrutura geradora de Espaços Públicos

VIRGÍNIA DA COSTA

Universidade Autónoma de Lisboa

Departamento de Arquitetura

Dissertação de Mestrado Integrado em Arquitetura

Ano letivo 2020 | 2021

Orientação

Professora Arquiteta Inês Varela Maia Lobo

Professora Arquiteta Marta Sequeira Carneiro

Professora Arquiteta Julia Zurbach Varela

2022, Lisboa

À minha mãe pela paciência, ao Carlos pelo carinho, à Caló pela ajuda, ao Claude por acreditar, à Cláudia e à Vera pela força, à Maria Filipe, ao Sr Almeida e a todos os funcionários pela companhia e boa disposição, e a todos os Professores que me deram tanto estes anos todos, OBRIGADA.

RESUMO

As estruturas de circulação — primeiro as linhas de comboio, depois as vias rápidas — estenderam, ao longo dos séculos XIX e XX, a influência das cidades portuguesas, estabelecendo conexões e retirando aldeias e territórios apartados do isolamento. O que se percorria durante vários dias passou a ser atravessado em apenas algumas horas. A mobilidade chegou mesmo a ser consagrada como o maior motor de desenvolvimento da economia nacional. No entanto, e embora as estruturas de circulação tenham sido catalisadoras do crescimento de muitas cidades, constituem-se hoje como infraestruturas cada vez mais desligadas do seu desenho.

Esta dissertação tem como base a análise dos sistemas de expansão da cidade de Lisboa e dos momentos de cruzamento entre as infraestruturas que decorrem deste crescimento, em particular o caso do Planalto Norte de Lisboa — uma zona que, embora bastante consolidada, é atravessada e fragmentada por uma série de eixos marcantes. A partir dessa análise, é lançada uma hipótese, que consiste em integrar a Linha Férrea de Cintura e as diversas vias que a intersectam no sistema urbano, transformando uma infraestrutura geradora de descontinuidades num sistema propulsor de espaços públicos.

LINHA DE CINTURA | INFRAESTRUTURA | ESPAÇO PÚBLICO | LISBOA

ABSTRACT

Traffic structures — first the railway lines, then the motorways — extended, throughout the 19th and 20th centuries, the influence of Portuguese cities, establishing connections and bringing villages and territories out of isolation. What used to take several days to cross became a matter of a few hours. Mobility has even been consecrated as the greatest engine of development of the national economy. However, and although they have also been catalysts for the growth of many cities, today they are constituted as infrastructures increasingly disconnected from their design.

This dissertation is based on the analysis of the expansion systems of the city of Lisbon and the moments of intersection between the infrastructures that result from this growth, in particular the case of the North Plateau of Lisbon — an area that, although quite consolidated, is crossed and fragmented by a series of striking axes. From this analysis, a hypothesis is launched, which consists in integrating the *Linha Férrea de Cintura*, as well as the various roads that intersect it, into the urban system, transforming an infrastructure that causes discontinuities into a propulsive system of public spaces.

LINHA DE CINTURA | INFRASTRUCTURE | PUBLIC SPACE | LISBON

ÍNDICE

INTRODUÇÃO	p. 11	
Sobre o Crescimento da Cidade de Lisboa		
CAPÍTULO I	p. 23	
Sistema Concêntrico — Em torno de Lisboa, de Tejo a Tejo		
• Cercas de Lisboa — Os Primeiros Anéis	p. 25	
• Linhas e Estradas de Circunvalação — Linhas da Malha	p. 32	
• Linha de Cintura — Continuidades e Descontinuidades:	p. 40	
Evolução cronológica dos limites da Cidade e da Linha de Cintura		
CAPÍTULO II	p. 49	
Sistema Radial — De sul a norte		
• Avenida da Liberdade — Um Eixo Híbrido	p. 52	
• Avenida da República como Barreira Urbana	p. 62	
• Avenida de Roma — Um Corte Estruturante	p. 74	
• Avenida Almirante Gago Coutinho como Limite da Cidade Consolidada	p. 80	
CAPÍTULO III	p. 91	
Planalto Norte de Lisboa e Infraestruturas		
• Três Cruzamentos — Da Agricultura à Urbanização	p. 98	
Entrecampos, Roma-Areeiro e Gago Coutinho		p. 106
• União de dois sistemas — Ferroviário e Urbano	p. 137	
Entrecampos — Democratização do espaço público		p. 146
Um novo lugar para a Estação de Roma-Areeiro		p. 158
Gago Coutinho como porta para o Vale		p. 170
CONCLUSÃO	p. 180	
Bibliografia		
Sitografia		
Índice de imagens		



Fig. 1

INTRODUÇÃO

Sobre o Crescimento da Cidade de Lisboa

O teor [da] expansão [de Lisboa] é determinado por dois pressupostos: a existência de uma área predeterminada de expansão para norte e a inter-relação com a Linha de Cintura. O corolário natural será a definição de um esquema que procura, tentativamente, privilegiar os aspectos de mobilidade e comunicação, e integra, sem contudo reformular, áreas de crescimento a que se convencionou designar como espontâneo.

Maria João Rodrigues, 1980

São dois, os sistemas responsáveis pela expansão da cidade de Lisboa: o sistema concêntrico, que consiste num conjunto de linhas que vão circunscrevendo a cidade ao longo do tempo; e o sistema radial, marcado principalmente pelos traçados das grandes avenidas que atravessam, desde o Rio Tejo até ao interior, as várias camadas geradas pelo sistema concêntrico.

O arquiteto Bruno Soares afirma, no seu artigo «Sobre a estrutura urbana de Lisboa»¹, que só entre 1850 e 1910 se percebe nitidamente a passagem de uma Lisboa «ribeirinha» para uma Lisboa «nuclear-radioconcêntrica» [Fig. 1]. Segundo o autor, este fenómeno deve-se essencialmente à reconstrução da Baixa, que

¹ Ver, sobre este assunto: SOARES, Luís Bruno — «Sobre a Estrutura Urbana de Lisboa». In *Arquitectura*, Revista bimestral n.º 138. Lisboa: Casa Viva Editora, (Setembro/Outubro) 1980. p. 26.

Fig. 1 — Desenho radio-concêntrico da cidade de Lisboa. Escala 1:60000.

apresentava na altura todas as condições para receber o centro terciário, modernizando a cidade e transformando as dinâmicas da sociedade. A Reconstrução da Baixa representou efetivamente um novo passo no desenvolvimento da cidade de Lisboa. A partir daí, e desde as cercas Moura e Fernandina, passando por estradas de circunvalação e vias rápidas, o sistema concêntrico passou a definir e contar a história da evolução e do crescimento da cidade.

Muitos dos vestígios das linhas radioconcêntricas têm vindo a atenuar-se ou até, em alguns casos, a desaparecer. No entanto, uma linha do antigo sistema concêntrico permanece e, embora já não constitua o limite da cidade, a força da sua marca no sistema urbano é cada vez maior: a Linha Férrea de Cintura. Originalmente construída para transporte de mercadorias e com uma finalidade estratégica defensiva, como todas as linhas férreas construídas na sua época, tinha como objetivo dinamizar a cidade, fazendo com que a mercadoria circulasse com mais velocidade, tendo-se tornado uma infraestrutura fundamental para o desenvolvimento da economia nacional. Hoje, mais larga e mais presente, é essencialmente utilizada para o transporte público, atravessando toda a cidade desde o Vale de Chelas, a oriente, até ao Vale de Alcântara, a poente. Divide

Fig. 2 — Traçado dos Novos Bairros e Avenidas. Esta planta mostra o desenvolvimento da cidade para norte através do desenho das novas avenidas e dos novos bairros, desde o Rossio até ao Campo Grande. *Planta do Rossio ao Campo Grande, AML.*

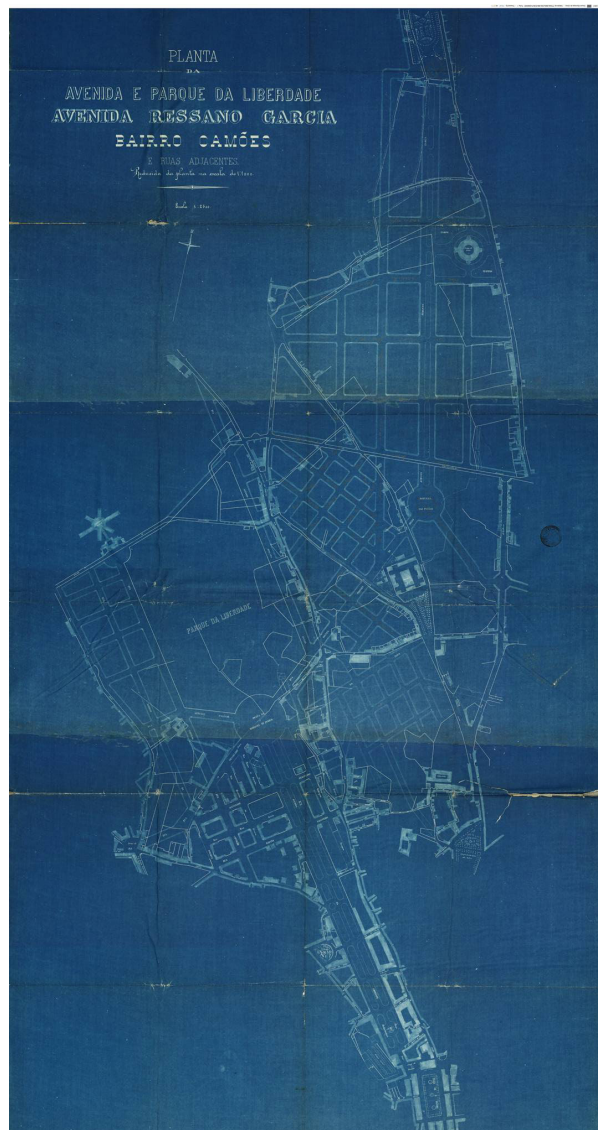


Fig. 2

zonas expectantes, que se encontram principalmente ao longo dos vales, da mesma forma que separa zonas consolidadas e densas, como é o caso no Planalto Norte de Lisboa.

Mas do centro terciário da Baixa também nasceram avenidas radiais, para norte da cidade, que, logo após a edificação do Passeio Público, deram forma a diversos planos de expansão — a novas avenidas, a novos bairros —, que definem o sistema radial de ampliação da cidade [Fig. 2] e que conheceram maior desenvolvimento no final do século XIX, nomeadamente com os planos de expansão de Ressano Garcia.²

A Linha de Cintura é assim intersectada por três grandes eixos radiais e viários identificados e interpretados igualmente como barreiras urbanas: (1) a ponte, a Avenida da República, (2) a nascente, a Avenida Almirante Gago Coutinho e (3) no centro, a Avenida de Roma. É precisamente nestas três intersecções, que resultam do cruzamento entre os dois sistemas de expansão, que se centra esta dissertação.

² Raquel Henriques da Silva descreve na sua tese de mestrado *Avenidas Novas: 1910–1930*: «[...] além da linha do caminho de ferro da cintura, da Avenida 24 de Julho e da D. Amélia que dotaram a capital dos eixos fundamentais de contato com o subúrbio, dos bairros de Campo de Ourique e da Estefânia visando servir uma Lisboa pequena burguesa de funcionários e lojistas que haviam brevemente de trair o regime que assim os instalava, a obra prima do engenheiro, e também ativo político do Partido Progressista, foi o traçado da Avenida da Liberdade com o seu Parque e o conjunto das vias divergentes irradiando da Rotunda que, para norte, conduziam a um novo bairro que foi das Picoas antes de se tornar «Avenidas Novas». Ver, sobre este assunto: SILVA, Maria Raquel Henriques da — *As Avenidas Novas de Lisboa, 1900–1930*. [Texto policopiado]. Tese de Mestrado em História de Arte, orientadores: Professor Doutor José Eduardo Horta Correia e José-Augusto França na primeira fase. Lisboa: Universidade Nova de Lisboa, 1985.

No primeiro capítulo desta tese, «Sistema concêntrico — em torno de Lisboa, de Tejo a Tejo», é feita uma análise da evolução da cidade de Lisboa a partir do seu sistema concêntrico de desenvolvimento. Esta análise parte das cercas Moura e Fernandina [Figg. 3 e 4], a que se seguiram as linhas e estradas de circunvalação — centrando-se, em particular, no modo como estas se adaptaram ao desenho urbano à medida que a cidade crescia e novas «camadas» surgiam — e chegando, por fim, à Linha de Cintura, a linha que ainda hoje permanece e à qual, ao contrário das estradas de circunvalação, a cidade se tem vindo a adaptar. Esta análise é realizada com base em diversas plantas de Lisboa elaboradas por António Vieira da Silva entre 1874 e 1940 — compiladas na Revista Municipal em 1940 como notícia histórica, denominada «Os limites de Lisboa»³ —, como também nas cartografias históricas desenhadas por Filippe Folque⁴ de 1856 a 1858⁵ e por Júlio António Vieira da Silva Pinto e Alberto Sá Correia de 1904 até 1911⁶.

No segundo capítulo, denominado «Sistema Radial — de sul a norte», são analisados quatro grandes eixos radiais responsáveis pelo desenvolvimento da cidade em direção a norte, na sua maioria incluídos em grandes planos de expansão da cidade, como é o caso da Avenida da República [Fig. 5], incluída no Plano das

³ SILVA, António Vieira da — «Os limites de Lisboa, Notícia Histórica». In *Revista Municipal*, Ano II, n.º 5 (Novembro). Lisboa: Câmara Municipal, 1940. Disponível em: http://hemerotecadigital.cm-lisboa.pt/OBRAS/RevMunicipal/N5/N5_item1/P12.html (consultado em 11/12/21).

⁴ ALMEIDA, Isabel e RAMALHO, Maria Teresa — «A contribuição de Filippe Folque para a Cartografia portuguesa do séc. XIX». In *caderno 3/36*, Cadernos do Arquivo Municipal n.º 3. Lisboa: Arquivo Municipal de Lisboa, 1999. Disponível em: <http://arquivomunicipal.cm-lisboa.pt/fotos/editor2/Cadernos/cad3/36.pdf> (consultado em 20/04/22).

⁵ FOLQUE, [Filippe] — *Carta Topográfica da Cidade de Lisboa e seus arredores*. [Material Cartográfico]. Lisboa: Câmara Municipal, 1878.

⁶ PINTO, [Júlio Vieira da] Silva — *Levantamento Topográfico de Lisboa em 1904–1911*. [Material Cartográfico]. Lisboa: Câmara Municipal, 1911.

Fig. 3 — PORTUGAL, Eduardo — *Cerca Fernandina, muralhas desde o Alto de São Roque até aos Paços da Ribeira, iluminura*. AML, 194-.

Fig. 4 — PORTUGAL, Eduardo — *Cerca Fernandina, parte oriental, iluminura*. Arquivo Fotográfico da C.M.L., 1949.

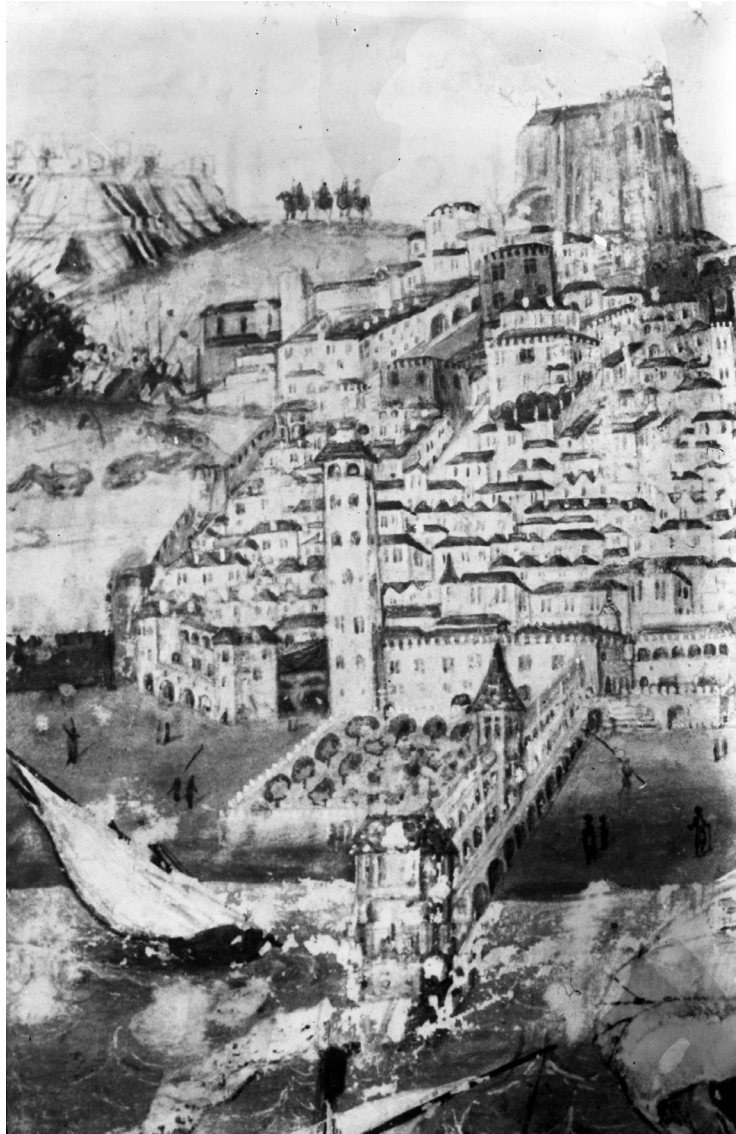


Fig. 3

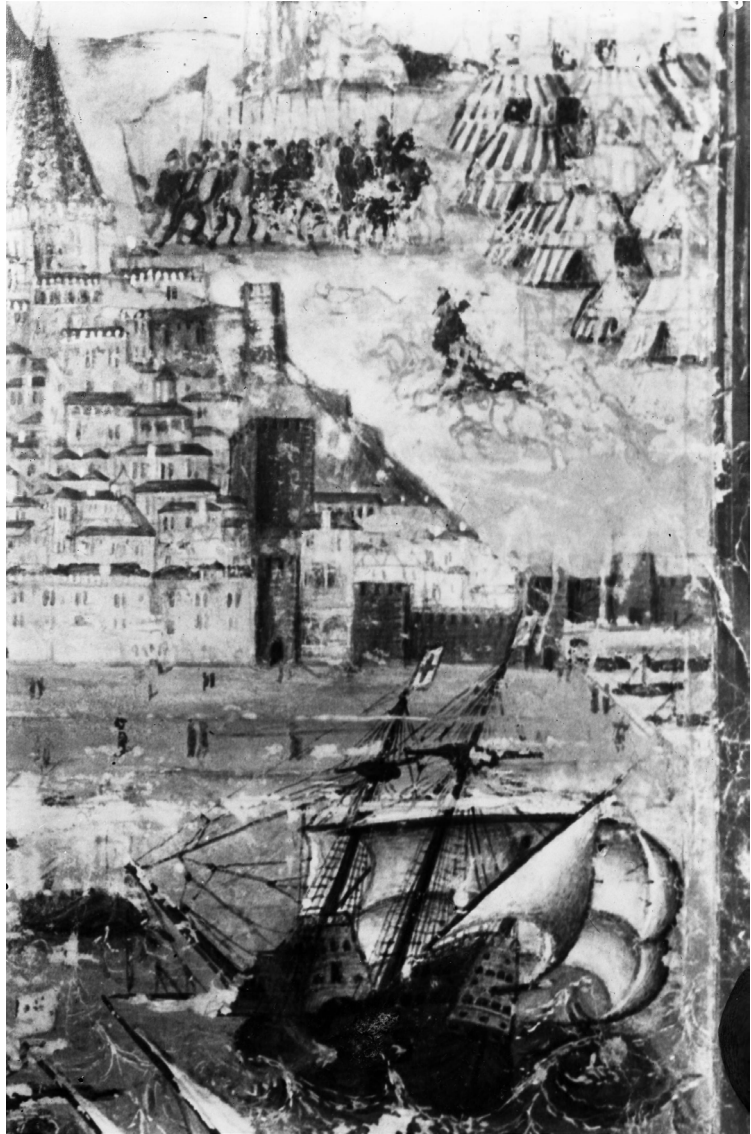


Fig. 4

Avenidas Novas, elaborado por Frederico Ressano Garcia.

No terceiro capítulo, «Planalto Norte de Lisboa: Três Cruzamentos, Três Espaços Públicos», é dada particular atenção a três cruzamentos específicos dos sistemas concêntrico e radial, que ocorrem no Planalto Norte da cidade: Entrecampos, Roma-Areeiro e Gago Coutinho — nos cruzamentos da Linha de Cintura com a Avenida da República, com a Avenida de Roma e com a Avenida Almirante Gago Coutinho, respectivamente. Através de uma reorganização do espaço público existente, são propostos novos modos de atravessar a linha férrea e as vias, novos espaços públicos — sendo dada particular atenção à re-localização da estação de Roma-Areeiro, com o objetivo de unir, finalmente, o sistema ferroviário com o urbano.

Por fim, pretende-se com esta dissertação cruzar os estudos elaborados sobre o desenvolvimento da Cidade de Lisboa a uma escala territorial com os estudos desenvolvidos sobre a zona do Planalto Norte de Lisboa.

Fig. 5 — OLIVEIRA, Mário de — Mercado Geral de Gados, fotografia aérea. AML, 195-.



Fig. 5

António Vieira da Silva menciona, em «Os limites de Lisboa»⁷ (1940), cada rua, cada porta, cada forte que constitui o limite da cidade, bem como a forma e a função que vão adotando, desde a Cerca Moura até ao Circuito da Cidade nos princípios do século XIX. Em «Lisboa: Urbanismo e arquitetura»⁸ (1980), José-Augusto França descreve minuciosa mas sinteticamente o desenvolvimento da cidade desde a Idade Média até ao Estado Novo, permitindo contextualizar, de um ponto de vista urbanístico, arquitetónico e político, os diversos planos de expansão e de melhoramento da cidade. A tese de mestrado de Raquel Henriques da Silva, «As Avenidas Novas de Lisboa, 1900–1930»⁹ (1985), centra-se no desenvolvimento da cidade através da descrição pormenorizada da sua expansão, desde a transformação do Passeio Público na Avenida da Liberdade, passando pelo «Plano Geral de Melhoramentos da Cidade», até às Avenidas Novas. Este estudo revela a história do Planalto Norte de Lisboa desde as influências dos bairros modernos europeus até à edificação das grandes avenidas, abordando a Avenida da República, que vai desde o Saldanha até ao Campo Grande. Bruno Soares descreve, por sua vez, no artigo «Sobre a estrutura urbana de Lisboa» (1980), o crescimento da cidade a partir de 1850 e da Reconstrução da Baixa, momento em que, segundo o autor, Lisboa renasce com novos princípios

⁷ SILVA, António Vieira da — «Os limites de Lisboa, Notícia Histórica». In *Revista Municipal*, Ano II, n.º 5 (Novembro). Lisboa: Câmara Municipal, 1940. Disponível em: http://hemerotecadigital.cm-lisboa.pt/OBRAS/RevMunicipal/N5/N5_item1/P12.html

⁸ FRANÇA, José-Augusto — *Lisboa: urbanismo e arquitectura*. Lisboa: Instituto de Cultura e Língua Portuguesa, 1989.

⁹ SILVA, Maria Raquel Henriques da — *As Avenidas Novas de Lisboa, 1900–1930*. [Texto policopiado]. Tese de Mestrado em História de Arte, orientadores: Professor Doutor José Eduardo Horta Correia e José-Augusto França na primeira fase. Lisboa: Universidade Nova de Lisboa, 1985.

urbanísticos que viriam a ser aplicados e melhorados nos planos de expansão que se seguiram. Todos estes escritos permitem identificar os sistemas de crescimento da cidade sob diferentes perspectivas: enquanto uns falam de muralhas e limites, que compõem o sistema concêntrico, outros mencionam planos de expansão, que têm por base os grandes eixos que atravessam a cidade. Os dois sistemas são abordados de forma isolada ou então como um todo «radio-concêntrico», sem nunca ser feita uma análise contundente dos momentos de intersecção dos dois sistemas. Com base nestes escritos, mas também nas cartografias históricas, esta dissertação propõe precisamente uma sobreposição das diversas análises, centrando-se nos pontos em que uma linha concêntrica e marcante — a Linha de Férrea de Cintura — se cruza com três eixos radiais, em lugares-chave — na Estação de Entrecampos, em Roma-Areeiro e no limite do Bairro de Alvalade, no cruzamento com a Avenida Almirante Gago Coutinho.

CAPÍTULO I

Sistema Concêntrico — Em torno de Lisboa, de Tejo a Tejo

- Cercas de Lisboa — Os Primeiros Anéis
- Linhas e Estradas de Circunvalação — Linhas da Malha
- Linha de Cintura — Continuidades e Descontinuidades:

Evolução cronológica dos limites da Cidade e da Linha de Cintura

Sistema Concêntrico — em torno de Lisboa, de Tejo a Tejo

Os geógrafos ou os governantes, ao pensarem a cidade, pensam-na do interior para o exterior, segundo anéis que, tendo início no centro onde se concentra todo o tipo de valores, se expandem na direcção de uma multiplicidade de periferias e subúrbios onde o controle e a forma aparentemente se diluem. Quem governa ou quem desenha a cidade pensa-a do interior para o exterior, sendo o interior o centro de todos os valores que se expandem, segundo anéis, para as periferias, e cujos limites e formas se diluem.

Manuel Solà-Morales, 2002

O sistema concêntrico consiste num modelo de expansão urbana que nasce de um núcleo e se desenvolve sob a forma de anéis ou camadas. Atualmente, é possível identificar essas camadas através das linhas que as separam: umas mais evidentes, como as muralhas ou a Linha de Cintura, outras menos, que se confundem com o espaço urbano.

Cercas de Lisboa — Os Primeiros Anéis

As muralhas têm sido consideradas, recorrentemente, como um dos elementos que melhor definem a cidade medieval. Este facto fica a dever-se, em larga medida, à sua presença constante num elevado número de núcleos urbanos que surgem na Idade Média. Dessa realidade dão testemunho as fontes escritas e as representações iconográficas medievais, mas, também, os vestígios sobreviventes que integram ainda as cidades atuais. A presença de cercas defensivas nas cidades, por vezes até aos nossos dias, constitui uma marca indiscutível da sua importância, não só como estrutura defensiva, mas, também, como elemento condicionador da própria forma urbana. A sua longa persistência teve consequências importantes na estrutura e no desenvolvimento dos aglomerados, sendo atualmente um dos elementos que melhor define o limite dos centros históricos das cidades.

Maria do Carmo Ribeiro, 2013

Podemos afirmar que a construção do sistema concêntrico de Lisboa teve início no século V-VI, com a edificação da Cerca Moura. Esta cerca abraçava a colina do Castelo e, fora dos seus muros, encontravam-se então os arrabaldes da cidade, que viriam a dar lugar à Baixa, a oeste — onde se viria a desenvolver o comércio e a produção artesanal —, a Alfama, a Poente — onde se viriam a desenvolver as atividades ligadas ao rio — e ainda a Mouraria, a norte — onde se viriam a instalar os mouros expulsos da cidade amuralhada, até a reconquista cristã no século XII. À medida que a cidade foi crescendo, os arrabaldes foram-se afirmando e acompanhando o desenvolvimento das zonas urbanizadas.¹⁰ Tudo indica que no século XII já existia um limite administrativo e fiscal que abrangia os arrabaldes, para lá da cidade amuralhada.¹¹

Com o desenvolvimento considerável de bairros de habitação e comércio extra-muros, a Cerca Moura acabou por se tornar obsoleta.¹² No fim do século XIV, o rei D. Fernando mandou construir uma nova muralha, a Cerca Fernandina — em parte definida pela própria Cerca Moura (a Nascente e a Poente). Esta nova muralha materializou mais um limite, mais um anel, mais uma «camada» do sistema concêntrico, um crescimento significativo em relação à antiga estrutura da

¹⁰ José-Augusto França descreve em *Lisboa: urbanismo e arquitectura*: «Contavam-se ao todo cinco portas fortificadas, a que, com o tempo, se acrescentariam outras, por necessidades de tráfego e serventia, do lado do rio. Todas elas abriam para caminhos que iam servir os dois arrabaldes, e apontavam para o desenvolvimento destes.» Ver, sobre este assunto: FRANÇA, José-Augusto — *Lisboa: urbanismo e arquitectura*. Lisboa: Instituto de Cultura e Língua Portuguesa, 1989. p. 14.

¹¹ Ver, sobre este assunto: SILVA, António Vieira da — «Os limites de Lisboa, Notícia Histórica». In *Revista Municipal*, Ano II, n.º 5 (Novembro). Lisboa: Câmara Municipal, 1940. p. 4. Disponível em: http://hemerotecadigital.cm-lisboa.pt/OBRAS/RevMunicipal/N5/N5_item1/P6.html

¹² O assalto que D. Henrique de Castela infligiu à cidade em 1373 foi um dos eventos em que se percebeu que a cerca moura já não cumpria a sua função de defesa militar.

cidade. A Lisboa Moura manteve-se como núcleo, e a cidade desenvolveu-se a poente e a nascente, junto ao rio, mantendo um troço da antiga muralha como limite norte da cidade.¹³ Embora com 6,6 vezes o tamanho da Lisboa da Cerca Moura, [Fig. 6] a cidade manteve o seu carácter ribeirinho e desenvolveu-se principalmente ao longo da margem — para nascente e para poente. A norte, muito pontualmente, encontrava-se a Mouraria e um outro arrabalde que hoje corresponde à Penha de França.

Lisboa Moura manteve-se como núcleo, e a cidade desenvolveu-se a poente e a nascente, junto ao rio, mantendo um troço da antiga muralha como limite norte da cidade. Embora com 6,6 vezes o tamanho da Lisboa da Cerca Moura, [Fig. 6] a cidade manteve o seu carácter ribeirinho e desenvolveu-se principalmente ao longo da margem — para nascente e para poente. A norte, muito pontualmente, encontrava-se a Mouraria e um outro arrabalde que hoje corresponde à Penha de França.

A Cerca Nova de D. Fernando apenas cumpriu a sua função até ao final do século XV, tendo a sua vida útil sido muito mais curta do que se imaginava. A cidade

¹³ Ver, sobre este assunto: SILVA, António Vieira da — «Os limites de Lisboa, Notícia Histórica». In *Revista Municipal*, Ano II, n.º 5 (Novembro). Lisboa: Câmara Municipal, 1940. p. 5. Disponível em: http://hemerotecadigital.cm-lisboa.pt/OBRAS/RevMunicipal/N5/N5_item1/P7.html

cresceu, graças ao aumento do fluxo fluvial e marítimo, bem como ao súbito aumento demográfico da cidade.¹⁴ Com o seu crescimento criaram-se novas freguesias, cujos limites expandiram os limites da própria cidade. Em consequência, houve que aumentar a capacidade dos meios de transporte, que deixaram de ser exclusivamente particulares para incluírem também meios de transporte coletivos. As carroças e os coches puxados por seis a oito mulas multiplicam-se, e a cidade, com a sua topografia acidentada, carecia de uma adaptação. Várias casas tiveram de ser demolidas para alargar ruas e criar praças, sendo a Rua dos Ourives da Prata, que estabelecia ligação entre São Vicente de Fora e a zona mais baixa da cidade, a primeira via significativa a ser criada neste contexto. Cada vez mais a muralha ia perdendo força e representando um mero obstáculo ao desenvolvimento e à expansão da cidade [Fig. 7]. Atualmente, apenas resta uma pequena parte desta muralha, que consiste, afinal, numa recordação física, preservada de modo a testemunhar a primeira ideia de limite de Lisboa.

¹⁴ VALE, João Paulo Felizardo R. do — *A Cerca Fernandina como matriz de evolução da «Nova Cidade» de Lisboa*. Tese de mestrado em Estudos Arquitetónicos, orientadores: Professor Doutor António Leite e Professor Doutor Carlos Ferreira. Lisboa: Faculdade de Arquitetura da Universidade de Lisboa, 2018. p. 23.

Fig. 6 — SILVA, António Vieira da — *Traçado da Cerca Fernandina, da Cerca Moura e do Castelo de São Jorge*. In *A Cerca Fernandina de Lisboa*. 1948-1949.

Fig. 7 — PORTUGAL, Eduardo — Fundo do pátio de Dom Fradique, visto da porta do Castelo de São Jorge. AML, 1949.



Fig. 7

Linhas e Estradas de Circunvalação — Linhas da malha

A necessidade de delimitar é obviamente a razão de ser de uma linha, um valor que sempre esteve na raiz da implantação de qualquer tipo de muralha, ou até mesmo de um simples muro de divisão cadastral. Nessa perspectiva, não existe uma novidade radical no facto da linha perimetral militar constituir um limite urbano reforçado ao longo do tempo na sua eficácia.

Margarida Tavares da Conceição, 2015

As últimas fortificações da cidade foram erguidas aquando do reinado de D. João IV, quando se pretendia consolidar a independência de Portugal e se previa um ataque à cidade de Lisboa. Foram projetados diversos baluartes para cercar a cidade — desde Alcântara até Santa Cruz da Pedra, em Santa Apolónia —, dos quais foram construídos apenas três: o Baluarte de Nossa Senhora do Livramento, o Baluarte do Sacramento (ambos situados em Alcântara), e o Forte da Cruz da Pedra (situado a oriente, na Calçada da Cruz da Pedra) [Fig. 8].¹⁵ A função destes baluartes era meramente defensiva¹⁶. Nos séculos XVII e XVIII, no entanto, a circunvalação, que correspondia a linhas de trincheiras e valas [Fig. 9], foi dando origem a estradas, perdendo desta forma o seu significado militar. Igualmente com uma função administrativa, delimitava a área de cobrança dos

¹⁵ A função destes baluartes era meramente defensiva sem efeitos fiscais ou administrativos. SILVA, António Vieira da — «Os limites de Lisboa, Notícia Histórica». In *Revista Municipal*, Ano II, n.º 5 (Novembro). Lisboa: Câmara Municipal, 1940. pp. 8-9. Disponível em: http://hemerotecadigital.cm-lisboa.pt/OBRAS/RevMunicipal/N5/N5_item1/P10.html

¹⁶ Ver, sobre este assunto: CONCEIÇÃO, Margarida Tavares da — «A Fortificação Moderna e a Linha da Circunvalação». In *Rossio — Estudos de Lisboa*, n.º 5 (junho). Lisboa: Publicação do Gabinete de Estudos Olissiponenses, 2015. p. 193.

Fig. 8 — PORTUGAL, Eduardo — *O baluarte ou forte de Santa Apolónia, hoje dentro da quinta que pertenceu a George Hall*. AML, 1942.

Fig. 9 — PORTUGAL, Eduardo — *Estrada para a Praça de Touros e estrada da Circunvalação*. AML, 1941.



Fig. 8



Fig. 9

direitos de consumo e do real de água [Fig. 10]¹⁷. Diversas linhas e circuitos foram então decretados, reformando e aumentando a área da cidade — desde o Decreto de 3 de Dezembro de 1755, até aos decretos de 1895 e 1903.¹⁸

A estrada de circunvalação com eficácia aduaneira desde 1846, decretada a 11 de Setembro de 1852 e concluída apenas em 1857, teve um papel fundamental na organização e no desenho da cidade, uma vez que permitia a distribuição para as diversas vias radiais que atravessavam Lisboa de norte a sul, ao mesmo tempo que criava um verdadeiro limite, bem marcado, de um território que continha diversas paisagens: áreas mais ou menos consolidadas, terrenos mais ou menos agrícolas. Este limite não cercava, portanto, apenas a cidade construída e consolidada, dando espaço para se desenvolver e expandir no seu interior. Na planta de Lisboa de 1874 [Fig. 11], é perceptível a grande densidade populacional junto ao rio, principalmente dentro das muralhas. A cerca velha abraçava um emaranhado de arruamentos estreitos e desorganizados, enquanto ruas largas, arejadas e higiénicas partiam do interior dos limites da Cerca Fernandina e se estendiam para o seu redor.

¹⁷ Ver, sobre este assunto: SILVA, António Vieira da — «Os limites de Lisboa, Notícia Histórica». In *Revista Municipal*, Ano II, n.º 5 (Novembro). Lisboa: Câmara Municipal, 1940. p. 12. Disponível em: http://hemerotecadigital.cm-lisboa.pt/OBRAS/RevMunicipal/N5/N5_item1/P16.html

¹⁸ Ver, sobre este assunto: SILVA, António Vieira da — «Os limites de Lisboa, Notícia Histórica». In *Revista Municipal*, Ano II, n.º 5 (Novembro). Lisboa: Câmara Municipal, 1940. p. 9. Disponível em: http://hemerotecadigital.cm-lisboa.pt/OBRAS/RevMunicipal/N5/N5_item1/P13.html

Fig. 10 — Dimensões da Cidade de Lisboa em diferentes épocas.

Fig. 11 — SILVA, António Vieira da — *Planta de Lisboa em 1874*. In *Os limites de Lisboa, Notícia Histórica*, In *Revista Municipal*, 1940.

DIMENSÕES DA CIDADE DE LISBOA EM DIFERENTES ÉPOCAS

Limites ou diplomas que os fixaram	Maiores dimensões, em metros		Perímetro, em metros		Superfície em Hm ²
	L-O ou paralelamente à corrente do rio no Terreiro do Paço	N-S ou perpendicularmente à corrente do rio no Terreiro do Paço	Orla fluvial	Do lado da terra	
Cêrca moura - 1147	435	615	475	1.455	15,68
Cêrca fernandina - 1373-75	1.700	925	1.950	3.220	101,63
Decreto de 3 de dezembro de 1755	5.070	2.535	5.640	9.045	670,30
Contôrno no principio do século XIX	5.070	3.350	5.640	11.010	946,96
Decreto de 11 de setembro de 1852	5.610	3.300	6.230	8.680	1.208,34
Lei de 18 de julho de 1885	12.200	8.850	6.230	23.400	6.499,..
Decreto-lei de 22 de julho de 1886	16.050	9.500	19.330	25.320	9.722,..
Decretos de 26 de setembro de 1895 e 21 de novembro de 1903	14.650	9.500	17.290	21.660	8.244,..

Fig. 10

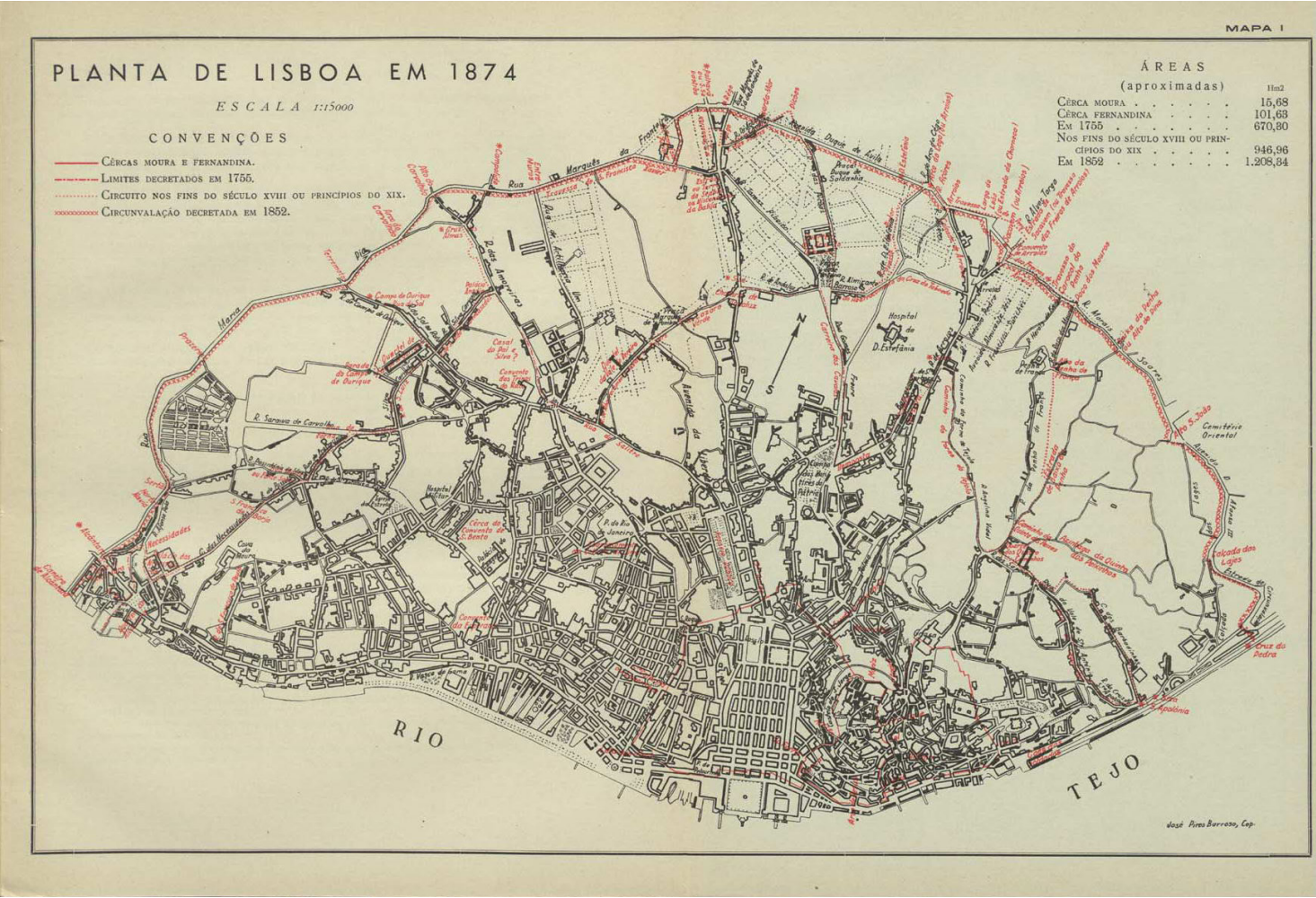


Fig. 11

O limite municipal apenas estabilizou em 1903, tal como retratado no Levantamento Topográfico de Lisboa realizado entre 1904 e 1911 pela equipa de Júlio António Vieira da Silva Pinto.

Estes limites [Fig. 10] foram-se dissimulando, confundindo-se, afinal, com arruamentos e avenidas [Fig. 12]. Existe, no entanto, uma linha que ainda apresenta características de limite: a Linha de Cintura.

Fig. 12 — SILVA, António Vieira da — *Planta de Lisboa em 1940*. In *Os limites de Lisboa*, 1940.



Fig. 12

Linha de Cintura — Continuidades e Descontinuidades

O teor dessa expansão é determinado por dois pressupostos: a existência de uma área predeterminada de expansão para norte e a inter-relação com a Linha de Cintura. O corolário natural será a definição de um esquema que procura, tentativamente, privilegiar os aspectos de mobilidade e comunicação, e integra, sem contudo reformular, áreas de crescimento a que se convencionou designar como espontâneo.

Maria João Rodrigues, 1980

A Linha de Cintura consiste numa linha férrea que circunda Lisboa [Fig. 13]. Traçou-se, portanto, de um anel do sistema concêntrico de expansão da cidade, criado com uma função defensiva e de transporte. Esta linha, que hoje liga a estação de Santa Apolónia ao Planalto Norte de Lisboa — passando pelo Vale de Chelas, seguindo para Entrecampos, Sete Rios, desenvolvendo-se ao longo do Vale de Alcântara e terminando na estação de Alcântara-Terra — tornou-se muito rapidamente indispensável na ligação entre as vias radiais, estabelecendo novas conexões entre lugares apartados na cidade. Em consequência, e de acordo com Fátima Fernandes e Michele Cannatà em «Formas Urbanas, Arquitecturas para o território», Os novos sistemas de deslocação e comunicação,

Fig. 13 — BENOLIEL, Judah — *Fotografia aérea das avenidas novas*. AML, 195-.



Fig. 13



Fig. 14

- Linha de Cintura
- Linha Fertagus
- Estações ferroviárias
- - - Linha férrea subterrânea
- Eixos viários
- · - · Linha de Metro Vermelha
- · - · Linha de Metro Amarela
- · - · Linha de Metro Azul
- · - · Linha de Metro Verde

ao alterarem os tempos de deslocação e os locais estratégicos de localização das funções urbanas, provocaram a mobilidade quase contínua da estrutura do território, alterando abruptamente equilíbrios antigos, estabilizados e por vezes “cristalizados”.¹⁹

Na altura do seu surgimento, a cidade ganhou uma nova dinâmica: menos tempo no caminho para o trabalho, mais horas no trabalho, menos nos transportes, mais produção — logo, mais rendimento. Estando ligada às linhas do sul, Sintra e norte — eixos radiais que se estendem para a periferia — a Linha Férrea de Cintura acaba por ser estruturante, tornando Lisboa numa grande interface de circulação entre o centro da cidade e a sua periferia.²⁰ [Fig. 14]

No entanto, novas ligações são estabelecidas em detrimento de outras. As cartografias históricas revelam um rasgo numa paisagem de quintas e terrenos agrícolas que era antes facilmente atravessável, mas que foi deixando de o ser. À medida que a cidade se expandiu, a linha foi perdendo a sua função militar, mas o seu desenho permaneceu e foi-se tornando cada vez mais marcante: mais pessoas, mais linhas, mais carruagens, mais infraestruturas, mais espaço ocupado — logo, mais barreiras.

¹⁹ FERNANDES, Fátima; CANNATÀ, Michele — «Formas Urbanas, Arquitecturas para o território». In *Formas Urbanas*. 1.ª edição, Porto: ASA Editores II, 2002. p. 7.

²⁰ Ver, sobre este assunto: FURTADO, Francisco — *A ferrovia em Portugal — Passado, presente e futuro*. Lisboa: Fundação Francisco Manuel dos Santos, 2006. p. 99.

Fig. 14 — Traçado existente da Linha Férrea de Cintura e respectivas concordâncias.

Evolução cronológica da Linha de Cintura

01.05.1865: É inaugurada a estação principal de caminho de ferro do leste e norte, Lisboa Santa Apolónia, na Praia dos Algarves.

Um troço que ligaria Santa Apolónia a Alcântara tinha sido incluído nas obras de requalificação do Porto de Lisboa, mas nunca foi construído.

Limite da cidade de Lisboa: Decreto de 11 de setembro de 1852

02.04.1887: Primeiras ligações à periferia com a abertura à exploração pública do troço entre Alcântara-Terra e Cacém, na Linha do Oeste.

Limite da cidade de Lisboa: Decreto-lei de 22 de julho de 1886.

09.04.1887: Alvará concedido para a construção e exploração da linha férrea da cintura de Lisboa à Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses. Defesa militar, meio de transporte mais rápido para população, militares e mercadorias eram a principal razão para sua construção.

20.05.1888: O troço entre Benfica, Sete Rios, Chelas e Xabregas é aberto à exploração pública.

11.06.1891: A linha férrea urbana de Lisboa que liga Lisboa-Rossio a Campolide é aberta à exploração pública.

11.06.1890: A estação central do Rossio é inaugurada.

10.08.1891: O troço entre Alcântara-Terra e Alcântara-Mar é aberto à exploração pública.

05.09.1891: O troço entre Campolide, Sete Rios, Chelas e Braço de Prata é aberto à exploração pública. A linha férrea urbana de Lisboa está concluída.

04.09.1895: O troço entre o Cais do Sodré e Alcântara-Mar é aberto à exploração pública e marca a conclusão da Linha de Cascais.

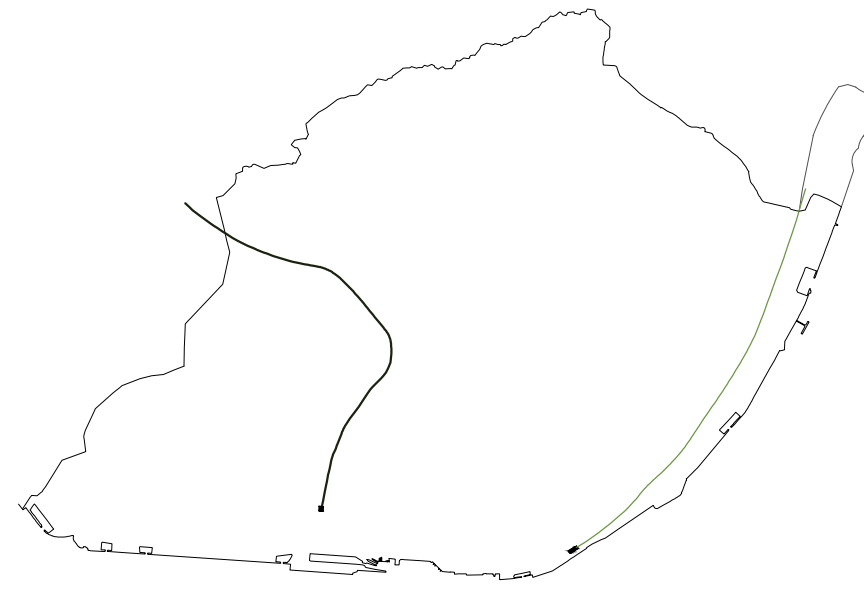
Limite da cidade de Lisboa: Decretos de 26 de setembro de 1895 e 21 de novembro de 1903. [Fig. 15]²¹

²¹ Comboios de Portugal — *História da CP*. Disponível em: <https://www.cp.pt/institucional/pt/cultura-ferroviaria/historia-cp> (consultado em 18/03/22).

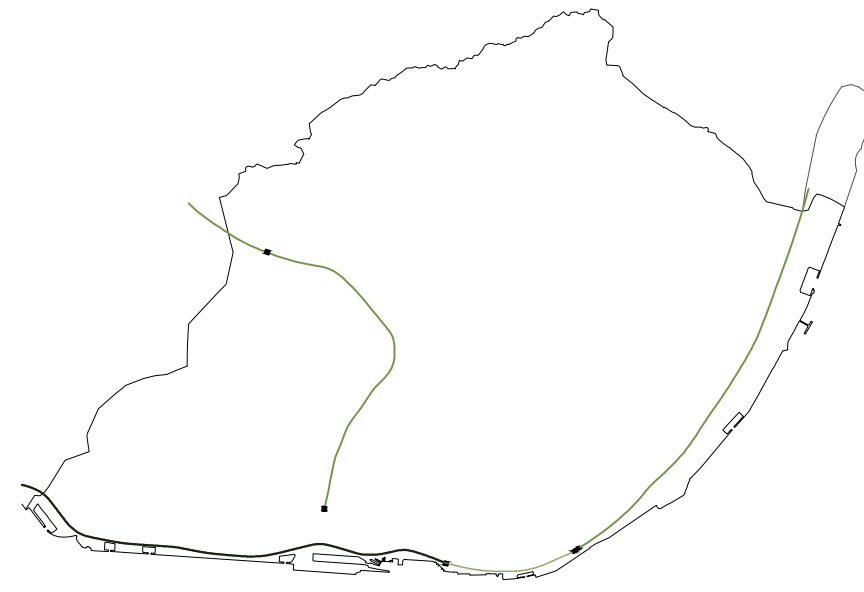
Fig. 15 - Evolução cronológica da Linha de Cintura



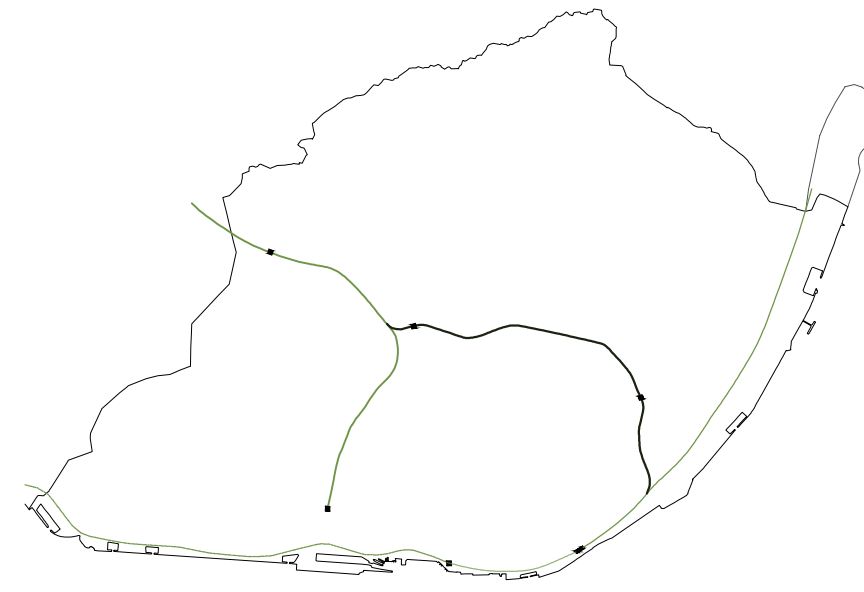
01.05.1865



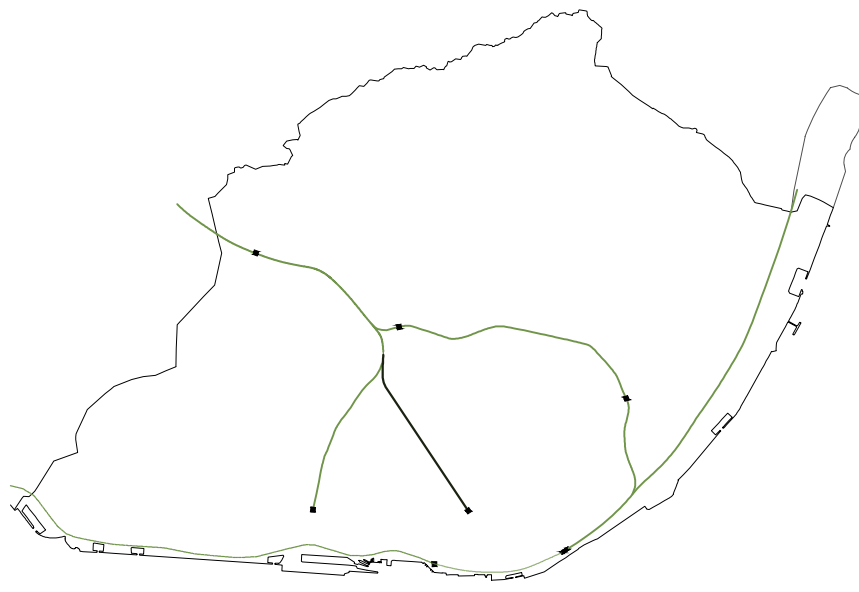
02.04.1887



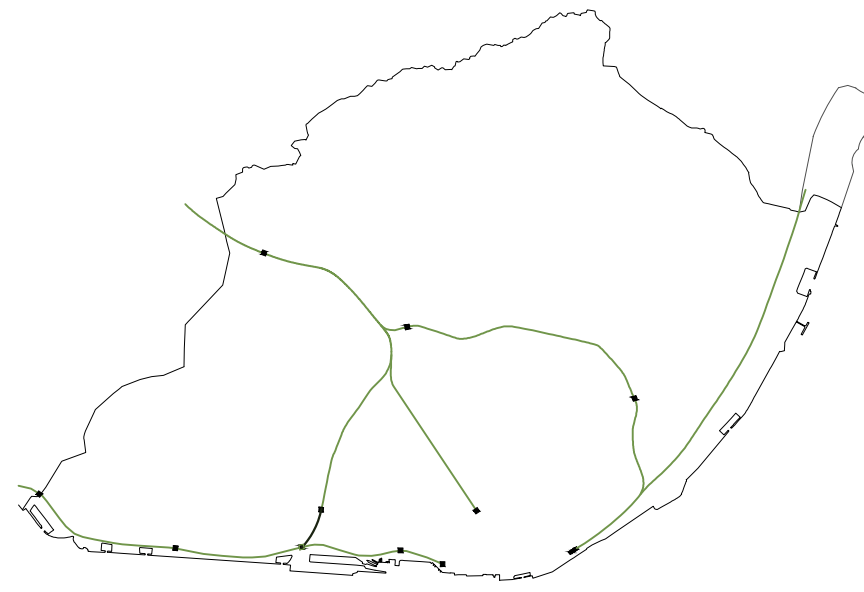
09.04.1887



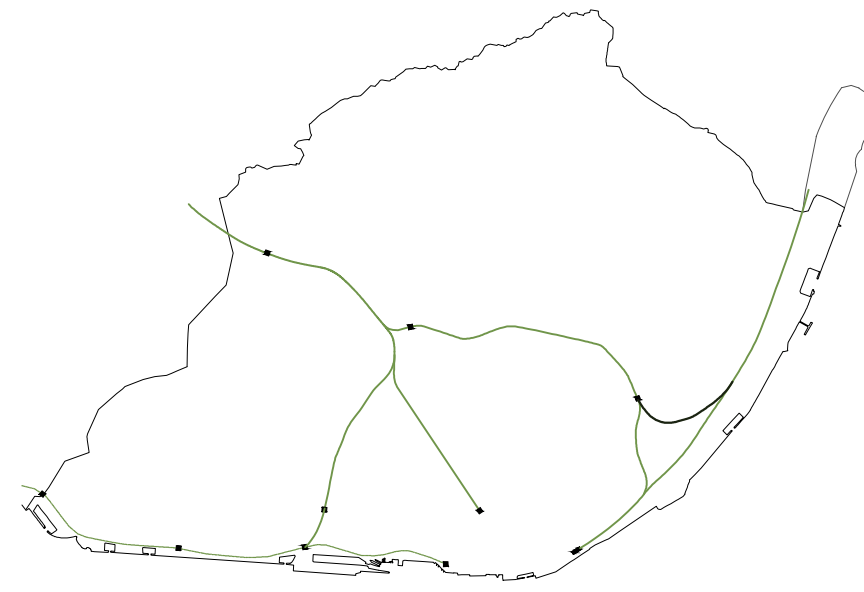
20.05.1888



11.06.1891



05.09.1891



04.09.1895

CAPÍTULO II

Sistema Radial — De sul a norte

- Avenida da Liberdade — Um Eixo Híbrido
- Avenida da República como Barreira Urbana
- Avenida de Roma — Um Corte Estruturante
- Avenida Almirante Gago Coutinho como Limite da Cidade Consolidada

Sistema Radial — de sul a norte

O fragmento é o oposto do corte. O fragmento é um conceito de parte, o corte é, pelo contrário, uma ideia de sequência, de experiência, de continuidade temporal sobre a descontinuidade espacial. [Fig. 16]

Manuel de Solà-Morales, 2002

O sistema radial caracteriza-se por vias e/ou infraestruturas que atravessam de um lado ao outro e, no caso de Lisboa, do Rio Tejo para o interior do território. Este sistema desenvolve-se de forma mais espontânea que o concêntrico. Enquanto o sistema concêntrico se desenvolve em paralelo à cidade, tendo como função delimitar a malha urbana e criando uma espécie de «cintura», o sistema radial, por sua vez, procura ligar e estender a cidade, cruzando-se naturalmente com o sistema concêntrico.

Fig. 16 — SUNYER, Ildefons Cerdà — *Plano Cerdà*, 1858.

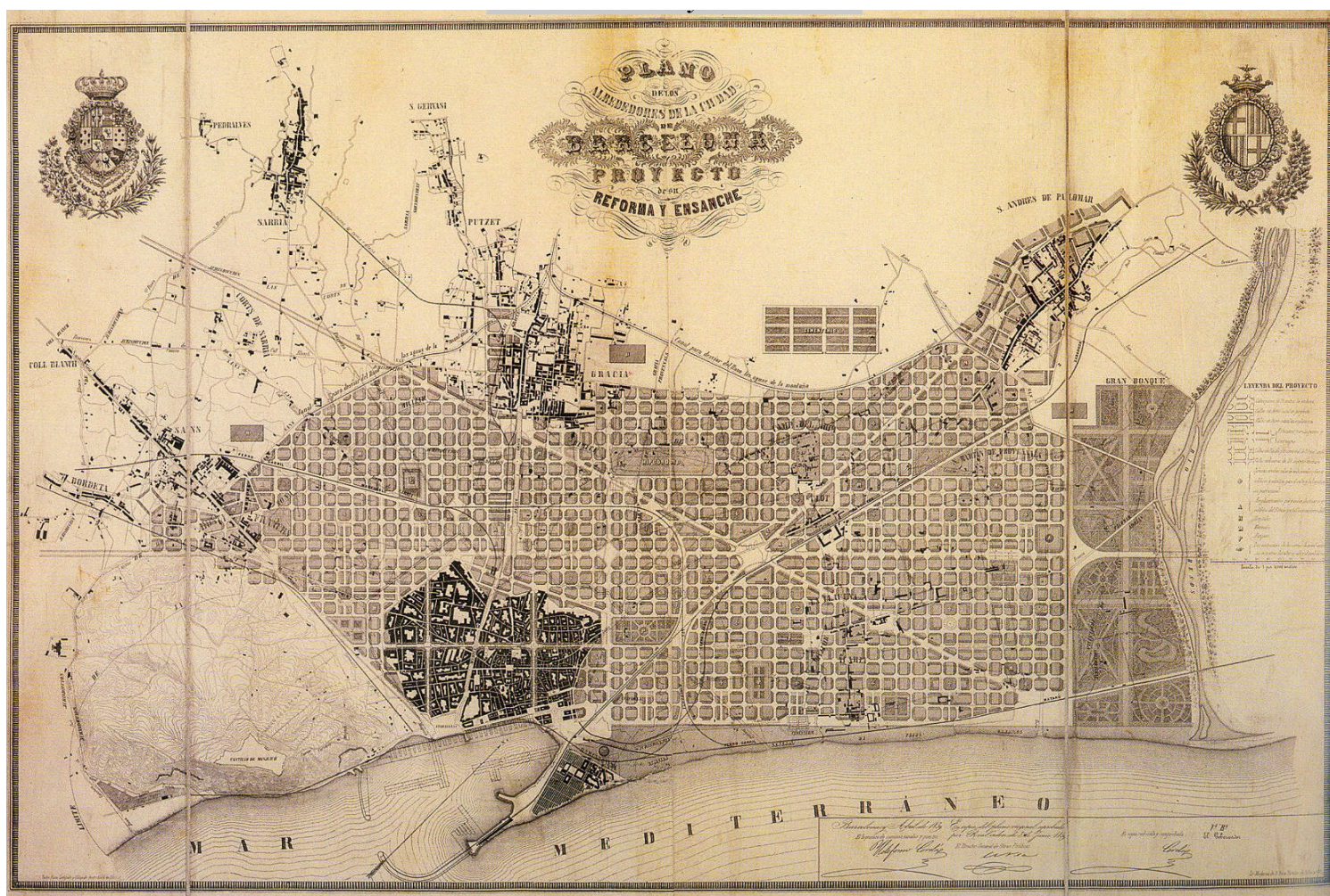


Fig. 16

Avenida da Liberdade — Um Eixo Híbrido

*[...] O jardim é grande, bonito e asseado mas no velho gosto francês [...] Apesar disso não me parece que os portugueses gostem tanto de passear como os estrangeiros [...] aos domingos ainda lá aparecem algumas mulheres das classes médias, mas senhoras de sociedade jamais. O costume de fechar o jardim, ao toque das ave-marias também me parece em contradição flagrante com o fim a que ele se destina.*²²

É durante a segunda metade do século XIX — acompanhando a nova tendência de modernização das cidades europeias, de que se teve notícia em Lisboa através de um relatório sobre os bairros modernos europeus elaborado pelo engenheiro da câmara municipal Pierre Joseph Pézerat²³ — que o sistema de vias radiais começa a surgir. Como José-Augusto França menciona em «Lisboa: urbanismo e arquitectura»: «A hora era chegada de uma ambição à escala “parisiense” da capital dum país que a geografia colocara ao extremo da Europa, “testa dos caminhos de ferro europeus” [...]»²⁴ Porém, a cidade de Lisboa não tinha espaço para renovação, nem meios financeiros para demolir e construir de novo. As intervenções começaram então por ser pontuais.

²² Cit. por SILVA, Maria Raquel Henriques da — «O Passeio Público e a Avenida da Liberdade». In Moita, Irisalva (coord.) — *O Livro de Lisboa*. Lisboa: Livros Horizonte, 1994. p. 425.

²³ Pierre Joseph Pézerat, arquiteto e engenheiro francês, engenheiro da Câmara de Lisboa em 1841, elaborou um estudo *Mémoire sur les études d'améliorations et embellissements de Lisbonne* em 1865 sobre os bairros modernos europeus após uma viagem a Paris. Fez parte da Comissão do Plano de Melhoramentos da Cidade de Lisboa, envolvendo-se desta forma em diversos projetos urbanísticos e arquitetónicos. Ver, sobre este assunto: FRANÇA, José-Augusto — *Lisboa: urbanismo e arquitectura*. Lisboa: Instituto de Cultura e Língua Portuguesa, 1989. pp. 64-66.

²⁴ FRANÇA, José-Augusto — *Lisboa: urbanismo e arquitectura*. Lisboa: Instituto de Cultura e Língua Portuguesa, 1989. p. 65.

Na década de 1870, foi edificada junto ao rio a Avenida 24 de Julho, que revolucionou a ligação entre Lisboa Centro, Lisboa Ocidental e Lisboa Oriental — que se fazia, até então, através do próprio rio Tejo.²⁵ A construção desta avenida veio aproximar os seus extremos, mas também distanciar a cidade do rio, tirando-lhe protagonismo.

Como resultado do distanciamento entre a cidade e o rio, dá-se então a transformação do Passeio Público [Fig. 17] num boulevard. Este renovado eixo que não deixou de ser um lugar de lazer e representação, passou a estabelecer uma ligação entre a cidade e a periferia²⁶, reforçando assim a ideia de expansão da cidade para norte. A modernização atenua, contudo, a imagem romântica do lugar que, segundo José-Augusto França, em «De Pombal ao Fontismo, O Urbanismo e a Sociedade», «[...] era também, ao mesmo tempo, ruptura da definição secular da cidade que Pombal respeitara nesta excrescência a norte do limite tradicional do Rossio, que fora de suas muralhas de Trezentos»²⁷.

Torna-se importante referir que esta ligação, embora mais orgânica e menos radical, já existia: desde o Rossio, passando pelas Portas de Santo Antão e

²⁵ Ver, sobre este assunto: SILVA, Maria Raquel Henriques da — «Os Últimos Anos da Monarquia, Desenvolvimento Urbanístico. Os Novos Bairros». *In* Moita, Irisalva (coord.) — *O Livro de Lisboa*. Lisboa: Livros Horizonte, 1994. pp. 405-424.

²⁶ *Idem*.

²⁷ FRANÇA, José-Augusto — «De Pombal ao Fontismo, O Urbanismo e a Sociedade». *In* Moita, Irisalva (coord.) — *O Livro de Lisboa*. Lisboa: Livros Horizonte, 1994. pp. 363-388.

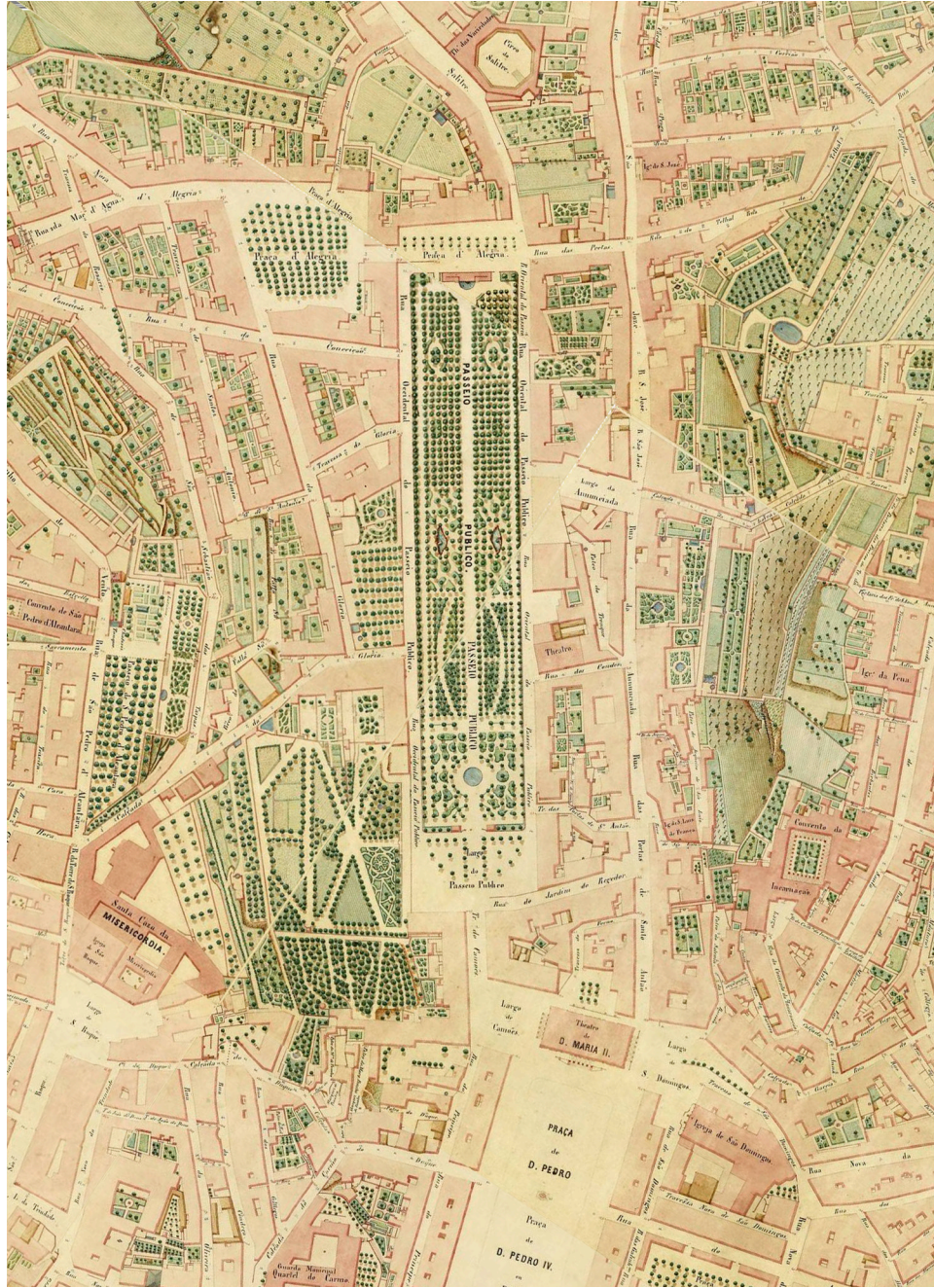


Fig. 17

seguindo para São José, Santa Marta até S. Sebastião da Pedreira, e ainda a Poente, sobre uma antiga linha de fecho, de São Pedro de Alcântara até ao Rato, cruzando o Salitre.²⁸ No entanto, para além de complementar as ligações existentes, a construção da Avenida da Liberdade correspondia a uma estratégia inspirada no modelo francês, com o objetivo de melhorar as infraestruturas da cidade.

A Avenida da Liberdade [Fig. 18] consiste num corredor verde que liga duas praças importantes: a Sul, a Praça dos Restauradores, que faz a transição para a Baixa Pombalina, e a norte, a Praça do Marquês de Pombal, que estabelece ligações com diversos bairros. A avenida desenvolve-se ao longo de um vale e é atravessada em vários momentos por uma série de arruamentos secundários que permitiam vencer mais facilmente algumas cotas e ligar outras zonas da cidade: por um lado, o Bairro Alto, o Príncipe Real e o Rato, e, por outro, os novos bairros que então acompanharam a construção da avenida. Embora fosse um eixo de ligação importante à zona norte de Lisboa e para a expansão da cidade, a Avenida da Liberdade não perdeu o conceito de «Passeio» que a antecedeu, não se tratando apenas de um eixo de circulação [Figg. 19-20]. O que torna

28 FRANÇA, José-Augusto — «De Pombal ao Fontismo, O Urbanismo e a Sociedade». *In* Moita, Irisalva (coord.) — *O Livro de Lisboa*. Lisboa: Livros Horizonte, 1994. pp. 363-388.

Fig. 17 — O Passeio Público como primeiro indício de expansão da Cidade. Escala 1:5000.

a Avenida da Liberdade um «lugar» e não apenas uma via de circulação, de trânsito e congestionamentos, são precisamente as características que se mantiveram do Passeio Público, isto é, as árvores, os espaços ajardinados, os monumentos, as estátuas, os riachos e todo o cenário barroco de representação.²⁹ O tema da arborização é fundamental para o convívio das duas escalas, como João de Sousa Morais e Filipa Roseta descrevem em «Os Planos da Avenida da Liberdade e o seu Prolongamento»: [...] confere identidade à avenida porque lhe garante uma escala humana, quer pela sua forma quer pelo seu conteúdo. [...] Trata-se de um “teto” que leva o lugar urbano para a escala do corpo humano, protegendo-o ainda dos raios solares mais agressivos. Ao associar este teto protetor aos cerca de 30 metros de largura da faixa central, cria-se na Avenida da Liberdade um “espaço de estar” independente dos edifícios.³⁰

Esta «avenida-jardim», através da qual se percorrem lojas, teatros e cinemas, torna-se um elemento urbano de união e encontro, por um lado criando espaços de estar ligados a equipamentos comerciais e de lazer e, por outro lado, gerando um lugar para grandes eventos culturais, políticos, militares — um lugar de expressão e celebração que representa e une o povo, a cidade e quem a governa [Figg. 21-22].

²⁹ Ver, sobre este assunto: MORAIS, João de Sousa; ROSETA, Filipa — *Os Planos da Avenida da Liberdade e o seu Prolongamento*. Lisboa: Livros Horizonte, 2005. p. 16.

³⁰ MORAIS, João de Sousa; ROSETA, Filipa — *Os Planos da Avenida da Liberdade e o seu Prolongamento*. Lisboa: Livros Horizonte, 2005.

Fig. 18 — A Avenida da Liberdade em 1911. Escala 1:10000.

Fig. 19 — BENOLIEL, Joshua — *Ama com crianças num banco de jardim da avenida da Liberdade*. AML, 1912.

Fig. 20 — CUNHA, Eduardo A. — *Avenida da Liberdade*. AML, [s.d.].

Fig. 21 — GUEDES, Paulo — *Assistência do desfile carnavalesco*. AML, [s.d.].

Fig. 22 — GONÇALVES, F. — *Campanha eleitoral para a Presidência da República*. AML, 1976.

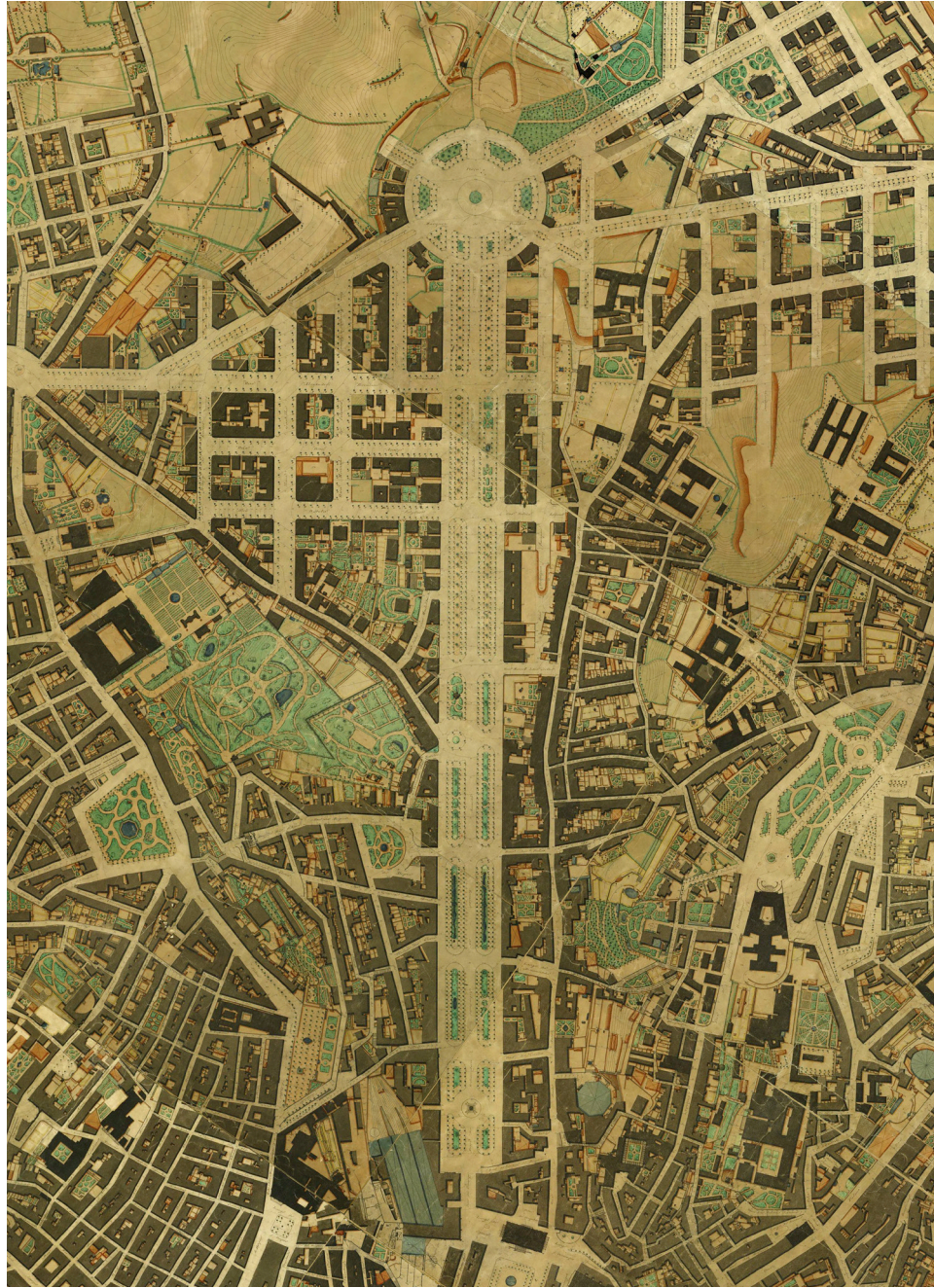


Fig. 18



Fig. 19



Fig. 20

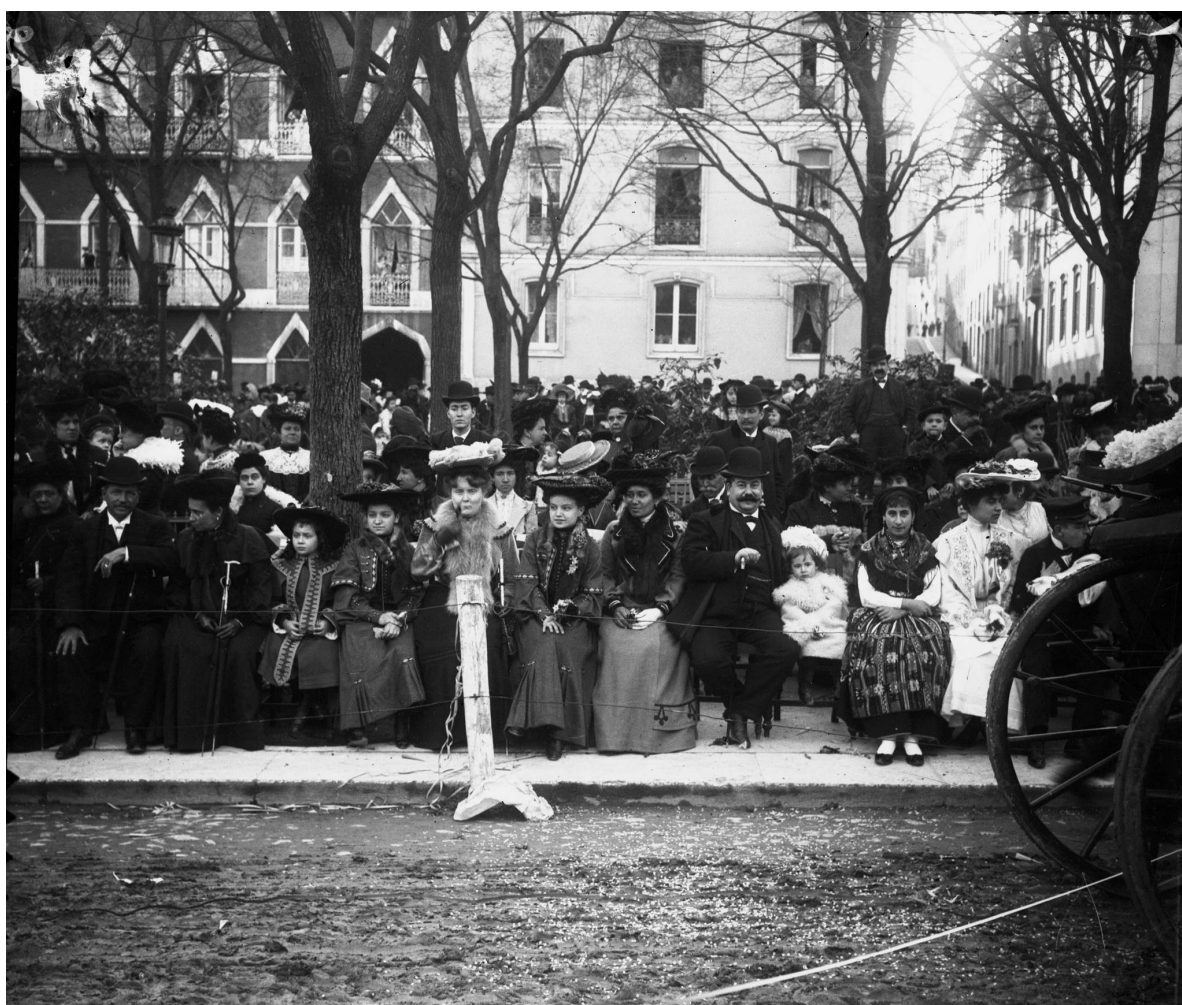


Fig. 21



Fig. 22

Avenida da República como Barreira Urbana

De 1850 a 1910 dá-se, de uma forma nítida, a passagem da Lisboa “ribeirinha” à Lisboa “nuclear-radioconcêntrica”. Isto é, da cidade organizada em função do Rio à cidade organizada radialmente em função de um centro terciário.³¹

A partir da abertura da Avenida da Liberdade, Lisboa começa a crescer a partir de eixos hierarquizados e radiais inseridos numa malha ortogonal [Fig. 23]. Em 1887, são realizadas as expropriações do Parque Eduardo VII, dos bairros adjacentes e da Avenida das Picoas ao Campo Grande. O Engenheiro Ressano Garcia, formado pela École Nationale des Ponts et Chaussées em Paris e pela Escola Politécnica de Lisboa, e após ter testemunhado a grande transformação haussmaniana em Paris, propõe para Lisboa o chamado «Plano Geral de Melhoramentos da Cidade» — Comissão de 1876 a 1881. Nasce então uma nova cidade — a Lisboa das Avenidas — que se estende para norte através de expropriações de terrenos agrícolas substituídos por avenidas delimitadas por bairros. Há então finalmente espaço para alargar, inovar e melhorar.

Esta reestruturação foi fundamental na ascensão da burguesia lisboeta. É precisamente a norte da cidade, em terrenos amplos e livres, afastados da Lisboa densa e ribeirinha, que a burguesia se procura instalar.

31 SOARES, Luís Bruno — «Sobre a Estrutura Urbana de Lisboa». In *Arquitectura*, Revista bimestral n.º 138. Lisboa: Casa Viva Editora, (Setembro/Outubro) 1980. p. 26.

Fig. 23 — Estrutura do Plano das Avenidas Novas. Escala 1:20000.



Fig. 23

- As Avenidas
- As Avenidas Secundárias
- Traçado Existente



Fig. 24

Surtem então novos padrões urbanísticos no que diz respeito à largura das ruas, à dimensão dos edifícios e dos quarteirões. Surge uma nova forma de construir cidade, despegada do modo de construir na zona ribeirinha — então estreita e sinuosa. [Fig. 24] Segundo Luís Bruno Soares em «Sobre a Estrutura Urbana de Lisboa», «A arquitetura tem também o seu papel na caracterização deste novo poder. Moradias de um gosto exuberante e exótico, por vezes aristocratizante, refletem a procura da individualização e destaque social através da imagem urbana.»³² Há, de facto, grandes diferenças arquitetónicas entre a Lisboa Ribeirinha de Marquês de Pombal e a Lisboa de Ressano Garcia. Enquanto na Baixa estamos perante um rigor modular e padrões arquitetónicos rígidos, nas Avenidas Novas não houve essa preocupação, tendo como base uma malha ortogonal de quarteirões compostos por lotes livres para venda.³³ A cidade reflete desta forma as várias camadas sociais que inclui, através de uma expansão heterogénea que tem como base a prática de uma arquitetura eclética.³⁴

Enquanto a Avenida da Liberdade não deixa de consistir um espaço público verde, a Avenida da República³⁵, talvez por não ter nascido a partir de um espaço público arborizado, não apresentou tão cedo uma identidade própria: a

³² SOARES, Luís Bruno — «Sobre a Estrutura Urbana de Lisboa». In *Arquitectura*, Revista bimestral n.º 138. Lisboa: Casa Viva Editora, (Setembro/Outubro) 1980. p. 26.

³³ Ver, sobre este assunto: SILVA, Maria Raquel Henriques da — «Os Últimos Anos da Monarquia, Desenvolvimento urbanístico. Os Novos Bairros». In Moita, Irisalva (coord.) — *O Livro de Lisboa*. Lisboa: Livros Horizonte, 1994. pp. 405–425.

³⁴ *Idem*.

³⁵ A Avenida da República começou por ser denominada de Avenida das Picoas por atravessar a antiga Quinta das Picoas; mais tarde com a elaboração do Plano de Expansão para Norte do Engenheiro Frederico Ressano Garcia, em 1897 foi dado o nome do próprio à Avenida. A 5 de novembro de 1910, a Avenida Ressano Garcia passa a ser a Avenida da República, como homenagem à Implantação da República.

Fig. 24 — BENOLIEL, Joshua — *Avenida da República no cruzamento com a avenida de Berna*. AML, 191-.

venda dos terrenos que a delimitavam estendeu-se no tempo e, por consequência, o mesmo aconteceu com as construções que, para além do seu carácter eclético, apareceram isoladas [Fig. 25]. No início do seu desenvolvimento, o que realmente definiu a avenida foram a Praça Duque de Saldanha [Fig. 26] e o Jardim do Campo Grande [Fig. 27], passando pelo Campo Pequeno [Fig. 28]: três lugares que, ao longo do tempo e até aos nossos dias, foram sofrendo transformações, tornando-se espaços públicos de qualidade, rodeados de comércio, jardins, restaurantes, escritórios, hotéis, espaços de estar, ciclovias, arborização densa, entre outras qualidades de espaço público. É de assinalar que a Avenida da República reflete ainda várias camadas sociais, não deixando de ser um eixo central atravessado pelas diversas Avenidas Novas, e delimitado por quarteirões — em que a única regra comum que define uma certa ordem é a ortogonalidade da malha urbana. O ecletismo foi-lhe atribuindo, aos poucos, um certo carácter e identidade [Fig. 29]. Até aos nossos dias, a Avenida da República sofreu diversas alterações, desde demolições de vários edifícios logo nos anos 1930 [Fig. 30], até intervenções mais recentes, que procuraram integrar passeios mais largos de modo a valorizar o comércio, introduzir mais árvores de modo a criar um sombreamento, acrescentar quiosques que definem espaços de estar,

Fig. 25 — GUEDES, PAULO — *Palacete Valmor, prémio Valmor de 1906*. AML, 1906.

Fig. 26 — BENOLIEL, Joshua — *Praça Duque de Saldanha*. AML, 1909.

Fig. 27 — GUEDES, Paulo — *Panorâmica do Campo Grande*. AML, [s.d.].

Fig. 28 — *Praça de Touros do Campo Pequeno*. AML, 1892.

Fig. 29 — A Avenida da República em 1911. Escala 1:10000.

Fig. 30 — MADUREIRA, Arnaldo — *Edifício em demolição*. AML, 1960.

acrescentar ciclovias que melhoram a mobilidade — entre outros melhoramentos. Com esta reorganização, a avenida foi-se tornando mais completa e humana, tornando o passeio mais agradável para quem aí vive, trabalha ou esteja apenas de passagem.



Fig. 25



Fig. 26



Fig. 27



Fig. 28



Fig. 29



Fig. 30

Avenida de Roma — Um Corte Estruturante

Nos anos 1940, registava-se um crescimento demográfico de 12 000 habitantes por ano. Dando sequência à expansão para norte que se tinha vindo a promover, surgiu então, para lá da linha férrea e numa zona planáltica da cidade — e de modo a responder à escassez de oferta de habitação em Lisboa —, o «Plano de Urbanização da Zona a Sul da Avenida Alferes Malheiro»³⁶, projetado pelo arquiteto Faria da Costa. Ao contrário da Avenida da Liberdade, inspirada nas avenidas dos modelos franceses, e das Avenidas Novas, inspiradas num modelo de cidade europeu que então se dizia atual e moderno, segundo João Pedro Costa em *Um Paradigma no Urbanismo Português*, O Bairro de Alvalade não se vai limitar [...] a reinterpretar um desses modelos, não se vai inspirar de forma fechada em determinada experiência anterior. [...] cada um desses "adquiridos" anteriores é entendido enquanto herança cultural da disciplina urbanística, passível de reinterpretações, e não como modelos puros, prontos a ser reutilizados.³⁷

Esta comparação reflete a diferença entre um «plano de expansão» e um «plano de urbanização». Enquanto o «plano de expansão» faz crescer a cidade, através de eixos radiais dos quais resultam quarteirões e, por consequência, bairros, o «plano de urbanização», por sua vez, apresenta outros objetivos: dar habitação

³⁶ A Avenida Alferes Malheiro é a atual Avenida do Brasil.

³⁷ COSTA, João Pedro — *Bairro de Alvalade: Um Paradigma no Urbanismo Português*. 3.^a edição. Lisboa: Livros Horizonte, 2006. p. 10.

a quem precisa, tendo por base o objetivo maior de «construir cidade». O Bairro de Alvalade serviu, neste sentido, como um lugar para propor diversas formas de habitar a cidade sem, no entanto, perder a ideia de conjunto.³⁸ De facto, vários arquitetos foram, ao longo do tempo, apresentando projetos com base nas regras do plano elaborado pelo arquiteto Faria da Costa.

A Avenida de Roma, de traçado preexistente ao Plano de Urbanização, e que liga a Praça de Londres à Avenida Brasil, cruzando a Linha de Cintura e a Avenida dos Estados Unidos da América (via de circunvalação), integra-se no sistema de vias estruturantes, juntamente com a Avenida da Igreja e a Avenida Rio de Janeiro [Fig. 31]. No caso da Avenida de Roma, o programa que a delimita é, na sua maioria, habitacional. Ao longo da avenida é possível identificar momentos de dilatação — praças, pequenos jardins que ligam a infraestruturas secundárias, logradouros, a estação de Roma-Areeiro no cruzamento com a Linha de Cintura, entre outros. A Avenida de Roma é uma avenida com impacto, intensidade de tráfego, delimitada pontualmente por grandes equipamentos nos seus cruzamentos com outros eixos — não deixando, ainda assim, de ter um carácter de bairro, à escala humana e do habitar. Dinâmica, a avenida é delimitada por

³⁸ Ver, sobre este assunto: COSTA, João Pedro — *Bairro de Alvalade: Um Paradigma no Urbanismo Português*. 3.ª edição. Lisboa: Livros Horizonte, 2006. p. 10.



Fig. 31

diversas atividades comerciais, pelo metropolitano (que chegou em 1972), o comboio, e que, por ter sido construída lote a lote, se ia adaptando à escala do que se ia encontrando pelo caminho [Figg. 32-33].

Fig. 31 — Vista aérea sobre o Bairro de Alvalade - Eixos limites e eixos estruturantes.
Fig. 32 — FERNANDES, Salvador de Almeida — *Avenida de Roma*. AML, 195-
Fig. 33 — OLIVEIRA, Mário de — *Avenida de Roma, bairro São João de Deus e Alvalade, fotografia aérea*. AML, 195-.



Fig. 32



Fig. 33

Avenida Almirante Gago Coutinho como Limite da Cidade Consolidada

O sítio do Bairro de Alvalade foi eleito principalmente devido às vias preexistentes ao plano: a Avenida dos Estados Unidos da América — integrada numa linha de circunvalação que liga o bairro a todo o território —; a Avenida de Roma — um eixo radial responsável por estruturar o bairro, que atravessa diversas linhas do sistema concêntrico, às quais vai adaptando a sua escala —³⁹ e a Avenida Almirante Gago Coutinho — limite nascente do bairro, que liga a zona oriental e central da cidade ao Aeroporto.

A Avenida Almirante Gago Coutinho, originalmente denominada de Avenida do Aeroporto, foi integrada, na sua totalidade, no plano, ao contrário das outras vias que delimitavam o bairro, resultando no edificado das duas frentes da Avenida — constituídas por moradias até à Avenida dos Estados Unidos, e por prédios, até à Linha de Cintura [Fig. 34].

Da construção do Bairro de Alvalade resultaram eixos radiais consolidados e urbanizados que atravessavam a cidade de norte a sul [Fig. 35], complexificando e densificando a malha urbana, ao mesmo tempo que permitindo ligar a cidade, como também o próprio bairro, ao território. Embora tudo isto seja certamente

³⁹ Ver, sobre este assunto: COSTA, João Pedro — *Bairro de Alvalade: Um Paradigma no Urbanismo Português*. 3.ª edição. Lisboa: Livros Horizonte, 2006.

Fig. 34 — OLIVEIRA, Mário de — *Avenida Almirante Gago Coutinho e zonas circundantes*, fotografia aérea. AML, 195-.



Fig. 34



Fig. 35

positivo no que diz respeito ao desenvolvimento da cidade, e embora existam vias de circunvalação que equilibram os dois sistemas de desenvolvimento, as vias radiais não deixam de se constituir como barreiras urbanas, eixos «limite» que, na realidade, não deveriam denominar-se «limite» quando se trata de cidade e de expansão.

Mas a escolha do terreno para o Plano de Urbanização não foi feita apenas com base nos traçados preexistentes, mas também na sua localização num planalto, sendo que nele a topografia não constituiu um obstáculo para a construção. A Avenida Almirante Gago Coutinho delimita, de facto, dois espaços distintos da cidade: o planalto, onde se desenvolve o bairro de forma densa, organizada e consolidada, e os terrenos expectantes, com topografias acidentadas, marcadas pelo Vale de Chelas e pela Linha de Cintura. De acordo com Fatima Cordeiro G. Ferreira em *Guia Urbanístico e Architectónico de Lisboa*, «A Zona de Chelas é uma das zonas mais acidentadas da cidade. Este facto e a existência de vales acentuados e do caminho de ferro que a separam do resto da cidade contribuíram para que se mantivesse até à década de 60, livre da ocupação edificada.»⁴⁰ Esta avenida marca então o fim da cidade consolidada, em vez de

40 FERREIRA, Fátima Cordeiro G. [et al.] — *Guia Urbanístico e Architectónico de Lisboa*. Lisboa: Associação dos Arquitectos Portugueses, 1987. p. 40.

Fig. 35 — Fotografia aérea de Lisboa e o sistema radial atual.

representar, afinal, uma porta para a expansão e consolidação de outras partes do território. Existe assim uma ligação norte-sul forte, desde o Aeroporto até ao centro da cidade, mas que provoca uma barreira a ligações e ao desenvolvimento este-oeste da cidade. Do lado Oriental da avenida, por detrás das casas inspiradas no modelo «cidade-jardim» e das frentes dos prédios, existiam terrenos ocupados por hortas durante décadas, depósito de material de construção e até de lixo, entulho e sucata, sem qualquer tipo de plano [Fig. 36]. Enquanto por um lado se criava habitação para todos, por outro, surgia, como problema colateral, a multiplicação de terrenos expectantes por falta de equipamentos ou de planos complementares abertos à verdadeira expansão — isto é, para todos os sentidos e não só, e de maneira obsessiva, para norte. Estes espaços expectantes e desprovidos de construção testemunhavam uma cidade que, antes dos grandes planos de expansão do século XIX, estava intrinsecamente ligada à agricultura. Orlando Ribeiro afirma em «O sítio e o crescimento de Lisboa», é ainda a penetração da paisagem rural e da paisagem urbana que já havíamos assinalado como um aspeto característico da velha Lisboa. [...] já não são mais as colinas mas os vales que atraem o povoamento. [...] Na cidade construía-se nos terrenos menos férteis das elevações, poupando os vales com solo rico. Na

Fig. 36 — GOULART, Artur João — *Terrenos hortícolas*. AML, 1960.



Fig. 36

periferia, são precisamente os vales, explorados de uma forma mais intensiva, que determinaram a fixação dos homens e o traçado dos caminhos, elementos que, por seu turno, guiaram o crescimento urbano.⁴¹

Ao contrário de outras grandes cidades europeias, em que a expansão da malha urbana afastava cada vez mais os campos de cultivo do centro da cidade, em Lisboa, e graças aos vales férteis que circundavam o centro da cidade — onde não se conseguia construir — o cultivo destes terrenos abastecia a população e a cidade expandia-se nas proximidades. Esta condição morfológica característica da cidade de Lisboa foi benéfica enquanto a cidade dependia destes terrenos para se abastecer.⁴² A agricultura e a ruralidade de Lisboa foram-se atenuando à medida que a cidade e a mobilidade se desenvolveram. A expansão urbana fez-se para além dos vales, de forma fragmentada dando origem a zonas expectantes. Uma das consequências é a forma como a Avenida Almirante Gago Coutinho delimita o fim do Planalto e o início do Vale de Chelas, onde permanecem pequenos espaços de cultivo mas que constitui um obstáculo no desenvolvimento da cidade — não só devido às suas íngremes encostas, como também à construção da linha férrea, que veio invadir de forma brutal o vale e que

⁴¹ RIBEIRO, Orlando — «O sítio e o crescimento de Lisboa», Terra Brasilis (Nova Série), Comunicação apresentada à *Association de Géographes Français* e publicada sob forma condensada no seu Bulletin (Paris, 1938); nova redação destinada ao Congresso Internacional de Geografia. Lisboa, 1949. Disponível em: <http://journals.openedition.org/terrabrasilis/737> (consultado em 25/04/22).

⁴² DEL DEBBIO, Flora — *A Paesaggi Agricoli Ritrovati*. Dissertação de Mestrado Integrado em Arquitetura, orientadores: Professora Arquiteta Inês Lobo, Professora Arquiteta Marta Sequeira e Professora Arquiteta Júlia Varela. Lisboa: Universidade Autónoma de Lisboa, 2020.

ao longo dos anos se foi desenvolvendo cada vez mais. Atualmente, procura-se atenuar este contraste através da criação de espaços verdes como o Parque Urbano do Vale da Montanha⁴³ (a norte, localizado nas traseiras da avenida) e o Parque da Bela Vista — ambos incluídos no Corredor Verde Oriental, criado com o intuito de unir os espaços verdes na zona oriental de Lisboa e criar ligações entre os diversos bairros que a compõem [Fig. 37].

43 O Parque Urbano do Vale da Montanha localiza-se nas traseiras da Avenida Almirante Gago Coutinho e é composto por 11 hectares de espaços verdes, um parque infantil, um quiosque, diversos percursos pedonais e ciclovias. Este parque integra-se na primeira fase do projeto «Corredor Verde Oriental» e estende-se entre a Avenida Marechal António Spínola e a ponte ciclopedonal que liga a Bela Vista ao Casal Vistoso, ao Bairro do Armador, Olaias e Avenidas Novas, contínuo ao Parque da Bela Vista. A segunda fase, pretende ligar a zona do Areeiro à frente ribeirinha em Marvila.

Fig. 37 — A Avenida Gago Coutinho e os Parques do Vale da Montanha e da Bela Vista existentes.





CAPÍTULO III

Planalto Norte de Lisboa e Infraestruturas

- Três Cruzamentos — Da Agricultura à Urbanização

Entrecampos, Roma-Areeiro e Gago Coutinho

- União de dois sistemas — Ferroviário e Urbano

Entrecampos — Democratização do espaço público

Um novo lugar para a Estação de Roma-Areeiro

Gago Coutinho como porta para o Vale

Planalto Norte de Lisboa e Infraestruturas

Uma planta com as principais infraestruturas da cidade de Lisboa permite-nos obter uma leitura geral dos dois sistemas de desenvolvimento da cidade anteriormente analisados. Ao sobrepor estes sistemas, é gerada uma malha, da qual resultam diversas intersecções. [Fig. 38] A hipótese levantada nesta tese centra-se, mais concretamente, nos cruzamentos da Linha de Cintura — parte do sistema concêntrico — com as três grandes avenidas do Planalto Norte — parte do sistema radial —: com a Avenida da República, a Avenida de Roma e a Avenida Almirante Gago Coutinho. A escolha destes três lugares deve-se ao facto do Planalto Norte ser o único sítio onde a linha férrea atravessa uma zona da cidade consolidada, entre o Bairro de Alvalade (a norte) e o Areeiro (a sul).

O Bairro de Alvalade foi precisamente desenvolvido nessa área devido à estrutura viária envolvente [Fig. 39]: por um lado, devido à estrutura viária preexistente, constituída pelas ruas ocidental e oriental do Campo 28 de Maio (atual Campo Grande), pela Avenida Alferes Malheiro (atual Avenida do Brasil) e pela Linha de Cintura e, por outro lado, pela via de acesso ao novo Aeroporto (atual Avenida Almirante Gago Coutinho) prevista na altura, e pela nova via de circunvalação da cidade, a Avenida dos Estados Unidos da América.⁴⁴ No entanto, tanto a

⁴⁴ Ver, sobre este assunto: COSTA, João Pedro — *Bairro de Alvalade: Um Paradigma no Urbanismo Português*, 3.ª edição. Lisboa: Livros Horizonte, 2006. p. 147.

Fig. 38 — Planta de Lisboa, os seus sistemas de expansão e outras infraestruturas. Escala 1:20000.

Fig. 38

- Área de Interesse
- Espaços Verdes
- Aqueduto
- Linha de Cintura
- Linha férrea subterrânea
- Eixos viários
- Linha de Metro Vermelha
- Linha de Metro Amarela
- Linha de Metro Azul
- Linha de Metro Verde

- 1. Parque Florestal de Monsanto
- 2. Baixa de Lisboa
- 3. Rossio
- 4. Praça da Figueira
- 5. Praça Martim Moniz
- 6. Avenida da Liberdade
- 7. Praça Marquês de Pombal
- 8. Parque Eduardo VII
- 9. Avenida Fontes Pereira de Melo
- 10. Praça Duque de Saldanha
- 11. Avenida Almirante Reis
- 12. Alameda
- 13. Avenida da República
- 14. Praça de Londres
- 15. Praça Francisco Sá Carneiro
- 16. Avenida de Roma
- 17. Campo Pequeno
- 18. Campo Grande
- 19. Avenida Almirante Gago Coutinho
- 20. Parque da Bela Vista
- 21. Corredor Verde Oriental
- 22. Aeroporto Humberto Delgado

Esc: 1 : 20 000





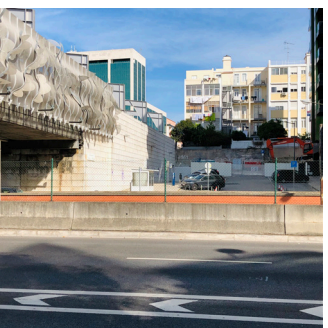
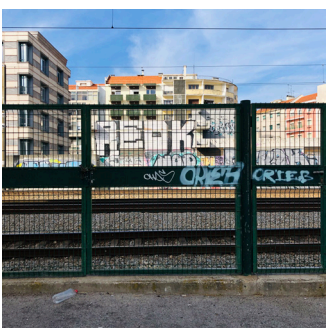
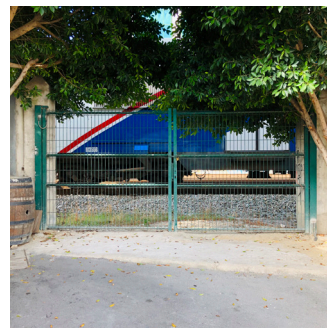
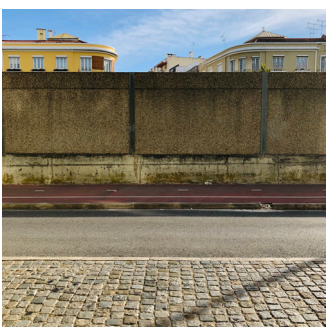
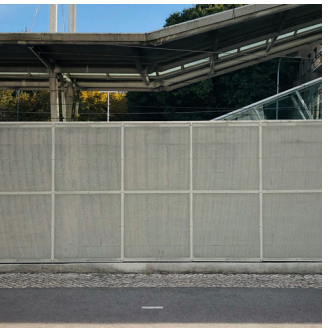
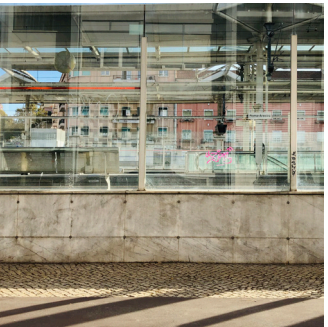
Fig. 39

infraestrutura do comboio como a do automóvel representam nessa zona, hoje em dia, um obstáculo, e originam descontinuidades urbanas.

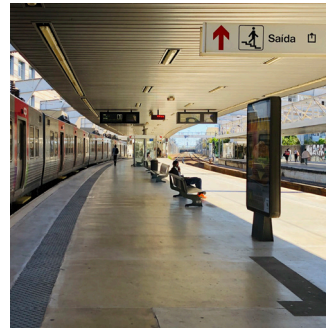
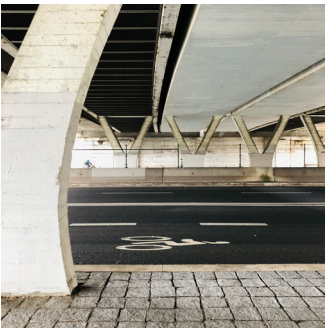
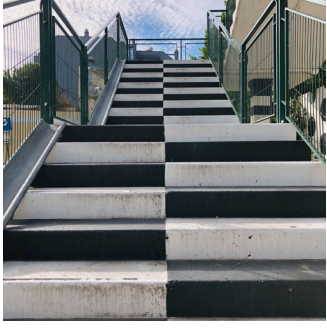
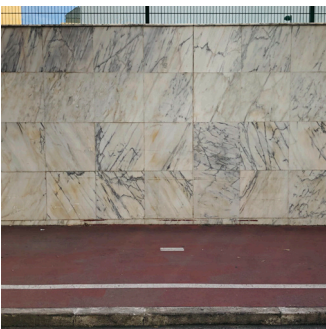
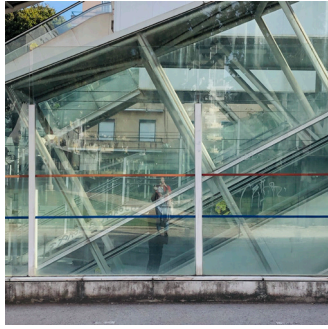
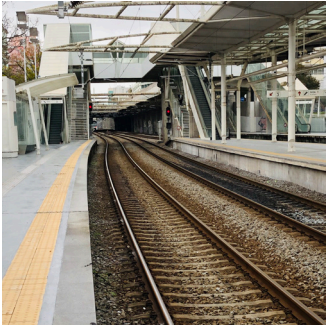
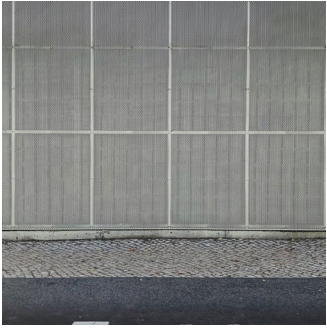
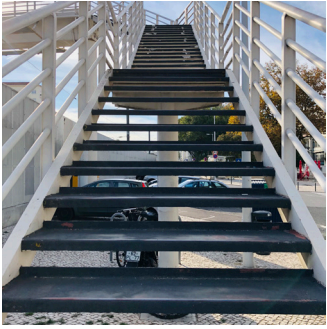
O levantamento fotográfico que se segue mostra precisamente a descontinuidade urbana provocada pela linha férrea desde a Avenida Almirante Gago Coutinho até à Avenida da República (Estação de Entrecampos). [Figg. 40-95]

Fig. 39 — NOVAIS, Horácio — *Futura avenida de Roma, vista a partir da entrada do Hospital Júlio de Matos*. AML, 194-.

Figg. 40-95 — Levantamento fotográfico das diversas barreiras que separam o mundo do comboio do mundo urbano.



Figg. 40-100



Três Cruzamentos — da Agricultura à Urbanização

Entrecampos, Roma-Areeiro e Gago Coutinho

Nos finais do século XIV, o Vale de Chelas, o Planalto Norte e o Vale de Alcântara eram constituídos essencialmente por terrenos agrícolas e por quintas, que surgiram na época do reinado de Dom João I (1385–1433). Um «anel verde» circundava então a cidade e abastecia os mercados de Lisboa. Estas quintas foram-se desenvolvendo nas zonas de melhores solos e com amplos fornecimentos de água, nomeadamente nas encostas dos vales e nas zonas hoje denominadas de Areeiro e Entrecampos. [Fig. 101]

Por não existir nenhuma cartografia histórica que revele o território do Planalto Norte de Lisboa antes da construção do caminho de ferro em 1888, foi elaborada uma reconstituição hipotética da zona do planalto com base em duas cartografias históricas sobrepostas — desenhadas por Filippe Folque, entre 1856 e 1858, e por Júlio Silva Pinto, entre 1904 e 1911 [Fig. 102]. Alinhando ambas as cartografias pelos eixos radiais, supõe-se que as vias parcialmente representadas por Filippe Folque já então, em 1850, seguiam para norte, de modo semelhante ao representado por Silva Pinto cerca de meio século mais tarde. Supõe-se as-

Fig. 101 — BENOLIEL, Joshua — *Trabalhos agrícolas junto do Mercado Geral de Gado*. AML, c. 1910.



Fig. 101

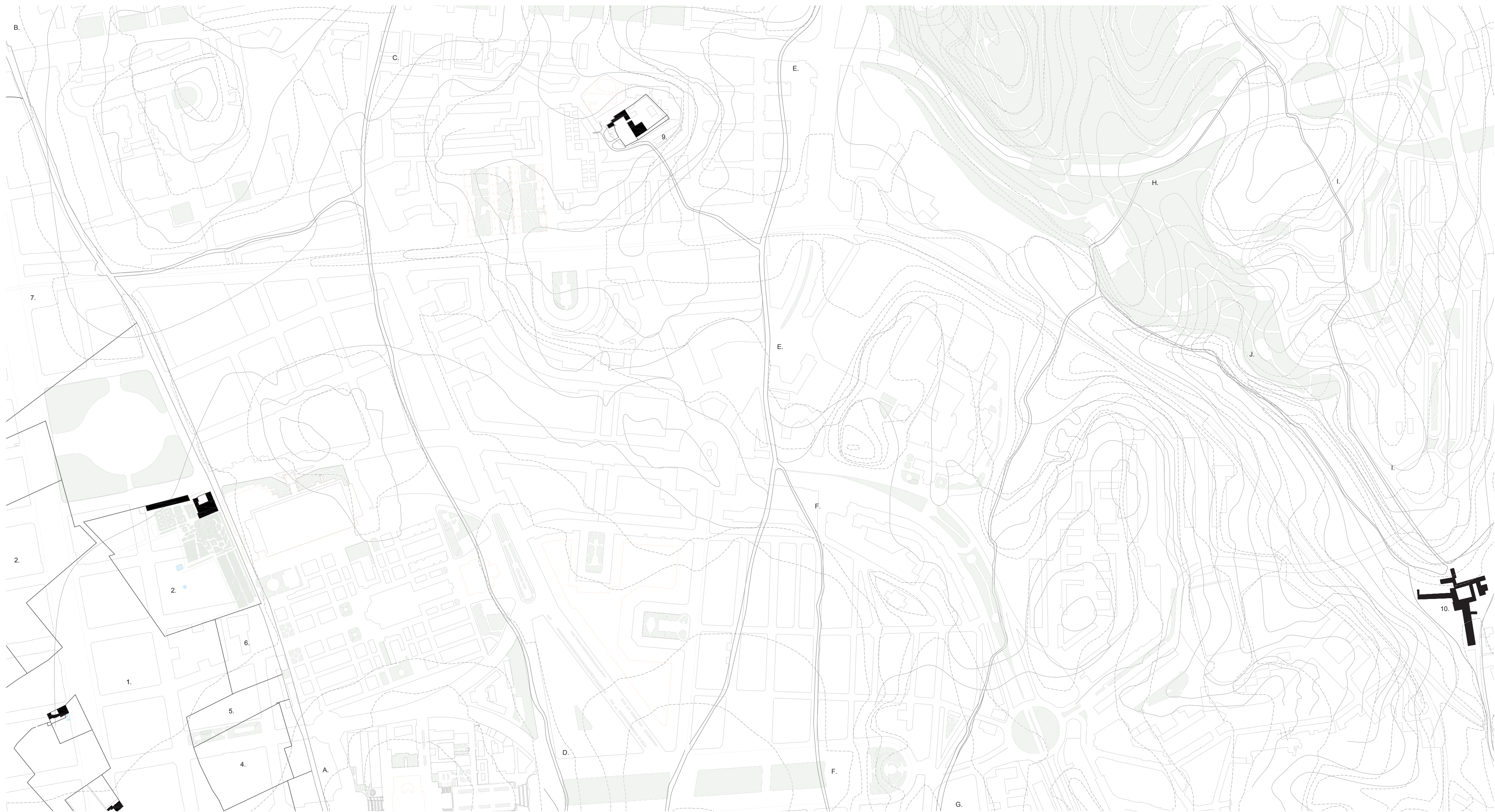
Planalto Norte de Lisboa

- Levantamento com base na cartografia elaborada por
Filippe Folque

Fig. 102

A.	Estrada do Campo Pequeno	1.	Quinta da Condessa de Camaride
B.	Estrada de Entrecampos	2.	Quinta do Conde das Galveias
C.	Estrada das Amoreiras	3.	Companhia Carris de Ferro de Lisboa
D.	Estrada da Charneca	4.	D. Marcos de Noronha (Vagos)
E.	Estrada de Sacavém	5.	José Joaquim Rodrigues de Sousa - Quinta da Brasileira
F.	Azinhaga do Areeiro	6.	D. Maria Luiza Martins Pereira
G.	Azinhaga do Pina/ da Leonarda	7.	Quinta do Vianna (Francisco Isidro Vianna)
H.	Azinhaga das Velhas	8.	Mercado Geral de Gados
I.	Azinhaga dos Mouzinhos/do Armador	9.	Quinta dos Lagares del Rei
J.	Caminho da Maruja	10.	Convento de Chelas





sim que já naquela época o sistema radial era composto por caminhos rurais que ligavam a cidade ribeirinha ao campo e às quintas, revelando desta forma os primeiros indícios de uma possível expansão. [Figg. 103 - 104].

Fig. 103 — PORTUGAL, Eduardo — *Panorâmica, de Norte para Sul, da avenida Gago Coutinho*. AML, [s.d.].



Fig. 103

Planalto Norte de Lisboa

• Levantamento com base na cartografia elaborada por
Júlio Silva Pinto

Fig. 104

- A. Mercado Geral do Gado

B. Apeadeiro de Entrecampos

C. Praça de Touros - Campo Pequeno

1. Quinta da Azinhaga do Pé de Ferro

2. Quinta do Conde das Galveias

3. Quinta de Santo António

4. Quinta da Marquesa

5. Quinta de São João

6. Quinta de Nossa Senhora da Conceição

7. Quinta do Convento

8. Quinta do Mitello

9. Quinta da Fábrica

10. Quinta da Quintinha

11. As Courellas

12. Quinta do Areeiro
13. Quinta da Assunção

14. Casal Vistoso

15. Quinta do Baptista

16. Quinta Perna de Pau

17. Quinta da Fronteira

18. Quinta dos Lagares d'El Rei

19. Quinta do Quebra Bilhas

20. Quinta do Grillo

21. Quinta da Ferradora

22. Quinta de Santa Cruz ou da Montanha

23. Quinta dos Peixinhos

24. Casal dos Arciprestes

25. Quinta do Bacalhau

26. Quinta dos Frades Vicente

27. Casal do Monte Coxo

28. Quinta das Olaias





Entrecampos

O sítio onde atualmente se cruza a Linha de Cintura com a Avenida da República era, até ao final do século XIX, apenas um terreno agrícola [Fig. 98]. A alguns metros para nascente deste ponto, passava a Estrada do Campo Pequeno, que foi dividida em dois troços com a construção da Linha de Cintura em 1888, consequentemente denominados Rua do Arco do Cego e Estrada de Entrecampos [Fig. 105] (atual Rua de Entrecampos).

Em 1891, quando o troço entre as estações de Campolide e do Braço de Prata foi aberto à exploração pública, a linha férrea urbana de Lisboa estava concluída. A cartografia de Júlio Silva Pinto (1904-1911) revela a relação entre a Linha de Cintura e a cidade logo após a sua construção, tal como a forma como a população atravessava esta nova linha. Neste desenho [Fig. 106], o edificado definido no Plano das Avenidas Novas começava a surgir. A Linha de Cintura intersectava de forma abrupta o delicado desenho das Avenidas Novas na Avenida Ressano Garcia — atual Avenida da República — gerando um afunilamento na ligação com o Campo Grande. No entanto, a Linha de Cintura cruzava a Avenida num ponto importante para a população, devido à sua proximidade ao Mercado do Gado — atualmente conhecido por «os antigos terrenos da Feira Popular». Nas

Fig. 105 — MADUREIRA, Arnaldo — Passagem de nível de Entrecampos. Arquivo Fotográfico da C.M.L., c. 1960. Código de referência: PT/AMLSB/CMLSBAH/PCSP/004/ARM/000653.

Fig. 106 — Pormenor do lugar em 1870 onde atualmente se cruza a Avenida da República e a Linha Férrea de Cintura. Escala 1:5000.

Fig. 107 — Pormenor do lugar em 1911 onde atualmente se cruza a Avenida da República e a Linha Férrea de Cintura. Escala 1:5000.



Fig. 105



Fig. 106

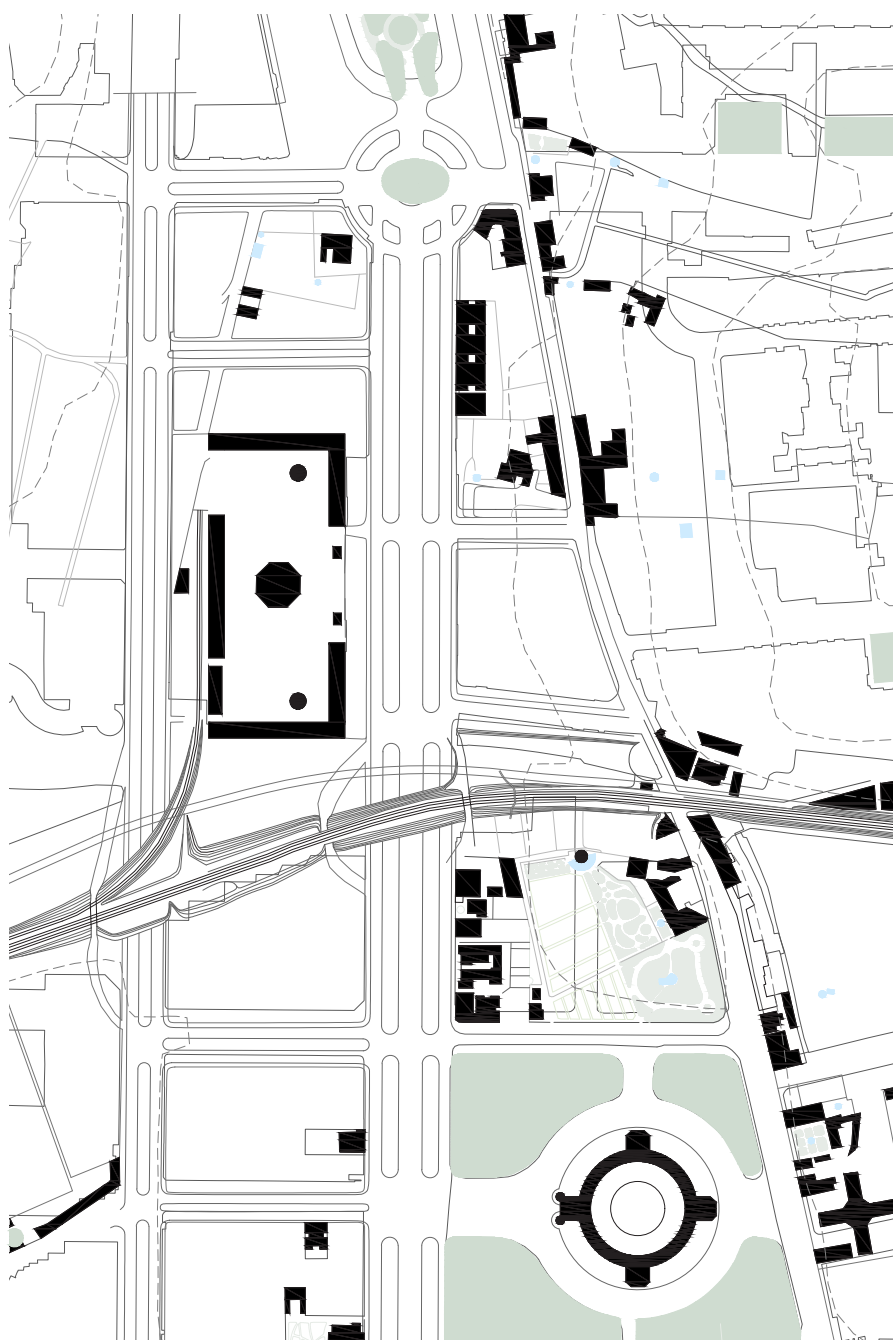


Fig. 107

traseiras do mercado, a linha férrea estabelecia uma ligação direta para cargas e descargas [Fig. 108]. O atravessamento da Linha fazia-se então por três túneis, um em cada lado da Avenida da República e outro na Avenida António Maria de Avellar — atual Avenida 5 de Outubro — com a então chamada Passagem de Nível de Entrecampos, onde se situava também o apeadeiro [Fig.109]. Embora houvesse pouca construção, já nesta altura as discontinuidades eram subtis, mas perceptíveis. A ideia de expandir a cidade com grandes avenidas não foi pensada em conjunto com a construção da linha férrea. A Linha de Cintura surgiu afinal bruscamente sob a forma de uma trincheira, que veio quebrar a ideia de expansão natural para norte. Este «aterro-paredão»⁴⁵, como era chamado na altura, durou até ao dia 17 de fevereiro de 1950, quando foi inaugurado o viaduto da Avenida da República [Figg. 110-111]. No Diário de Lisboa desse mesmo dia, podemos ler que o aterro consistia num problema para o desenvolvimento da cidade e para o trânsito automóvel:

Ao cabo de cerca de quarenta anos, o problema resolveu-se. Em verdade, ele vinha desde que começou a ser construída a Avenida Ressano Garcia, em 1910 denominada Avenida da República. [...] Em Janeiro do ano passado a Câmara Municipal tomou conta do assunto e sugeriu uma passagem inferior na faixa

⁴⁵ MANSO, Joaquim (dir.) — «Foi aberto ao trânsito o viaduto da Avenida da República». In Diário de Lisboa nº 9776, Ano 29 (Fevereiro). Lisboa: Fundação Mário Soares / DRR — Documentos Ruella Ramos, 1950. p. 6. Disponível em: <http://casacomum.org/cc/visualizador?pasta=05786.050.12311#!6> (consultado em: 08/09/22).

Fig. 108 — PORTUGAL, Eduardo — *Linha férrea de cintura junto do mercado Geral de Gados*. AML, 1944.

Fig. 109 — PORTUGAL, Eduardo — *Viaduto de Entrecampos, lado sul*. AML, 1944.

Fig. 110 — COSTA, Firmino Marques da — *Viaduto de Entrecampos em construção, vista parcial do mercado Geral de Gados*. AML, 1950.

Fig. 111 — SERÓDIO, Armando Maia — *Viaduto de Entrecampos, inauguração*. AML, 1950.



Fig. 108



Fig. 109



Fig. 110



Fig. 111

central da Avenida projectando a C.P. essa passagem com dois vãos livres de 9m,40 cada um, com um pilar a meio. [...] Mas depois alargou-se a obra, com a remoção de todas as terras do antigo aterro. [...] Foi inaugurada hoje. Resolveu-se um problema de trânsito importante. Não houve solenidade. Tudo decorreu com simplicidade mas com significação.⁴⁶

Após esta importante intervenção, construções de grande relevo foram surgindo nas imediações, tal como o Hospital de Santa Maria, de 1940 a 1953⁴⁷, a Cidade Universitária e a Biblioteca Nacional, entre 1958 e 1991⁴⁸, e as instalações da Fundação Calouste Gulbenkian, entre 1962 e 1969. Em 1973, o primeiro viaduto, com suportes de pedra, foi finalmente demolido, dando lugar a uma estrutura em betão, mais leve, que passa por cima das duas avenidas. [Figg. 112-113]. Com a construção da linha férrea na Ponte 25 de Abril, surgiu a necessidade de ramificar a rede de transportes públicos e criar ligações com o centro da cidade: em 1999 foi inaugurada a estação de metropolitano, transformando a estação de Entrecampos numa interface.

⁴⁶ MANSO, Joaquim (dir.) — «Foi aberto ao trânsito o viaduto da Avenida da República». In *Diário de Lisboa* nº 9776, Ano 29 (Fevereiro). Lisboa: Fundação Mário Soares / DRR — Documentos Ruella Ramos, 1950. p. 6. Disponível em: <http://casacomum.org/cc/visualizador?pasta=05786.050.12311#l6> (consultado em: 12/07/22).

⁴⁷ As obras estendem-se até 2004, com a construção da Escola de Enfermagem em 1968; a cantina em 1970 e a inauguração da Faculdade de Medicina da Universidade de Lisboa em 2004. Hoje em dia o Hospital continua em obras visando requalificação e melhorias. Ver, sobre o assunto, em: http://www.monumentos.gov.pt/site/app_pagesuser/sipa.aspx?id=5050 (consultado em: 08/09/22).

⁴⁸ Em 1969, e com a necessidade de condições de conservação, dá-se a transferência de todo o acervo do Convento de São Francisco, no Chiado, à nova Biblioteca construída de raiz e projetada pelo arquiteto Porfírio Pardal Monteiro. Ver, sobre o assunto, em: http://www.bnportugal.gov.pt/index.php?option=com_content&view=article&id=82&Itemid=90&lang=pt (consultado em: 08/09/22).

Fig. 112 — SERÔDIO, Armando Maia — *Viaduto ferroviário de Entrecampos*. AML, 1973.

Fig. 113 — SERÔDIO, Armando Maia — *Viaduto ferroviário de Entrecampos*. AML, 1973.



Fig. 112



Fig. 113

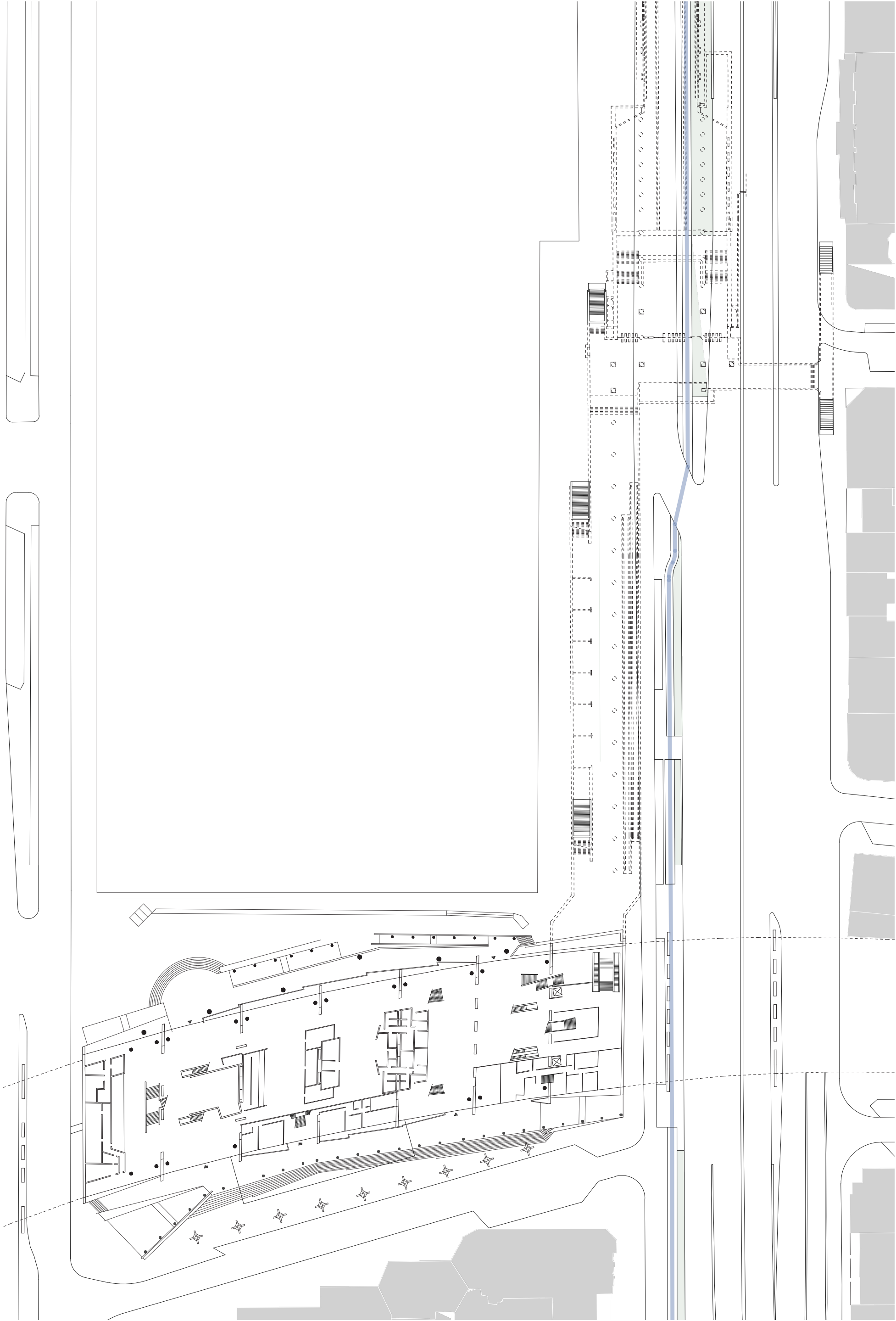
A estação de Entrecampos localiza-se hoje a sul dos antigos terrenos da Feira Popular, sobre a Avenida da República e a Avenida 5 de Outubro. O edifício desenvolve-se ao longo de três pisos: no primeiro (a uma cota mais baixa que a rua) encontra-se um átrio de distribuição para a estação de metro, bilheteiras e outros equipamentos; no segundo, algumas lojas e um supermercado, bem como a distribuição para os diferentes cais da linha férrea; no terceiro (que corresponde ao viaduto) localizam-se as plataformas de acesso ao comboio [Figg. 1114-1118].

Fig. 114 — Planta Piso 0 da atual Estação de Entrecampos com ligação subterrânea ao metro. Escala 1:1000.

Fig. 115 — Planta Piso 1 da atual Estação de Entrecampos. Escala 1:1000.

Fig. 116 — Vista do interior da Estação de Entrecampos.

Fig. 117-118 — Estação de Entrecampos, lado Norte.



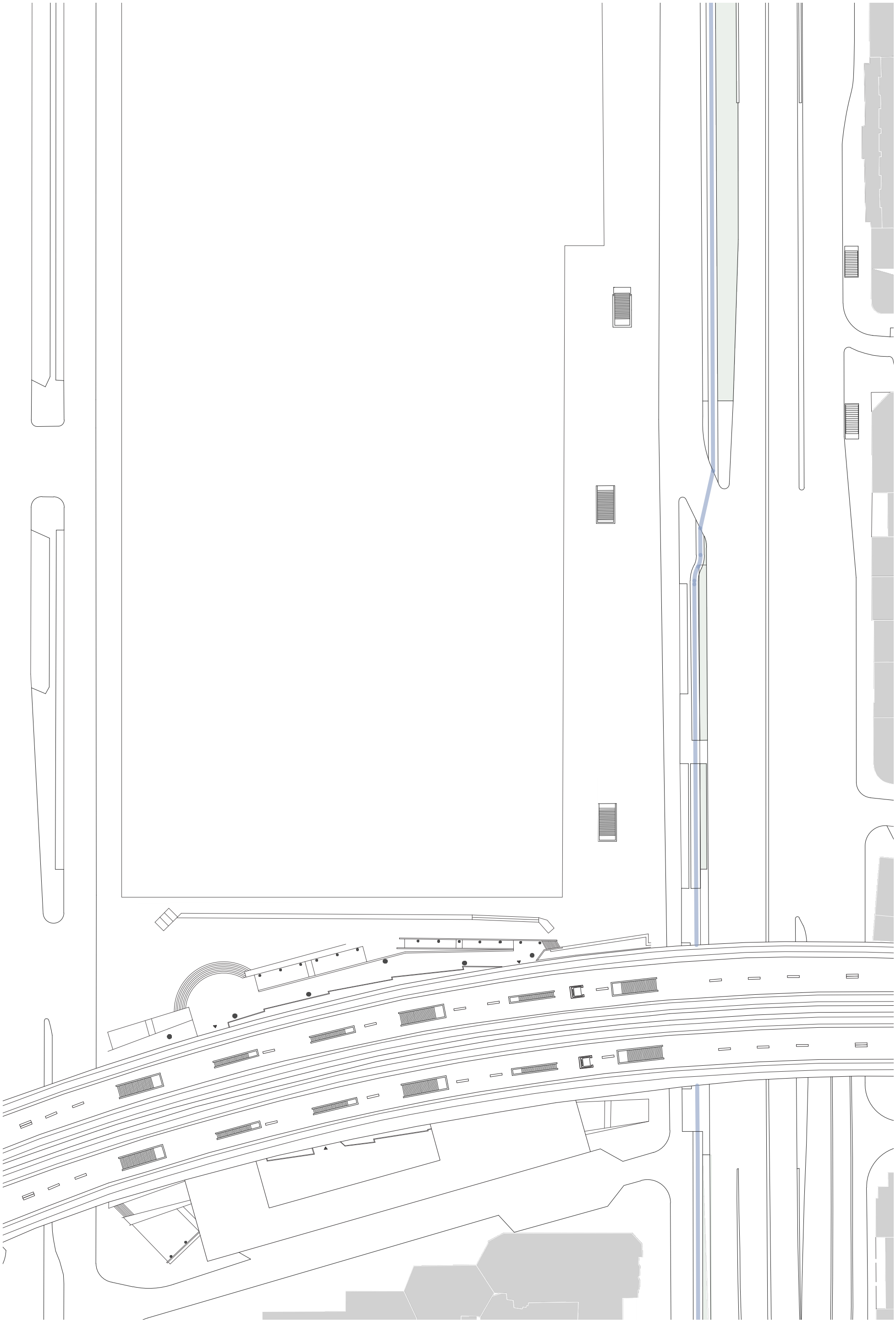




Fig. 116



Fig. 117

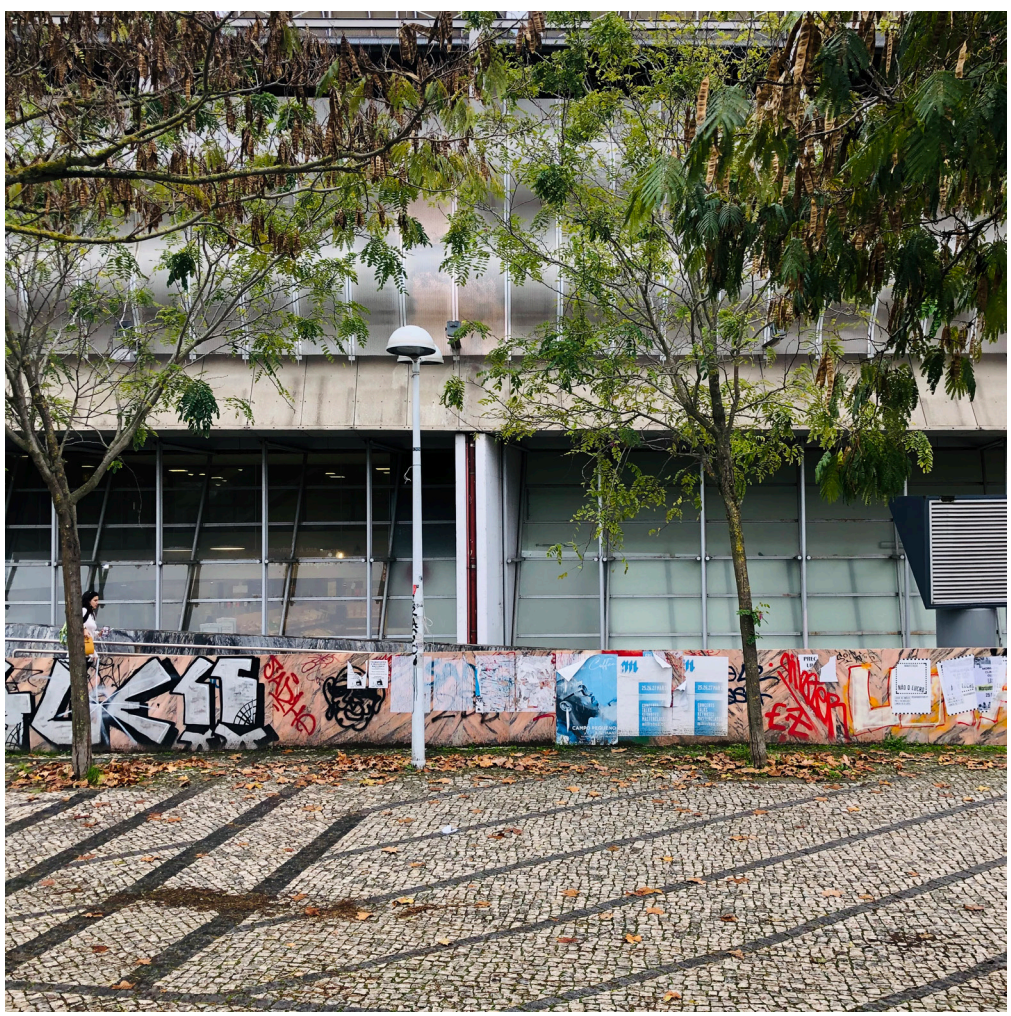


Fig. 118

Roma-Areeiro

Nos desenhos elaborados por Filippe Folque entre 1856 e 1858, junto ao atual cruzamento entre a Linha Férrea de Cintura e a Avenida de Roma, passava a Estrada das Amoreiras — atual Rua Oliveira Martins — que partia do centro da cidade para norte, e atravessava a linha por um túnel [Fig. 120]. Atualmente, este arruamento encontra-se dissimulado na malha gerada pelos quarteirões, terminando num beco sem saída junto à Linha de Cintura. A Avenida de Roma, projetada nos finais dos anos 1930 e embora preexistente ao Plano de Urbanização do Bairro de Alvalade, é uma das suas avenidas estruturantes, ligando a Praça de Londres ao Hospital Júlio de Matos, ao mesmo tempo que atravessa uma série de eixos: a Linha de Cintura e as duas vias locais que a acompanham na sua extensão — Rua Infante D. Pedro/Avenida Frei Miguel Contreiras a norte, e Rua João Villaret/Avenida São João de Deus, a sul — a Avenida dos Estados Unidos da América, a Avenida da Igreja e a Avenida do Brasil. O cruzamento que se produz entre a Avenida de Roma e as diversas vias rodoviárias é muito diferente do que se produz entre esta avenida, a Linha de Cintura e as vias locais. Enquanto o cruzamento com as avenidas resulta em fachadas imponentes de grandes equipamentos públicos [Fig. 121], o cruzamento com a linha férrea, que se encontra a uma cota mais baixa, resulta numa praça a nascente e num campo

Fig. 119 — GOULART, Artur — *Apeadeiro do Areeiro, passagem de nível*. AML, 1960.

Fig. 120 — Pormenor do lugar em 1870 onde atualmente se cruza a Avenida de Roma e a Linha Férrea de Cintura. Escala 1:5000.

Fig. 121 — Pormenor do lugar em 1911 onde atualmente se cruza a Avenida de Roma e a Linha Férrea de Cintura. Escala 1:5000.



Fig. 119



Fig. 120

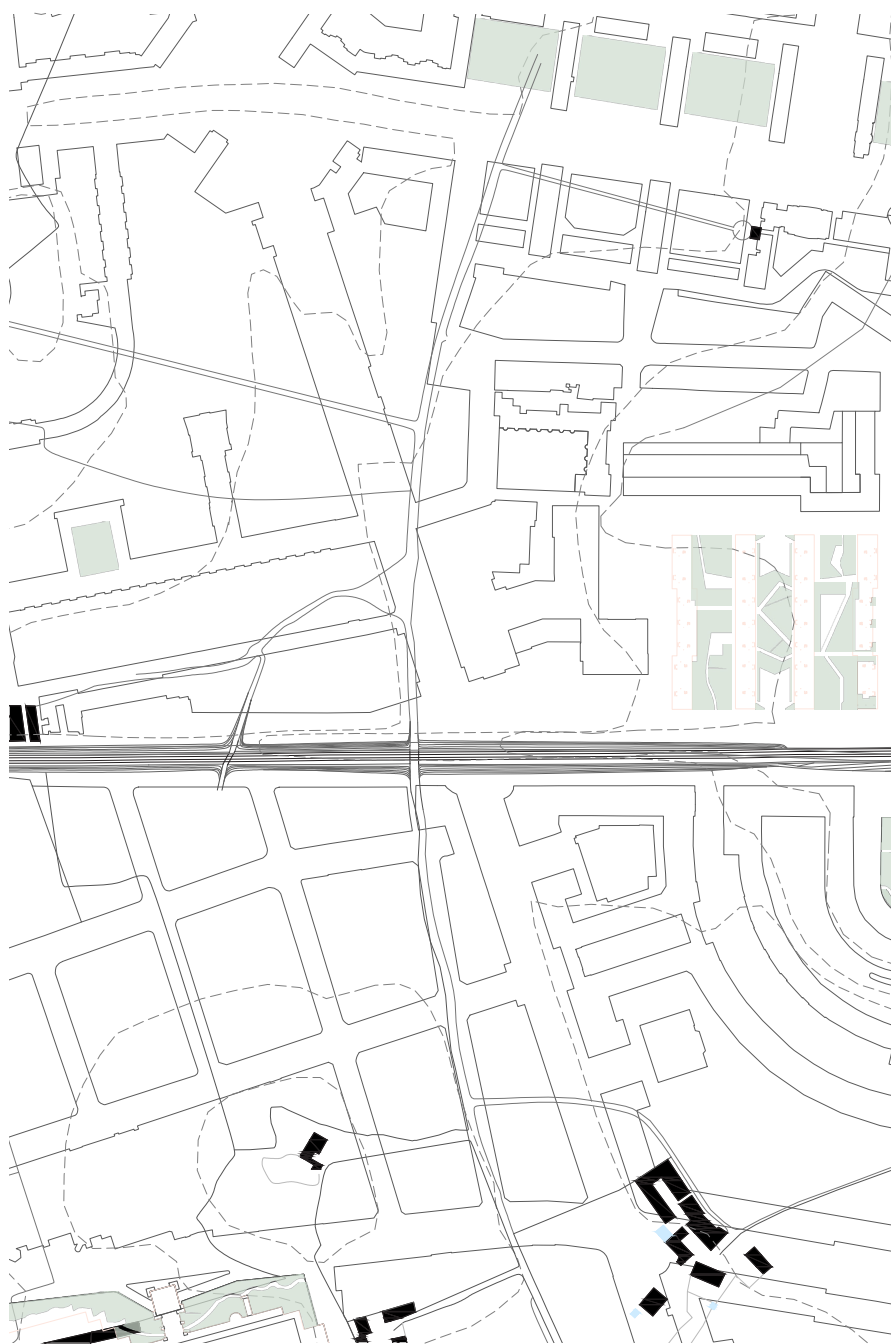
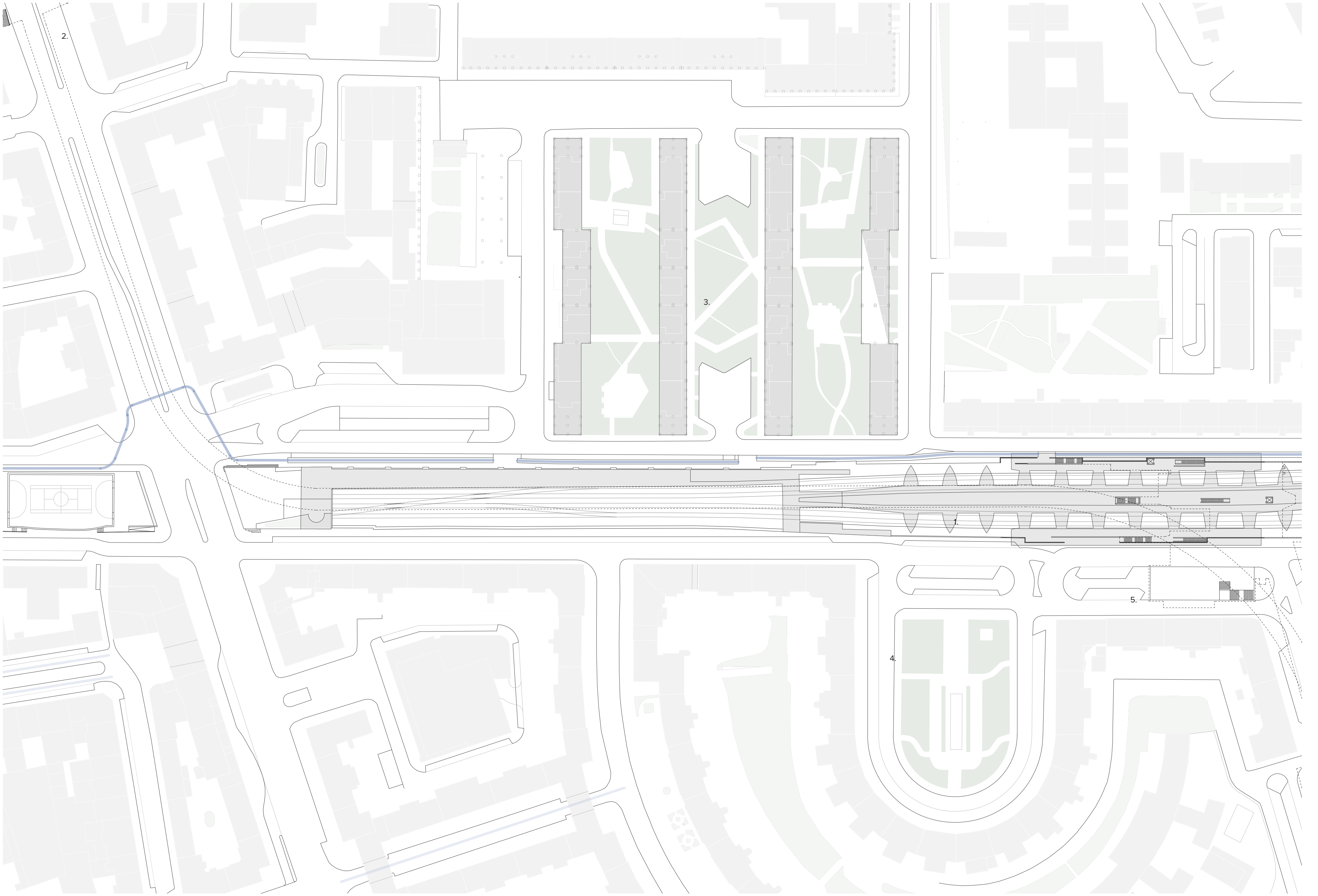


Fig. 121

de futebol a ponte da avenida, de modo a romper a relação visual com a linha férrea [Fig. 122]. Embora este resultado estabeleça uma certa continuidade urbana, tornando a linha imperceptível quando se passa pelo cruzamento, estamos diretamente ligados ao seu universo, uma vez que a praça existente permite uma ligação à estação de Roma-Areeiro através de um corredor aéreo sobre a linha férrea. Porém, a construção da estação de comboios de Roma-Areeiro em 2007, em plena área residencial, veio quebrar uma certa organização. O Bairro de Alvalade divide-se em oito células compostas cada uma por edifícios de habitação e um equipamento escolar. Os equipamentos públicos, por sua vez, acompanham os eixos estruturantes e concentram-se essencialmente nos cruzamentos, lugares estes para espaço público, circulação, movimento e ruído. Com este corredor, que se estende desde o cruzamento até à estação por aproximadamente cem metros, a infraestrutura ganha uma dimensão que ultrapassa a escala do bairro, dando ainda mais protagonismo a uma linha férrea que à partida se queria escondida.

Fig. 122 — Planta atual do cruzamento entre a Avenida de Roma e a Linha Férrea de Cintura. Escala 1:1000.

1. Estação ferroviária de Roma-Areeiro
2. Estação de Metro Roma
3. Bairro das Estacas
4. Jardim Afrânio Peixoto
5. Acesso à Estação de Comboios



Gago Coutinho

Até à construção da atual Avenida Gago Coutinho⁴⁹ em 1947 (que estabelece ligação entre a Praça Francisco Sá Carneiro e o Aeroporto de Lisboa), existia no seu lugar a Estrada de Sacavém, que se desenvolvia desde a Rua de Arroyos até Sacavém [Fig. 124]. Imediatamente a sul da Linha de Cintura manteve-se quase intacta uma parte da Estrada de Sacavém, certamente por então se encontrar ladeada de construção [Fig. 125]. Nas cartografias de Júlio Silva Pinto (1904-1911), entre a Estrada de Sacavém e a Avenida do Aeroporto, encontrava-se o apeadeiro do Areeiro, num trecho em que a linha estava de nível com a rua e onde hoje em dia, foi instalada uma passagem aérea.

Os eixos radiais identificados na cartografia histórica permaneceram parcialmente, mas acabaram por perder protagonismo e por se dissimular entre os edifícios construídos no contexto dos novos planos de expansão e das grandes avenidas — Plano de Expansão das Avenidas Novas e Bairro de Alvalade. As novas avenidas foram construídas com o propósito de complementar os eixos históricos e não de se sobreporem a estes, criando-se mais vias para além dos arruamentos pré-existentes. Raquel Henriques da Silva afirma, no artigo «Das Avenidas Novas à Avenida de Berna»:

⁴⁹ A Avenida Almirante Gago Coutinho conheceu várias denominações: Avenida Almirante Reis até 1956; Avenida do Aeroporto até 2 janeiro de 1960, dia em que lhe foi atribuído o nome do Almirante Gago Coutinho, pioneiro da aviação.

Fig. 123 — GUEDES, Paulo — *Retiro A Perna de Pau, junto ao apeadeiro do Areeiro, na antiga Estrada de Sacavém*. AML, 19--.

Fig. 124 — Pormenor do lugar em 1911 onde atualmente se cruza a Avenida Almirante Gago Coutinho e a Linha Férrea de Cintura. Escala 1:5000.

Fig. 125 — Planta do cruzamento entre a Avenida Almirante Gago Coutinho e a Linha Férrea de Cintura. Escala 1:1000.



Fig. 123

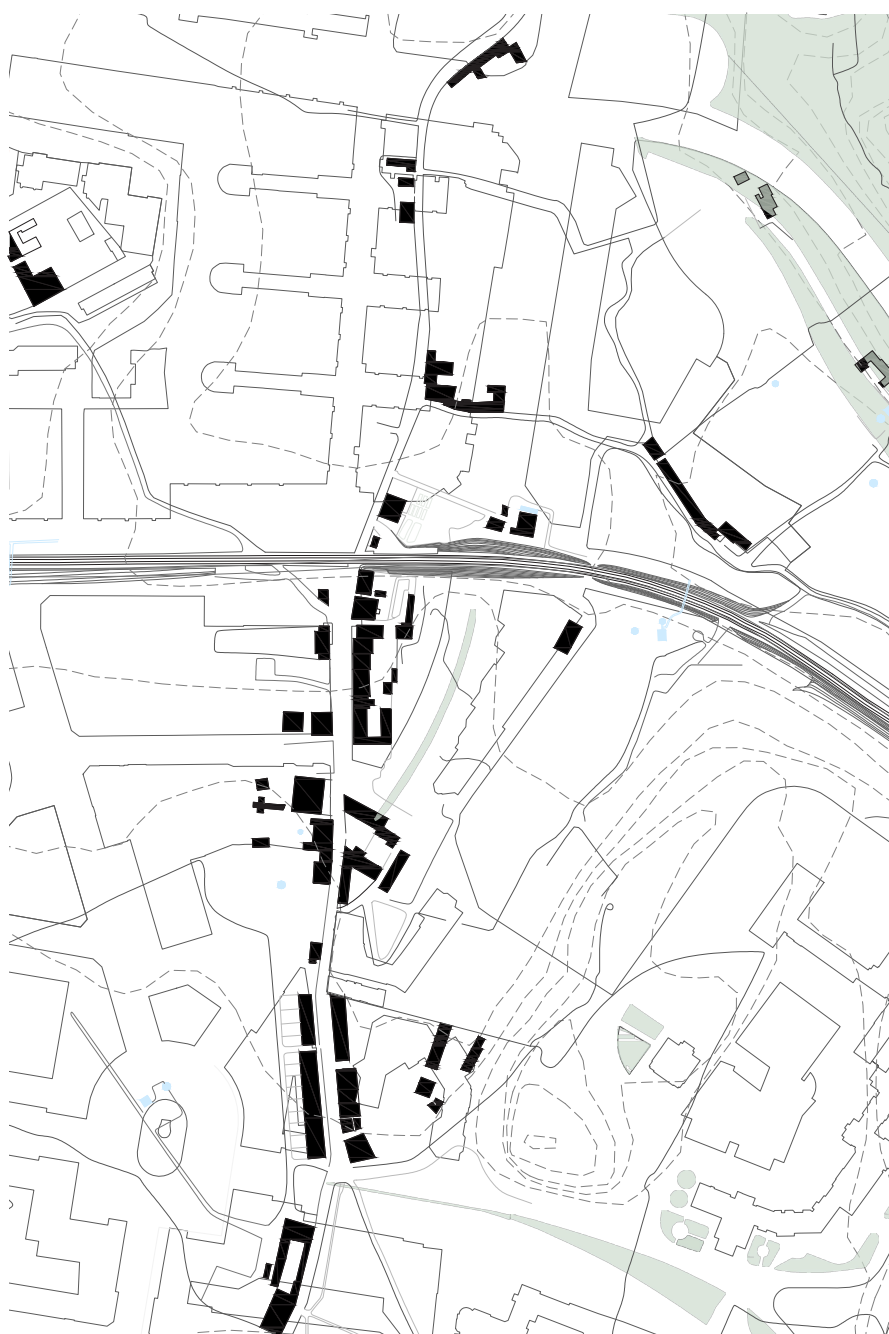
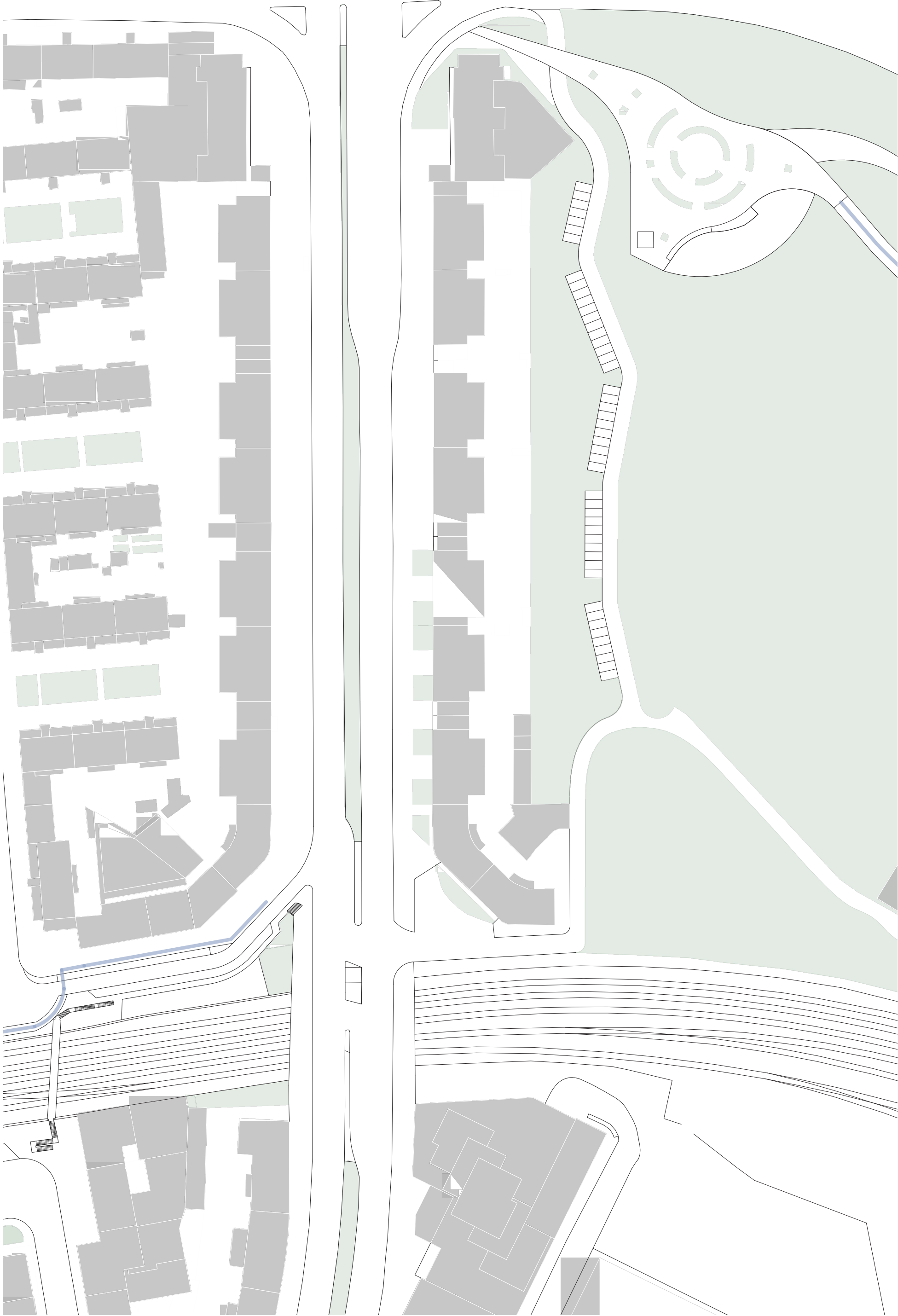


Fig. 124



[...] Ao contrário do que aconteceu na maioria dos casos de grandes cidades, a nova Lisboa, mecânica e geométrica, não pôs em causa a cidade velha, desenvolvendo-se por ampliação e não por reconversão. Este facto tem, na origem, a reconstrução pombalina da Baixa e áreas limítrofes (incluindo a “alta” do Chiado) que modernizara Lisboa, um século antes. O amplo centro pós-terramoto permitiu que os bairros históricos se mantivessem e, como já disse, é a matriz orgânica e histórica da cidade fino-oitocentista.⁵⁰

Enquanto os terrenos de cultivo permaneceram, a linha não constituiu um problema. As propriedades adaptaram-se à divisão produzida pela construção da linha, tendo sido criados diversos atravessamentos — através de passagens de nível, trilhos, pequenos túneis para passagem de pessoas ou distribuição de água para assegurar as regas. Francisco Furtado relembra também em *A ferrovia em Portugal: Passado, presente e futuro*, que O caminho de ferro é o ícone máximo da Revolução Industrial [...] O comboio permitia deslocar muito maior volume de passageiros e mercadorias, em tempos muito mais curtos, por distâncias mais longas, em maior conforto e a um preço bem mais baixo do que qualquer outra alternativa. A ferrovia representou uma mudança qualitativa nos

⁵⁰ SILVA, Raquel Henriques da — «Das Avenidas Novas à Avenida Berna». *In* Revista do Instituto de História da Arte n.º 2. Lisboa: Edições Colibri/Instituto de História da Arte — Faculdade de Ciências Sociais e Humanas/UNL, 2006. p. 133. Disponível em: <http://hdl.handle.net/10362/12455> (consultado em 12/07/22).

transportes com profunda influência na economia, política, usos do solo, cultura e modos de vida. O comboio era o progresso.⁵¹

No início da sua exploração, esse era o maior interesse.

Contudo, atualmente, e principalmente nesta zona, desenvolveu-se uma densa malha urbana: a dinâmica urbana foi aumentando, ao mesmo tempo que o número de linhas aumentou. Levantaram-se então barreiras, e o comboio passou a estar isolado do espaço público, apenas sendo atravessado pontualmente por grandes avenidas e outras passagens aéreas ou subterrâneas [Fig. 126].

⁵¹ FURTADO, Francisco — *A ferrovia em Portugal — Passado, presente e futuro*. Lisboa: Fundação Francisco Manuel dos Santos, 2006. p. 17.

Fig. 126 — Sobre a Linha de Cintura com vista para a atual Estação de Roma-Areeiro.



Fig. 126

União de dois sistemas — Ferroviário e Urbano

Numa área mais específica do planalto, entre Entrecampos e o Parque Urbano do Vale da Montanha, [Fig. 127] podemos observar que a Avenida da República e a Avenida Almirante Gago Coutinho delimitam a cidade consolidada, e que para lá destes eixos o sistema de paisagem altera-se, tal como o desenho da cidade: este território caracteriza-se por construções dispersas, espaços expectantes e desqualificados. A Linha de Cintura, por sua vez, cria descontinuidades urbanas. Alguns arruamentos, antigos caminhos rurais que faziam parte do sistema radial, são por esta interrompidos — nomeadamente a Rua de Entrecampos e a Rua Agostinho Lourenço. Foram então erguidas passagens aéreas nestes locais críticos, mas a separação visual e física mantém-se presente.

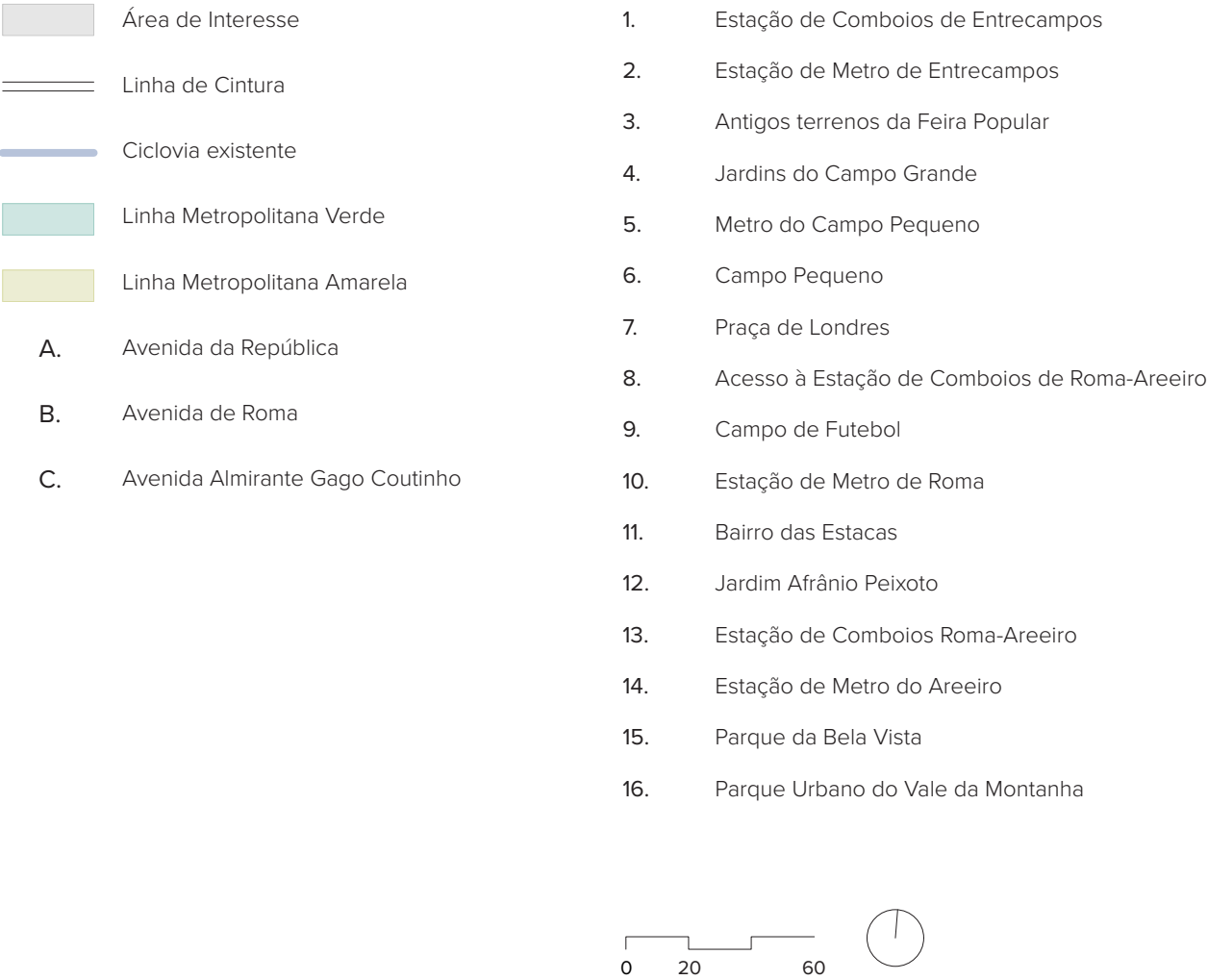
Torna-se então imperativo gerar espaços públicos nestes lugares, de modo a estabelecer uma continuidade urbana, bem como novas dinâmicas entre as diferentes partes da cidade.

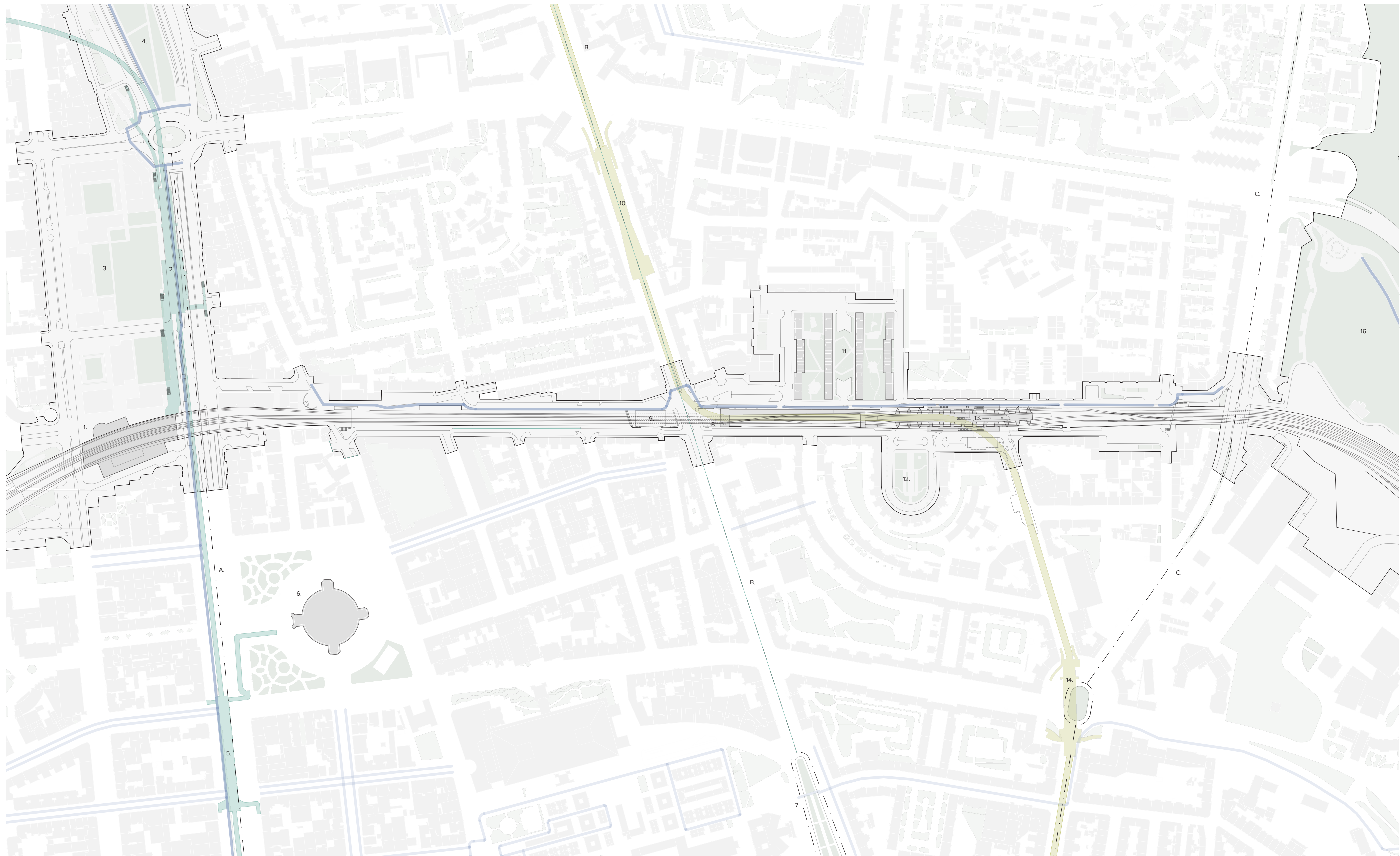
Numa primeira fase, é importante perceber em que tipo de paisagem estamos a intervir. Relativamente aos espaços públicos existentes ao longo da Linha de Cintura, os jardins e os parques estão muito presentes na zona consolidada

Fig. 127 — Planta de localização com área de interesse. Escala .

Planta de localização com área de interesse.

Fig. 127

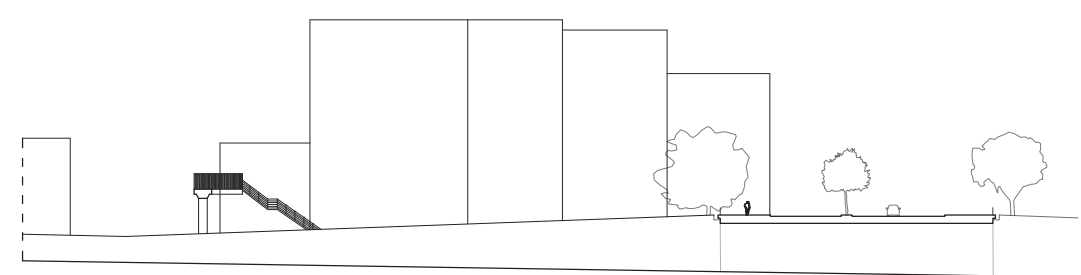
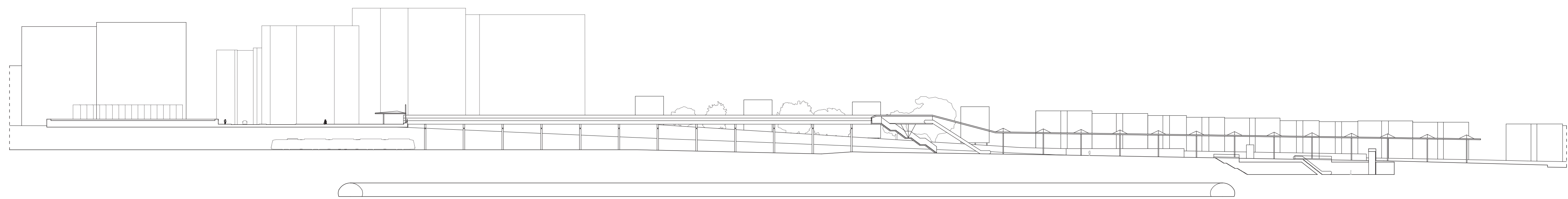
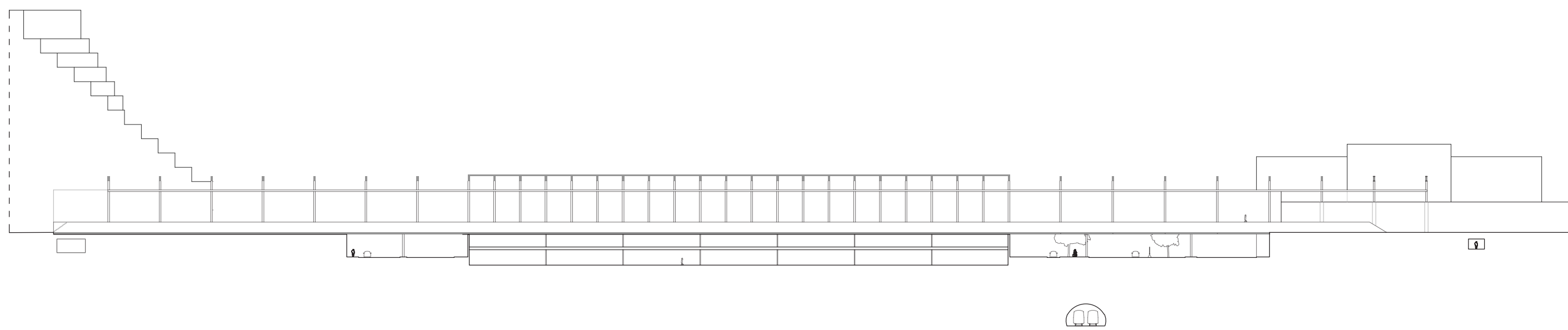




da cidade e apresentam diversas tipologias. O jardim do Campo Pequeno, por exemplo, é muito frequentado graças a ter no seu centro um edifício-monumento que funciona como lugar de grandes eventos, integrando um cinema e um espaço comercial, mas também por estar ladeado pela Avenida da República, um dos eixos mais movimentados do Planalto e da Cidade, tornando o lugar ainda mais atraente e emblemático. No interior do bairro, os jardins Afrânio Peixoto e Fernando Pessa apresentam um carácter semi-privado, geralmente frequentados pelos moradores que vivem nas proximidades. São áreas verdes mais familiares, pelo facto de serem delimitadas por edifícios de habitação e pelo acesso ser feito por vias locais, com pouco movimento. Trata-se de uma zona da cidade em que a tipologia dos espaços verdes varia consoante a sua proximidade com a habitação e com os eixos de circulação — tema ao qual o projeto tem de se adaptar quando se trata de criar novos equipamentos e espaços públicos.

De um ponto de vista topográfico, as áreas de intervenção localizam-se entre dois vales: o Vale de Chelas e o início do Vale de Alcântara [Fig. 128]. Um dos indícios é o comboio: no sentido Sete-Rios - Roma-Areeiro, o comboio sobe ligeiramente até Entrecampos, passa por um viaduto, estabiliza até Roma-Areei-

Fig. 128 — Perfil da Linha Férrea de Cintura desde a Estação de Entrecampos até a Avenida Almirante Gago Coutinho. Escala 1:1000.



ro, passando por baixo da Avenida de Roma, e vai descendo suavemente em direção ao Parque do Vale da Montanha, passando pela Avenida Almirante Gago Coutinho, até ao Vale de Chelas. Essas diferenças de cotas, embora pouco variáveis, são importantes para percebermos em que momentos podemos estabelecer ligações e atravessamentos, através de espaços públicos, entre a linha férrea e a cidade.

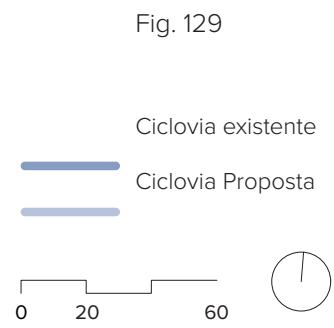
A Avenida de Roma, que desce de maneira suave e uniforme até à Praça de Londres, intersecta a linha férrea como também dois arruamentos, a Avenida Frei Miguel Contreiras e a Avenida São João de Deus, separadas por barreiras físicas e visuais, como se a linha fosse um muro com uma rua diferente para cada lado. Mais uma vez, é perceptível o impacto e o rasgo que a linha provoca na malha urbana.

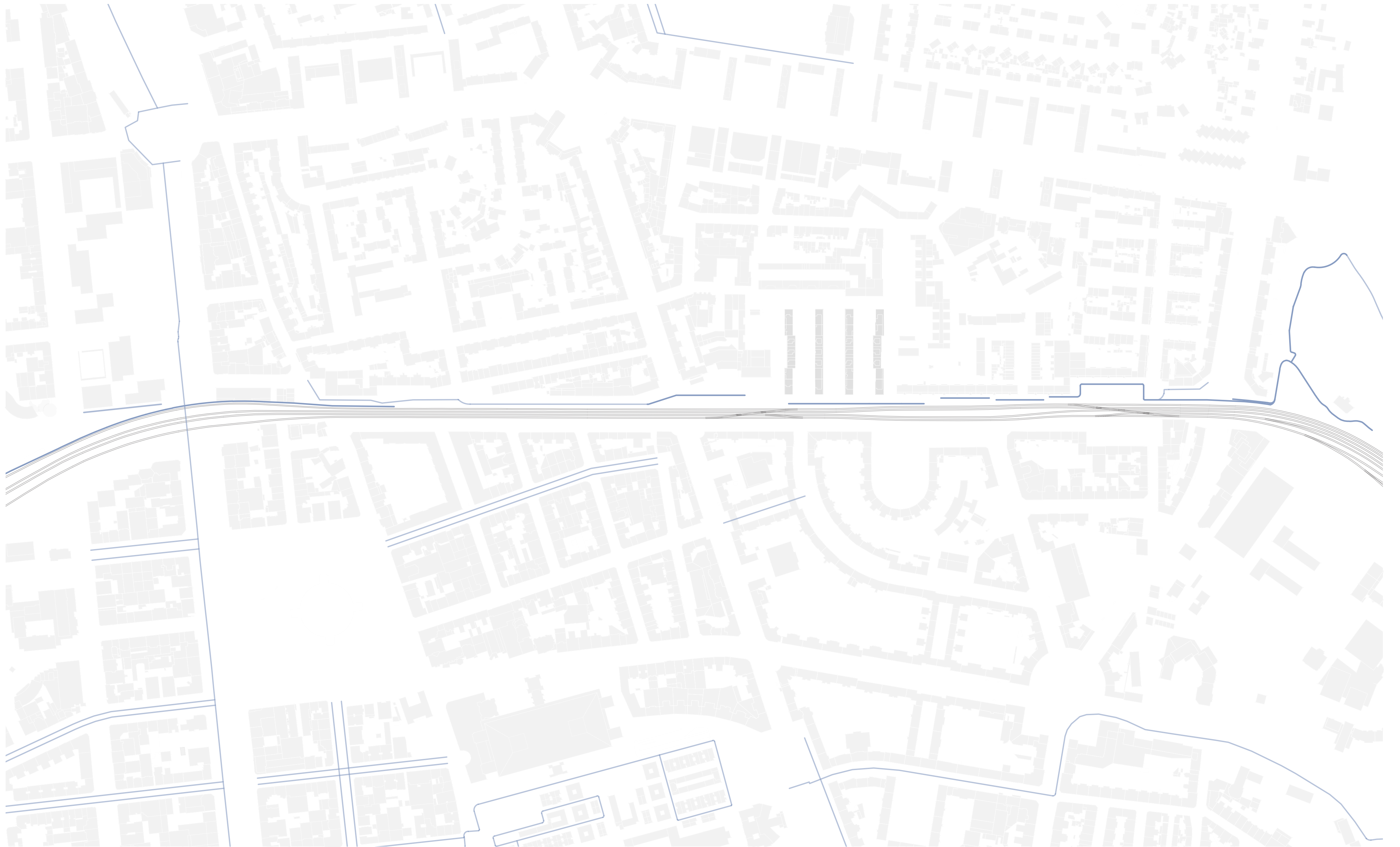
Tendo em conta estas circunstâncias, pretende-se através de espaços e equipamentos públicos estabelecer uma relação entre a cidade e a linha férrea. Nos três cruzamentos analisados nesta dissertação serão criadas diversas tipologias de espaço público, ligados entre si através da linha férrea, agora acompanhada

por uma segunda linha — uma ciclovia que liga o sistema existente do Parque Urbano do Vale da Montanha, parte integrante do Corredor Verde Oriental⁵², à ciclovia da Avenida da República que, por sua vez, estabelece ligações com o centro da cidade e a zona do Campo Grande [Fig. 129].

52 O Corredor Verde Oriental desenvolve-se na zona sul do Parque da Bela Vista, abrange diversos espaços verdes da zona oriental da cidade estendendo-se até a zona ribeirinha de Xabregas e até ao novo Parque Ribeirinho Oriental da Matinha. Este Corredor Verde constitui a segunda maior área verde da cidade, com o Parque da Bela Vista, o Parque do Vale da Montanha, o Parque do Casal Vistoso, o Parque do Vale Fundão e o Parque da Quinta das Flores, entre outros.

Planta de localização e a nova ciclovia. Desenho da autora.





Entrecampos — Democratização do espaço público

A Estação de Entrecampos — localizada, como o nome indica, entre o Campo Pequeno e o Campo Grande, sobre as avenidas 5 de Outubro e da República —, consiste numa interface que resulta do cruzamento entre dois grandes eixos: a Linha Férrea de Cintura e a Avenida da República. A zona onde se integra a estação é composta essencialmente por edifícios de escritórios, hotéis, áreas comerciais e alguma habitação. O Projeto de Renovação da Estação do Rego (1995) foi substituído pela construção da estação de metro de Entrecampos, que abriu ao público em 1998. Este projeto incluiu também a desativação do Mercado Abastecedor de Lisboa e a demolição de toda a construção ilegal que se foi estabelecendo ao longo da linha férrea.⁵³ Nos últimos trinta anos, Entrecampos foi, portanto, ganhando protagonismo, principalmente com a terceirização das Avenidas Novas, que rapidamente foram ocupadas por escritórios, tomando o lugar da habitação. Da autoria do Arquiteto Carlos Roxo, a estação de Entrecampos é composta por três pisos, que se estendem ao longo da linha férrea, desde a Avenida 5 de Outubro até à Avenida da República. O piso térreo encontra-se a uma cota mais baixa que o nível da rua. Esta decisão originou a criação de uma série de rampas e escadas, que dificultam o acesso, tornam o espaço visualmente complexo e o seu atravessamento, pouco prático. A proposta é a de

⁵³ Ver, sobre este assunto: VAZ, Diogo; GUEDES, M. Sousa — *Plano de Estruturação Urbanística da Zona do Rego – Estudo Preliminar*. Lisboa: Câmara Municipal de Lisboa, 1995.

Fig. 130 — Antigos terrenos da Feira Popular com vista sobre a Estação de Entrecampos.
Fig. 131 — Entrada Sul da Estação de Entrecampos.



Fig. 130



Fig. 131

eliminar o piso intermédio da estação, alinhar o piso térreo com o nível da rua [Figg. 132-133] e, deste modo, desobstruir a parte inferior do viaduto, criando mais fluidez de um lado e do outro da linha e entre as duas avenidas, através de um espaço público contínuo, que incluiria o piso térreo da estação, mas também parte dos terrenos da antiga Feira Popular — considerando parcialmente o projeto da autoria de Ana Monteiro da Costa e Eduardo Souto de Moura, que abrange uma grande parte da zona de Entrecampos [Fig. 134].

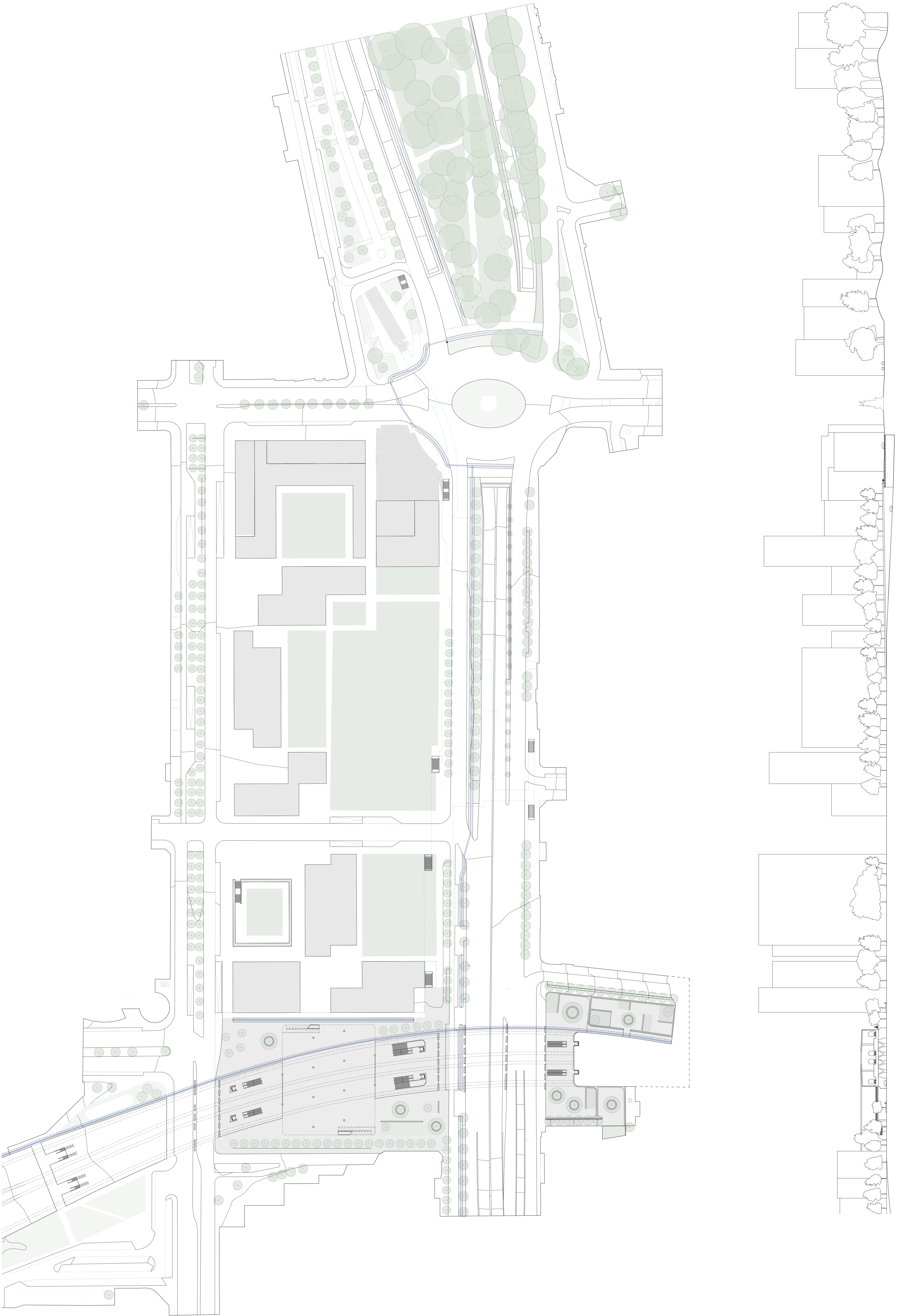
Fig. 132 — Planta Piso 0. Estação de Entrecampos. Proposta. Escala 1:1000.

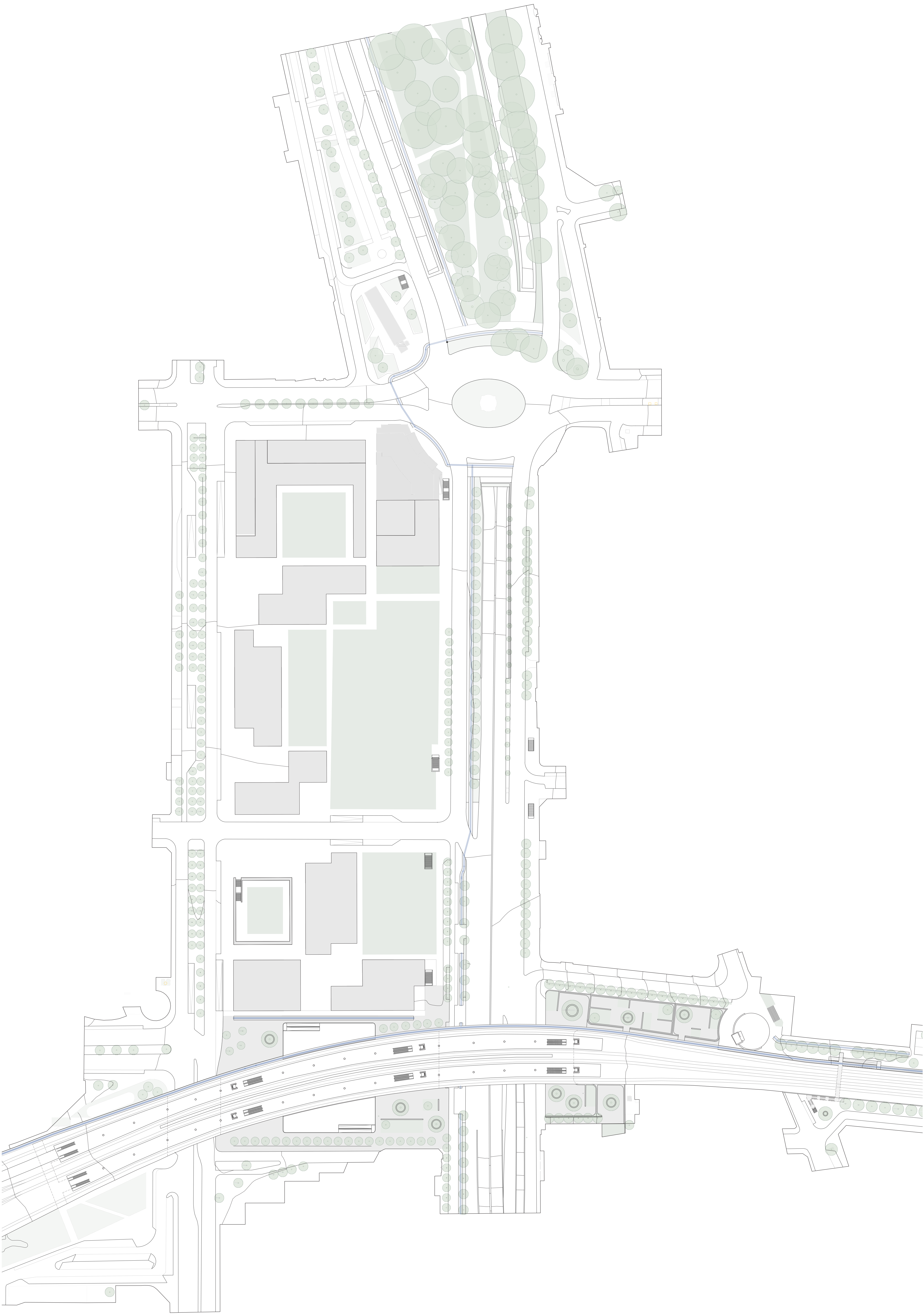
Fig. 133 — Planta Piso 1. Estação de Entrecampos. Proposta. Escala 1:1000.

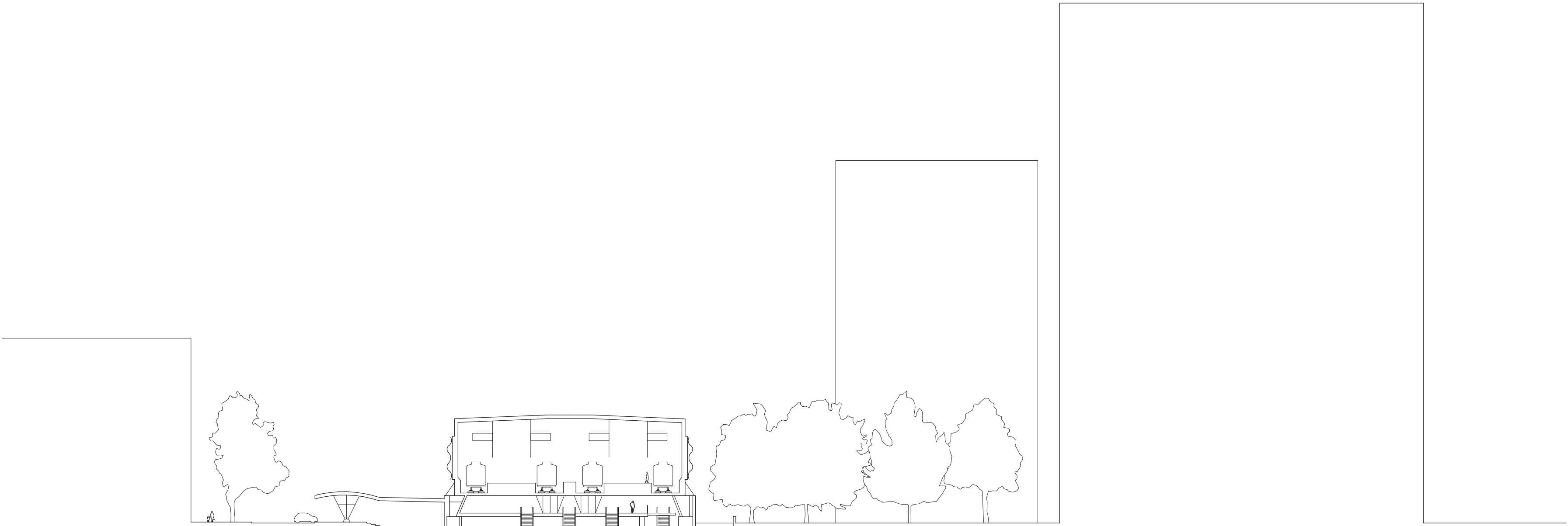
Fig. 134 — Cortes transversais. Existente/Proposta. Escala 1:1000.

Fig. 135 — Axonometria da Estação de Entrecampos até ao Campo Grande.

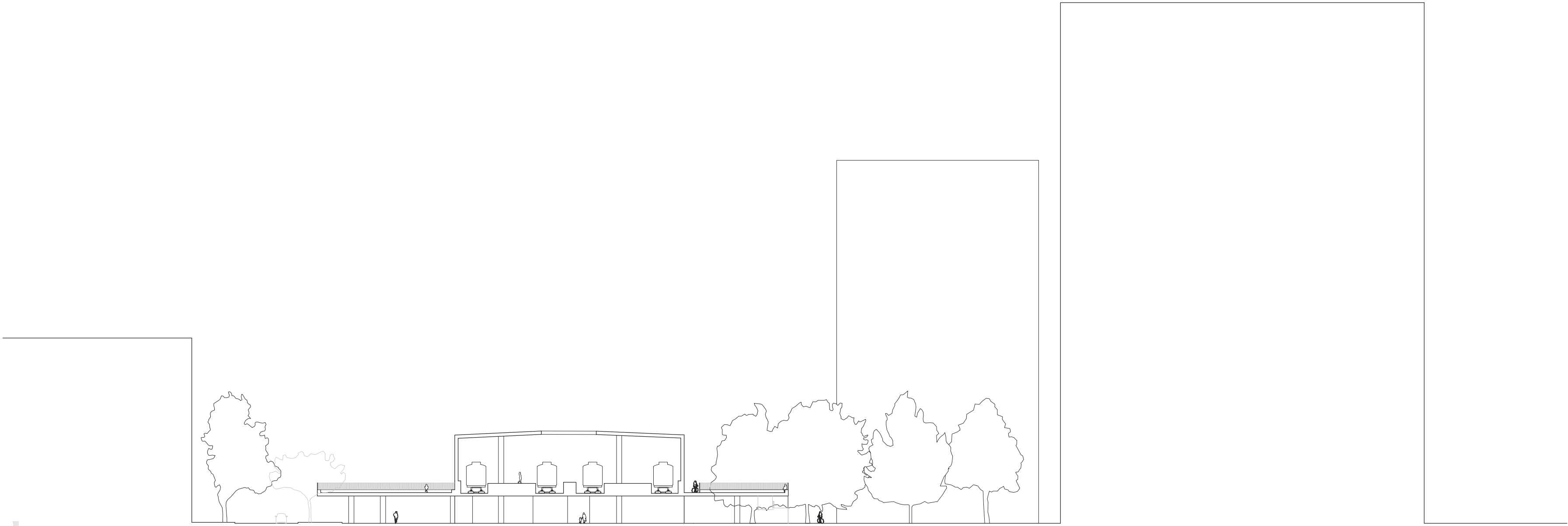
Fig. 136 — Imagem de ambiente do proposto.





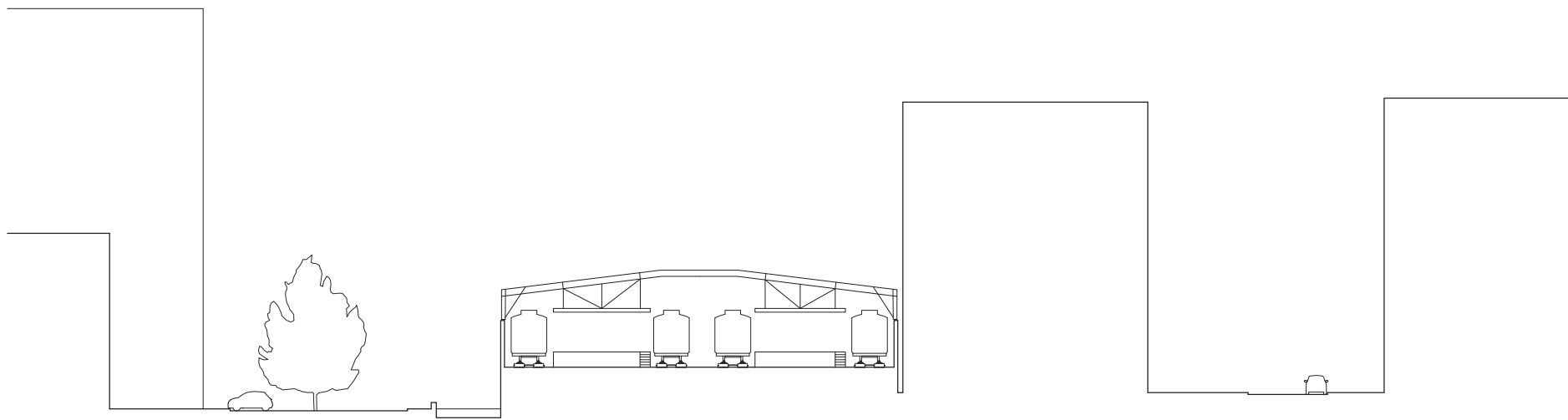


A

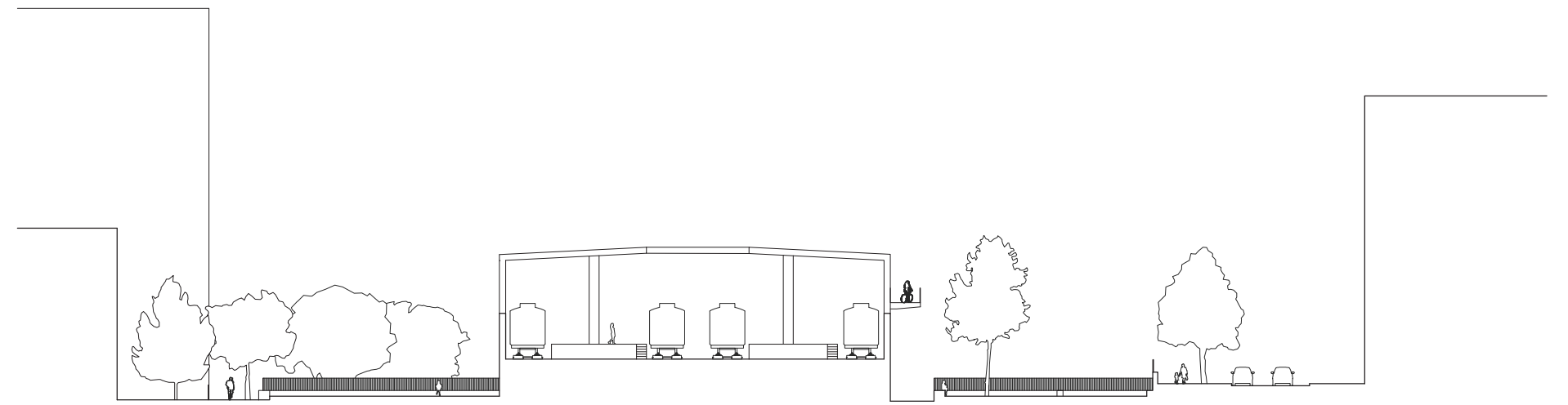


A'

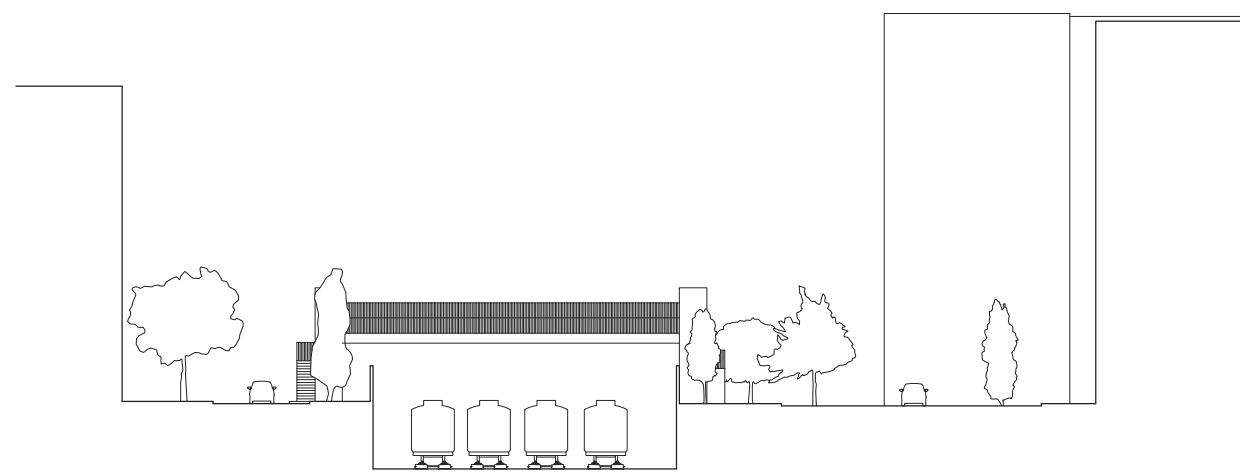




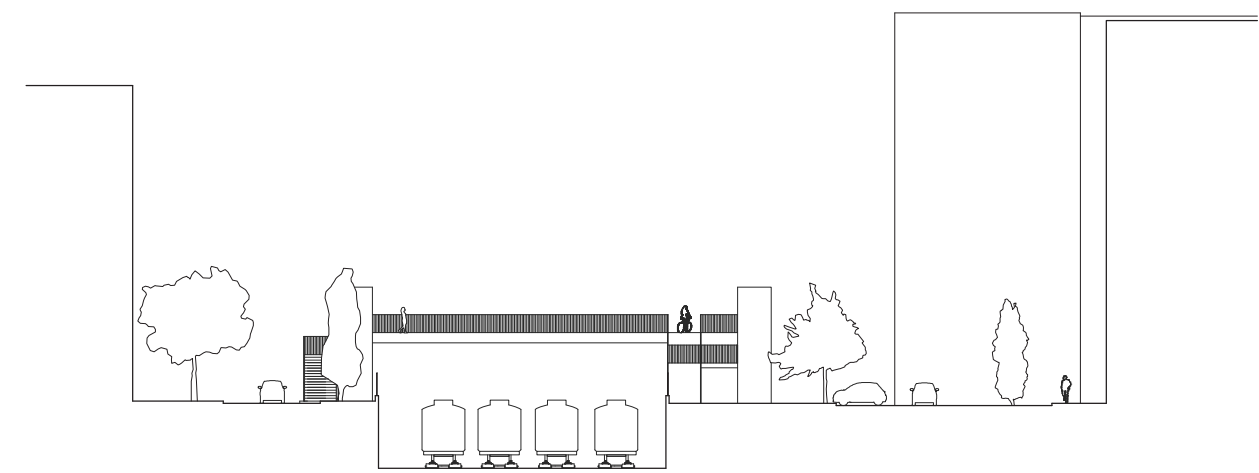
B



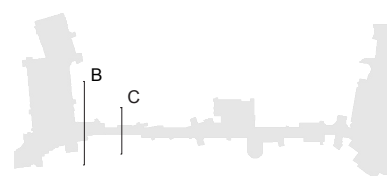
B'



C



C'



Axonometria explodida - Estação de Entrecampos - Proposta

Fig. 135

- 1. Acessos verticais
- 2. Ciclovia
- 3. Cais
- 4. Praça
- 5. Antigos terrenos da Feira Popular

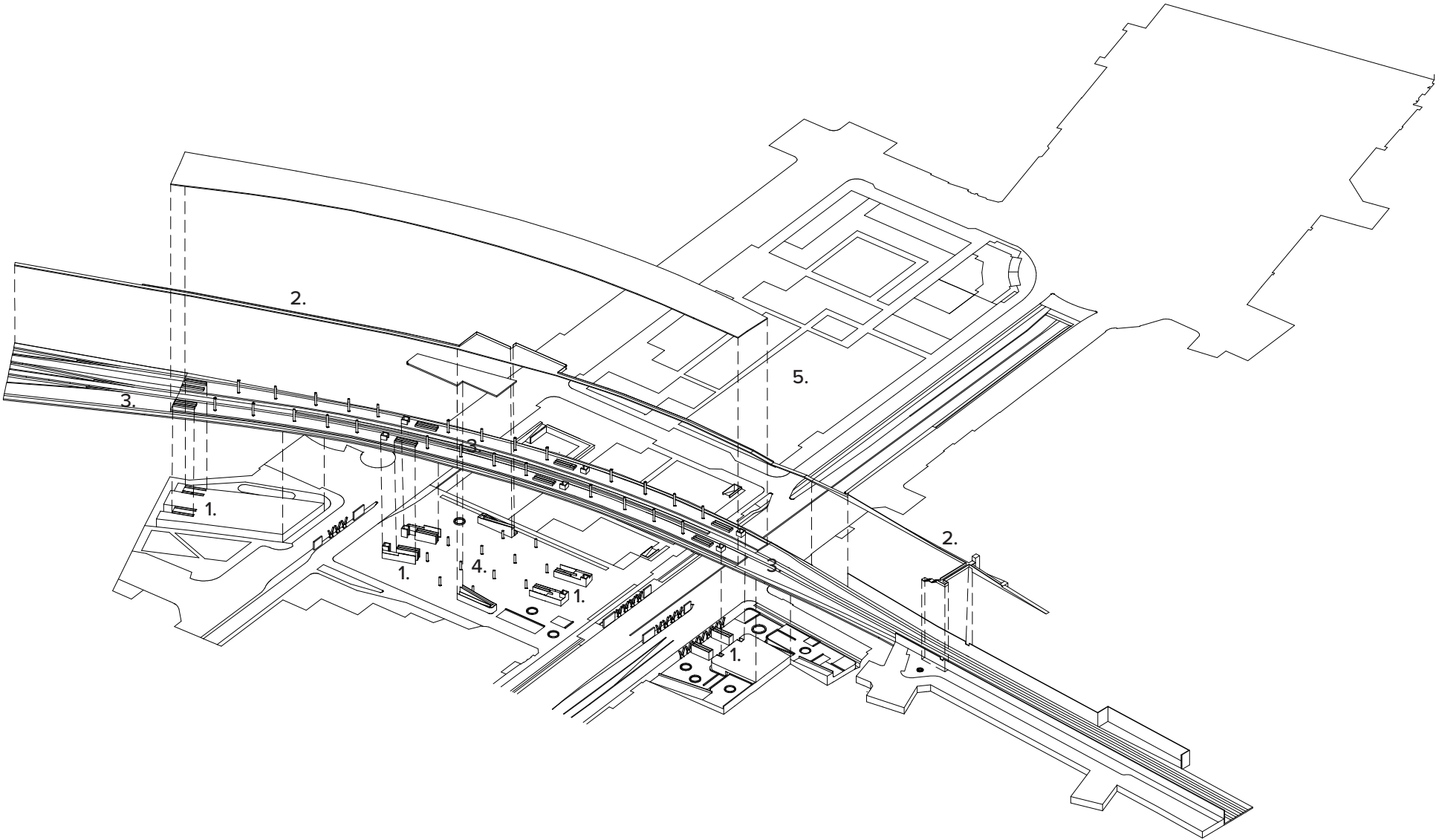




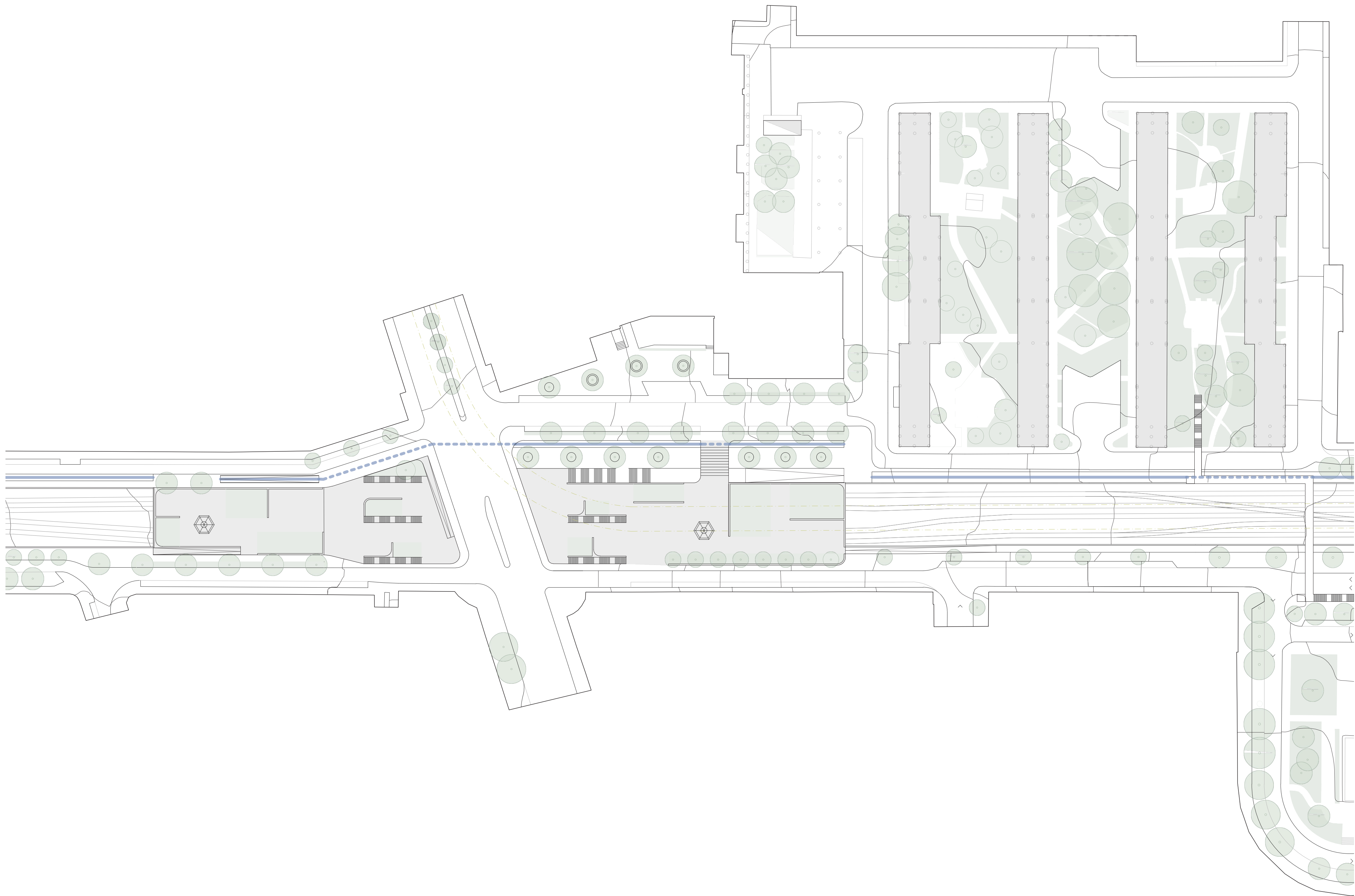
Fig. 136

Um novo lugar para a Estação de Roma-Areeiro

A hipótese de integração da Linha Férrea de Cintura no sistema urbano tem como base a área do cruzamento da Avenida de Roma com a Linha de Cintura. A avenida é atualmente bastante movimentada por ser delimitada por equipamentos públicos — nomeadamente teatros, hotéis, piscinas, mercado, comércio, entre outros. No entanto, basta afastar-nos alguns metros de um lado ou do outro da avenida, e entramos numa área essencialmente residencial, calma e com apenas algum comércio. A atual estação de Roma-Areeiro situa-se em plena zona residencial, um «não-lugar» plantado no meio de um lugar, que acaba por ajudar a descaracterizar. É como se a dinâmica e o ruído desta infraestrutura tivessem sido estendidos até esta área residencial. A hipótese levantada consiste em re-localizar a estação de Roma-Areeiro no cruzamento entre a Avenida de Roma e a Linha de Cintura, [Figg. 137-138] a fim de concentrar os equipamentos públicos num único lugar, criando, desta forma, continuidade urbana de um lado e do outro da linha, como também da avenida. Com esta intervenção procura-se também devolver ao lugar o seu carácter de bairro tradicional e uma vista desobstruída para o outro lado da linha. Assim sendo, o cais do comboio deixaria de ser apenas um lugar de espera e passaria a constituir um atravessamento da avenida. Esta hipótese consiste assim em conectar e articular o mundo

Fig. 137 — Planta da nova Praça situada no cruzamento entre a Avenida de Roma e a Linha de Cintura. Escala 1:1000.

Fig. 138 — Planta Piso -1. Estação de Roma-Areeiro. Proposta. Escala 1:1000.



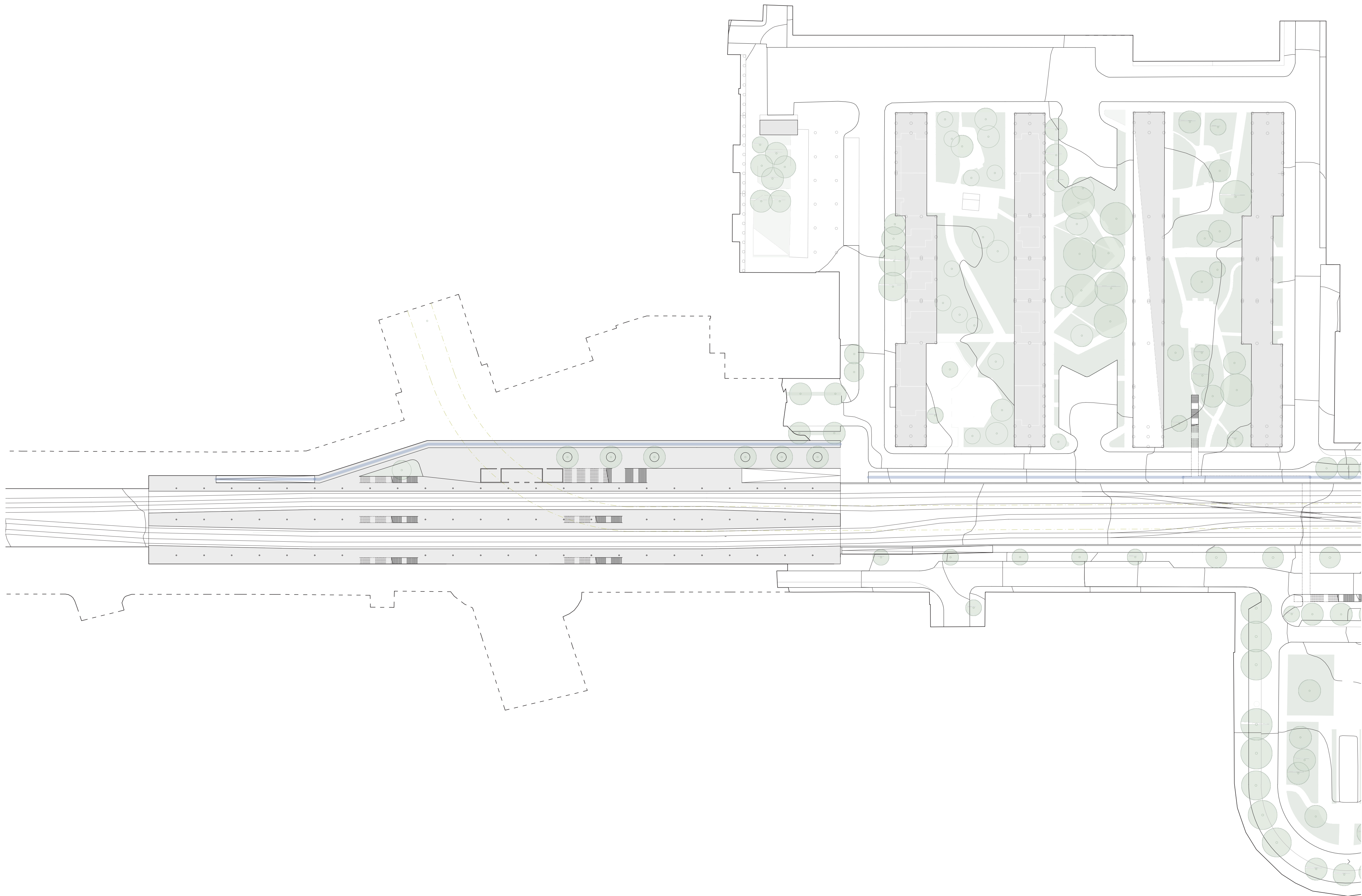
do comboio com o da cidade, unindo os equipamentos públicos que constituem cada um desses mundos. Pretende-se ainda que a ciclovia funcionasse como infraestrutura urbana, que passaria a acompanhar a linha férrea desde o Parque do Vale da Montanha até Entrecampos e, desta forma, inserindo a Linha de Cintura no sistema urbano [Figg. 139-140].

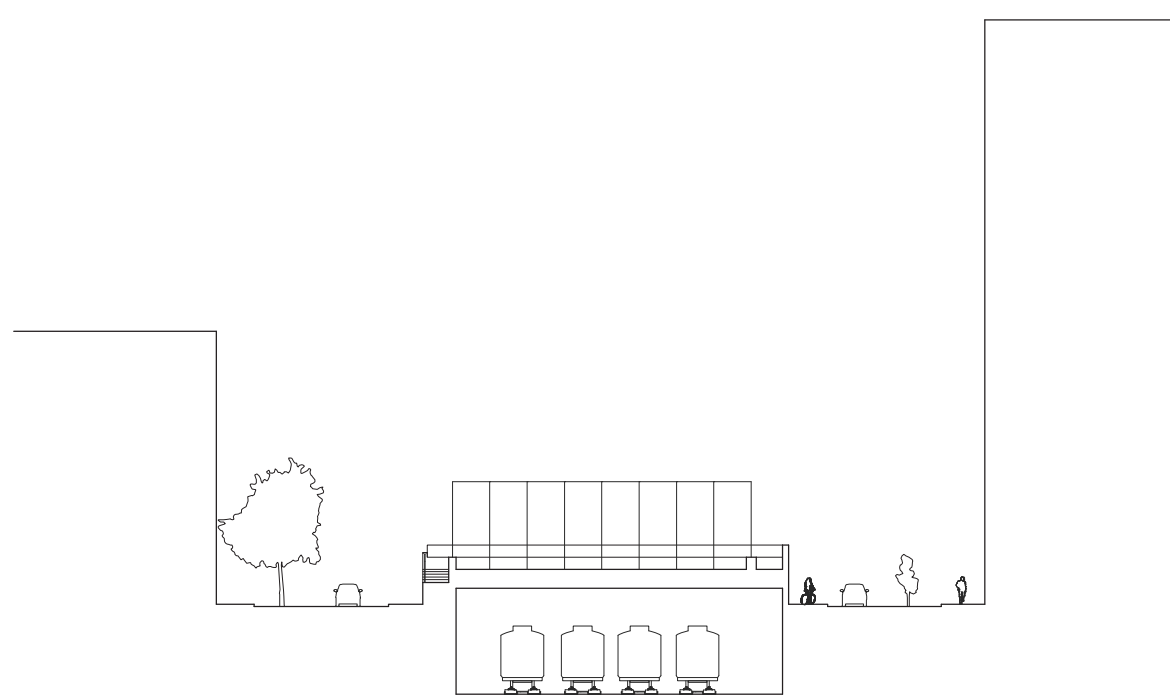
Fig. 139 — Cortes transversais. Existente/Proposto Estação de Roma-Areeiro. Escala 1:1000.

Fig. 140 — Pormenores construtivos. Proposta. Escala 1:20 e 1:5.

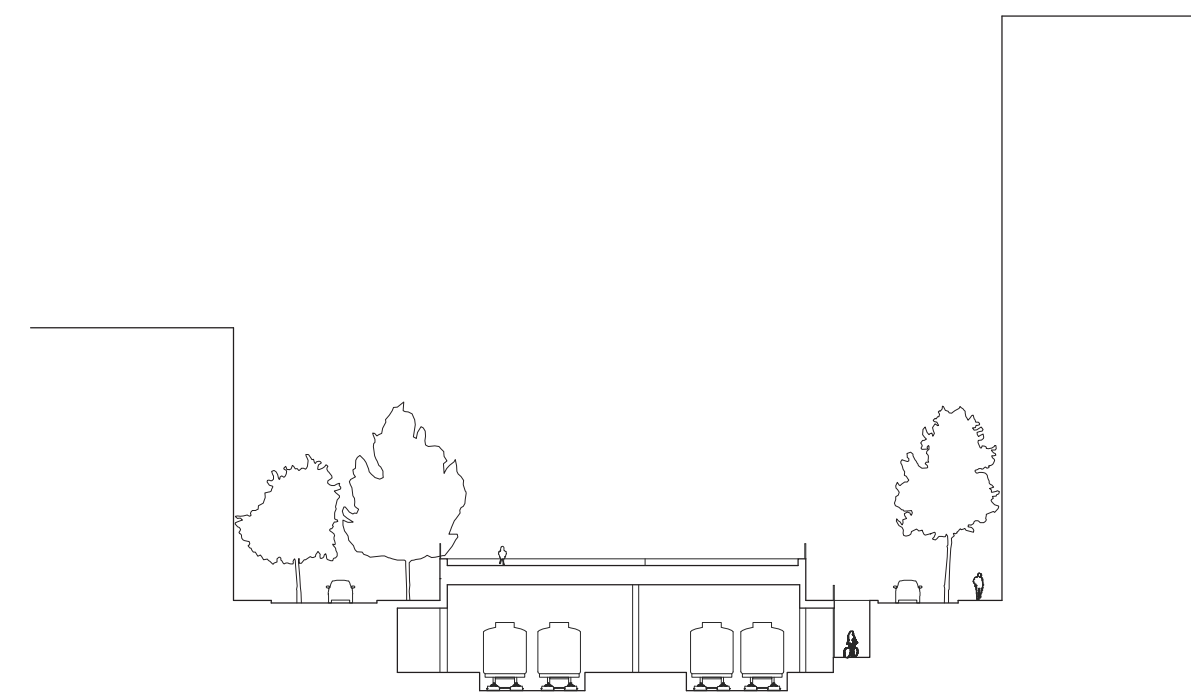
Fig. 141 — Axonometria da nova Praça e da nova Estação de Roma-Areeiro.

Fig. 142 — Imagem de ambiente da proposta.

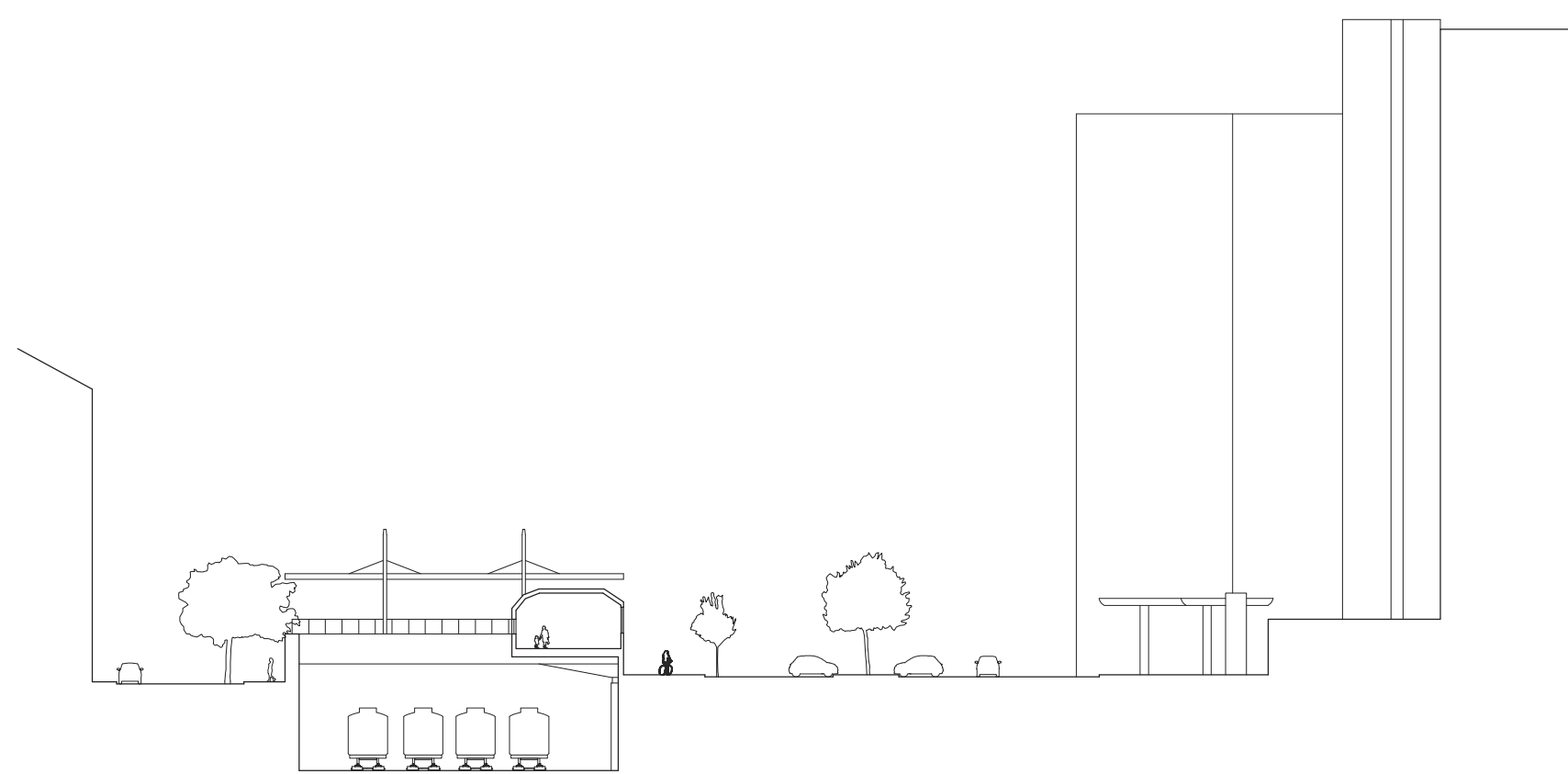




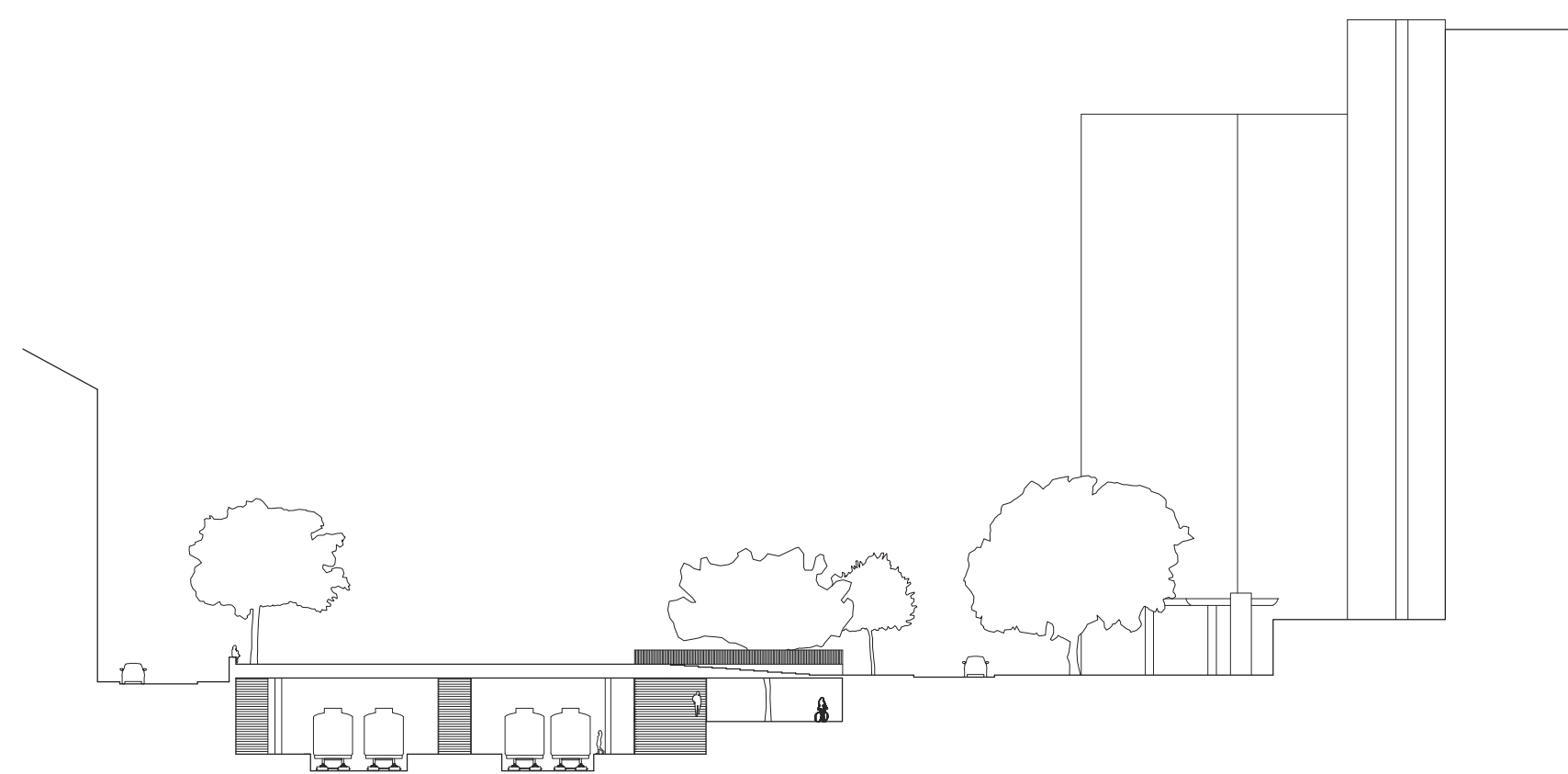
D



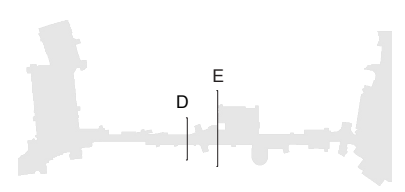
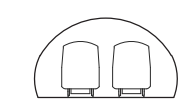
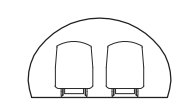
D'

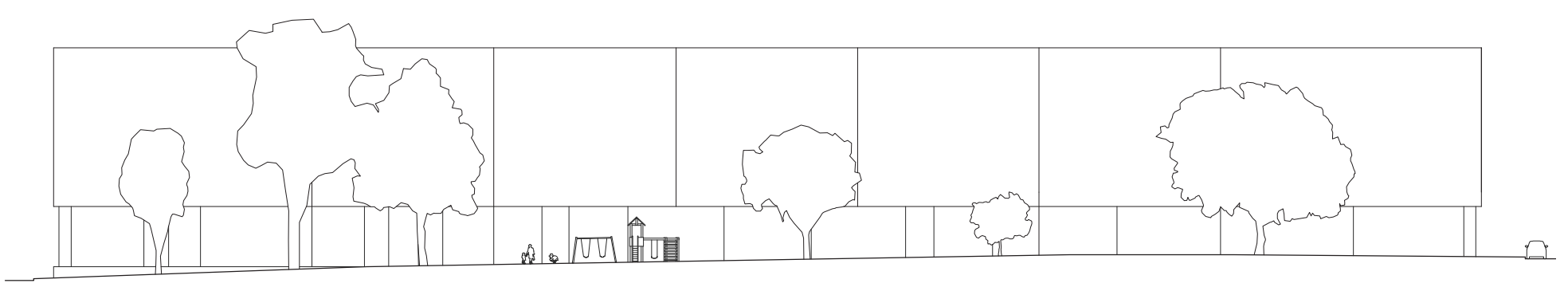


E

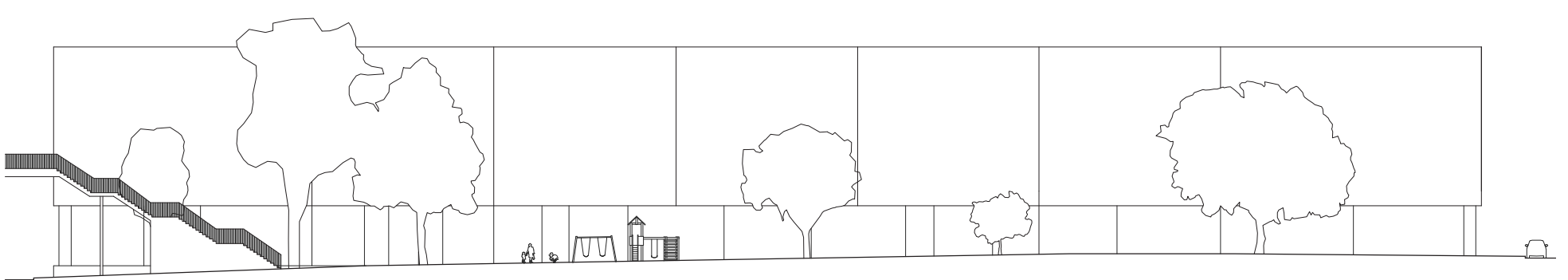
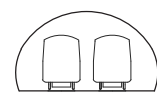


E'

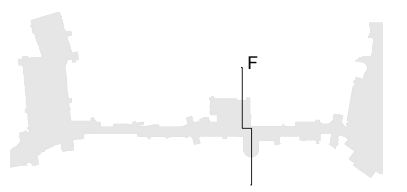
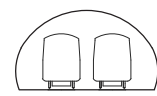


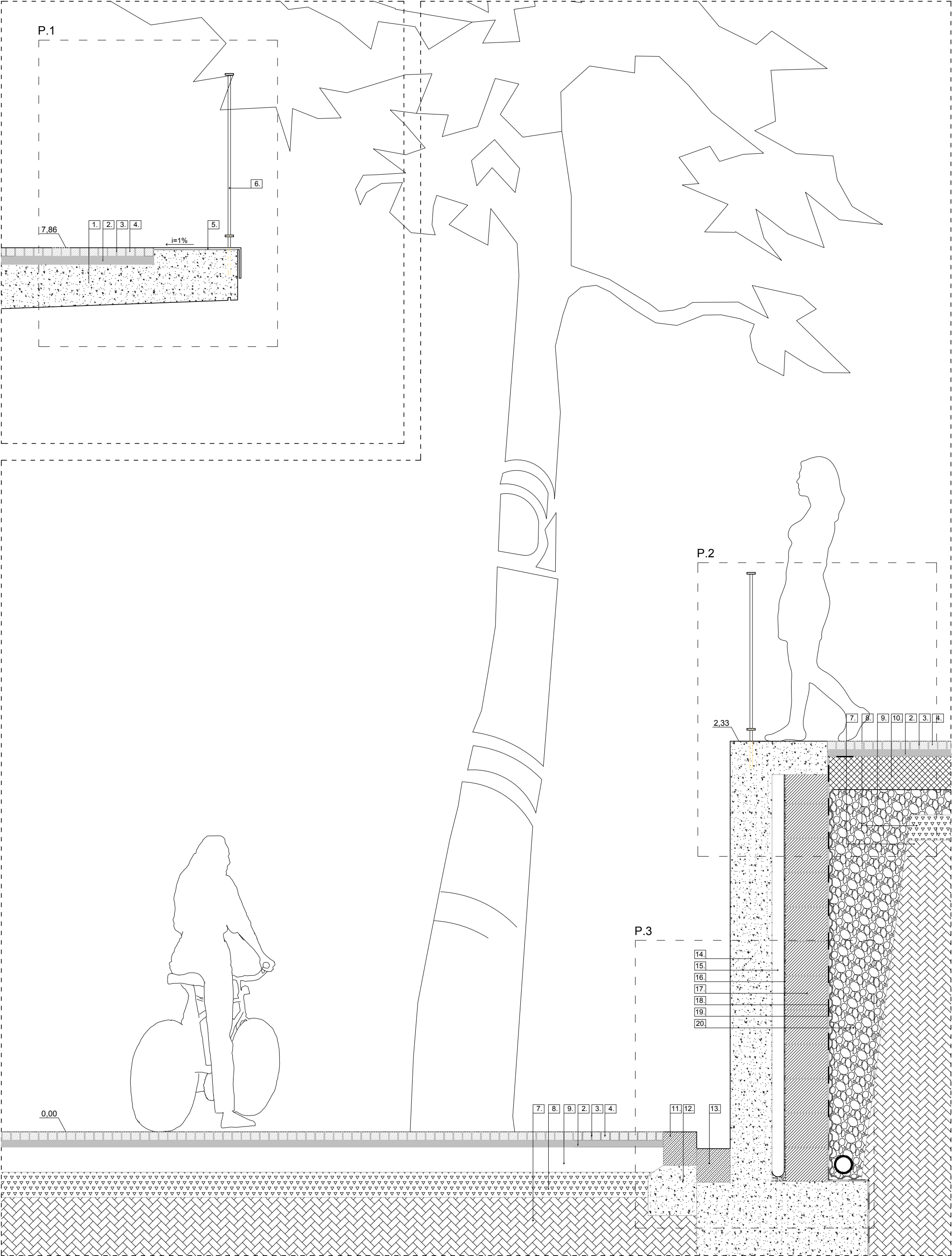


F



F'





Corte - Escala 1:20

1. Suporte: laje em betão armado - espessura 25cm com inclinação 1%
2. Camada para assentamento com 4 cm, de mistura de cimento e areia do rio lavada
3. Junta preenchida a pó de pedra calcária
4. Calçada miúda em calcário vidraço (5 à 7cm) com cubos aparelhados
5. Rufo em zinco lacado a branco
6. Guarda metálica lacada a branco
7. Trabalhos preparatórios - Solos bem compactados
8. Base: *Tout-venant* compactado com espessura de 15cm
9. Assentamento: brita compactada com espessura de 15 cm
10. Laje térrea: massame com malha sol com espessura 20 cm
11. Lancil de pedra de vidraço rijo 20x20
12. Fundação em betão c16/20
13. Lancil de travamento de pedra vidraço 11x11
14. Betão armado 25cm
15. Caixa de ar com 8cm de espessura
16. Caleira com impermeabilização e drenagem em caixa de ar
17. Alvenaria de blocos de betão 20x25x40cm
18. Sistema de impermeabilização: telas asfálticas
19. Tela drenant
20. Cone de brita.

Pormenor 1 - Escala 1:5

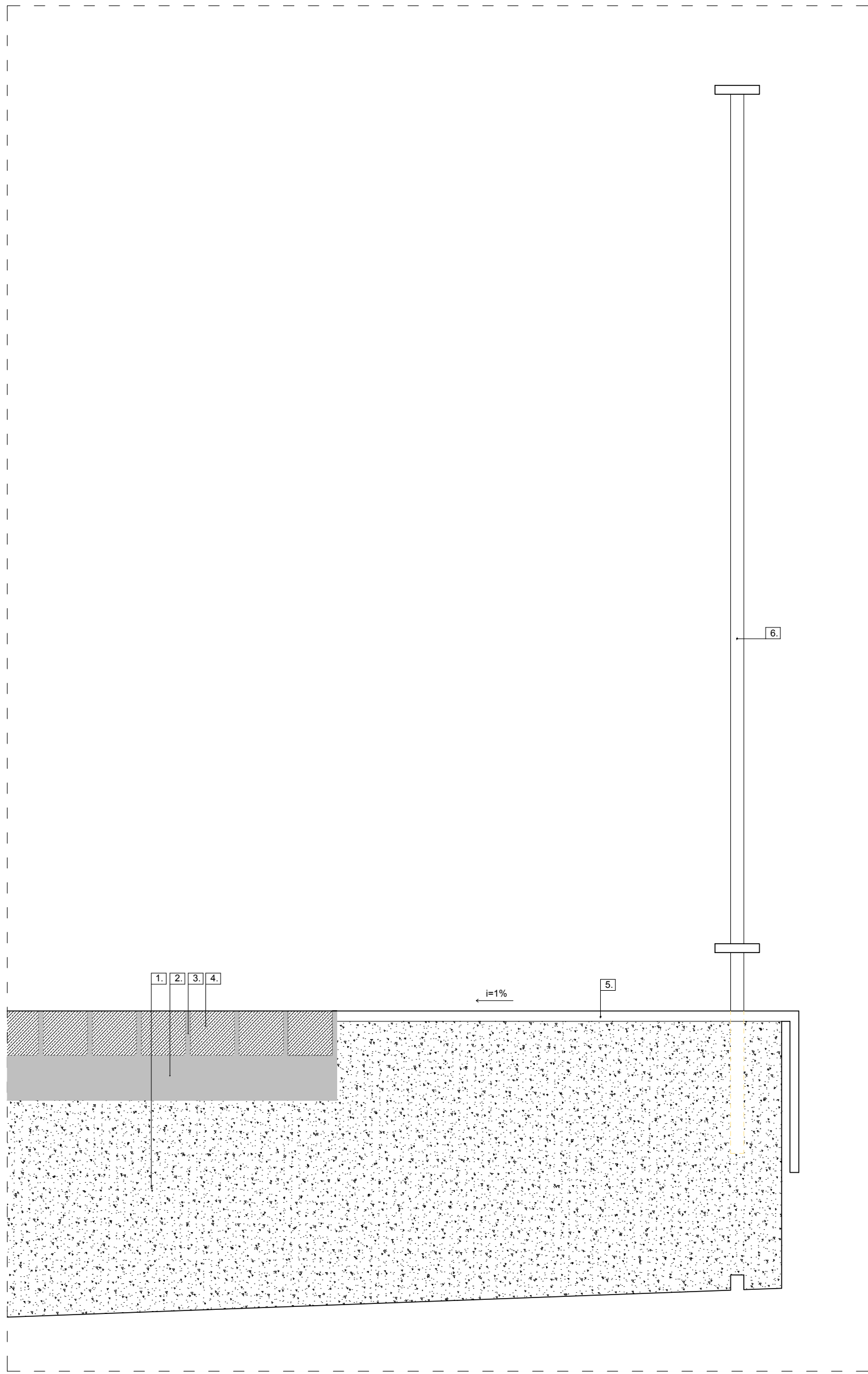
1. Suporte: laje em betão armado - espessura 25cm com inclinação 1%
2. Camada para assentamento com 4 cm, de mistura de cimento e areia do rio lavada
3. Junta preenchida a pó de pedra calcária
4. Calçada miúda em calcário vidraço (5 à 7cm) com cubos aparelhados
5. Rufo em zinco lacado a branco
6. Guarda metálica lacada a branco.

Pormenor 2 - Esc. 1:5

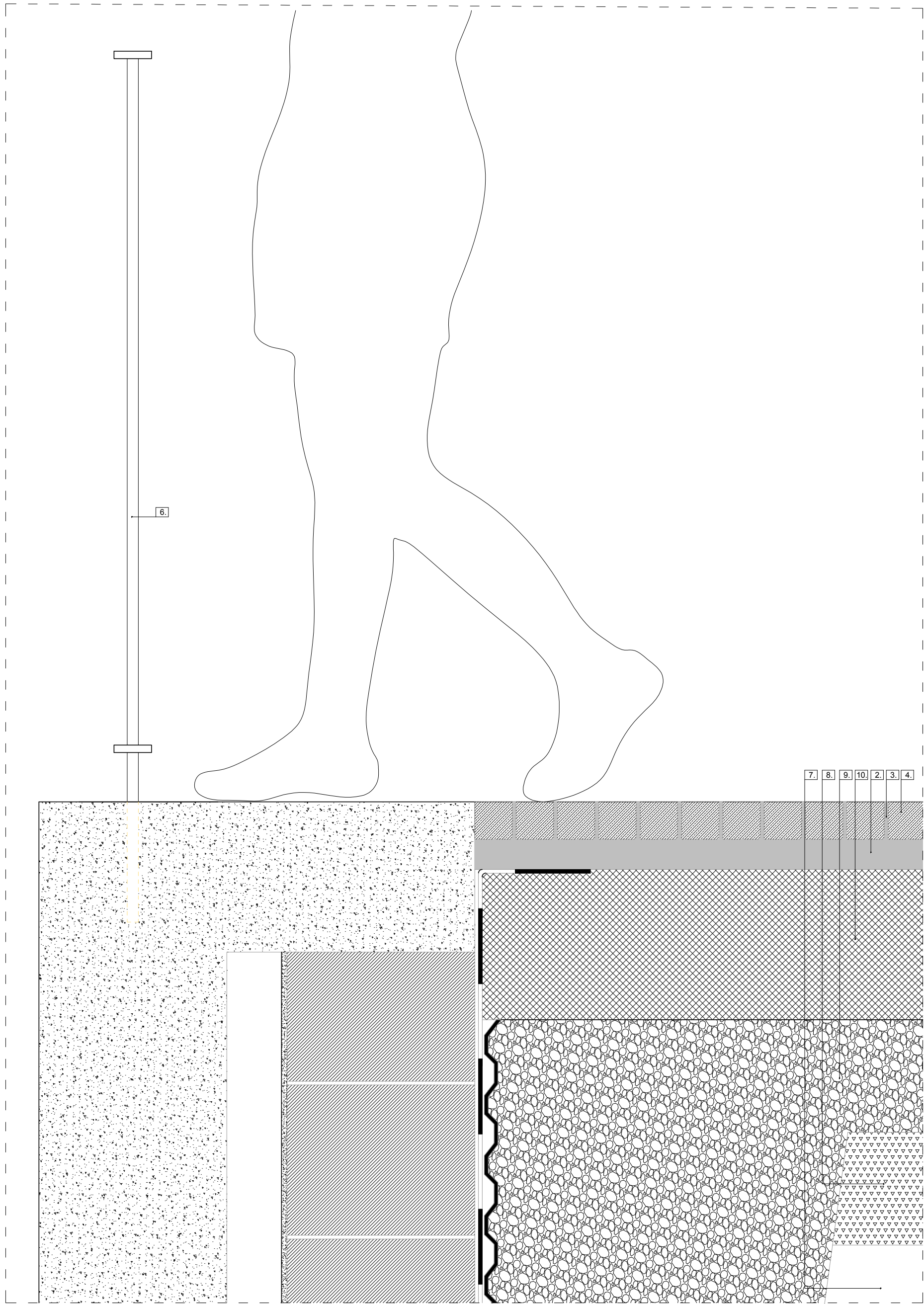
6. Guarda metálica lacada a branco
7. Trabalhos preparatórios - Solos bem compactados
8. Base: *Tout-venant* compactado com espessura de 15cm
9. Assentamento: brita compactada com espessura de 15 cm
10. Laje térrea: massame com malha sol com espessura 20 cm
2. Camada para assentamento com 4 cm, de mistura de cimento e areia do rio lavada
3. Junta preenchida a pó de pedra calcária
4. Calçada miúda em calcário vidraço (5 à 7cm) com cubos aparelhados.

Pormenor 3 - Esc. 1:5

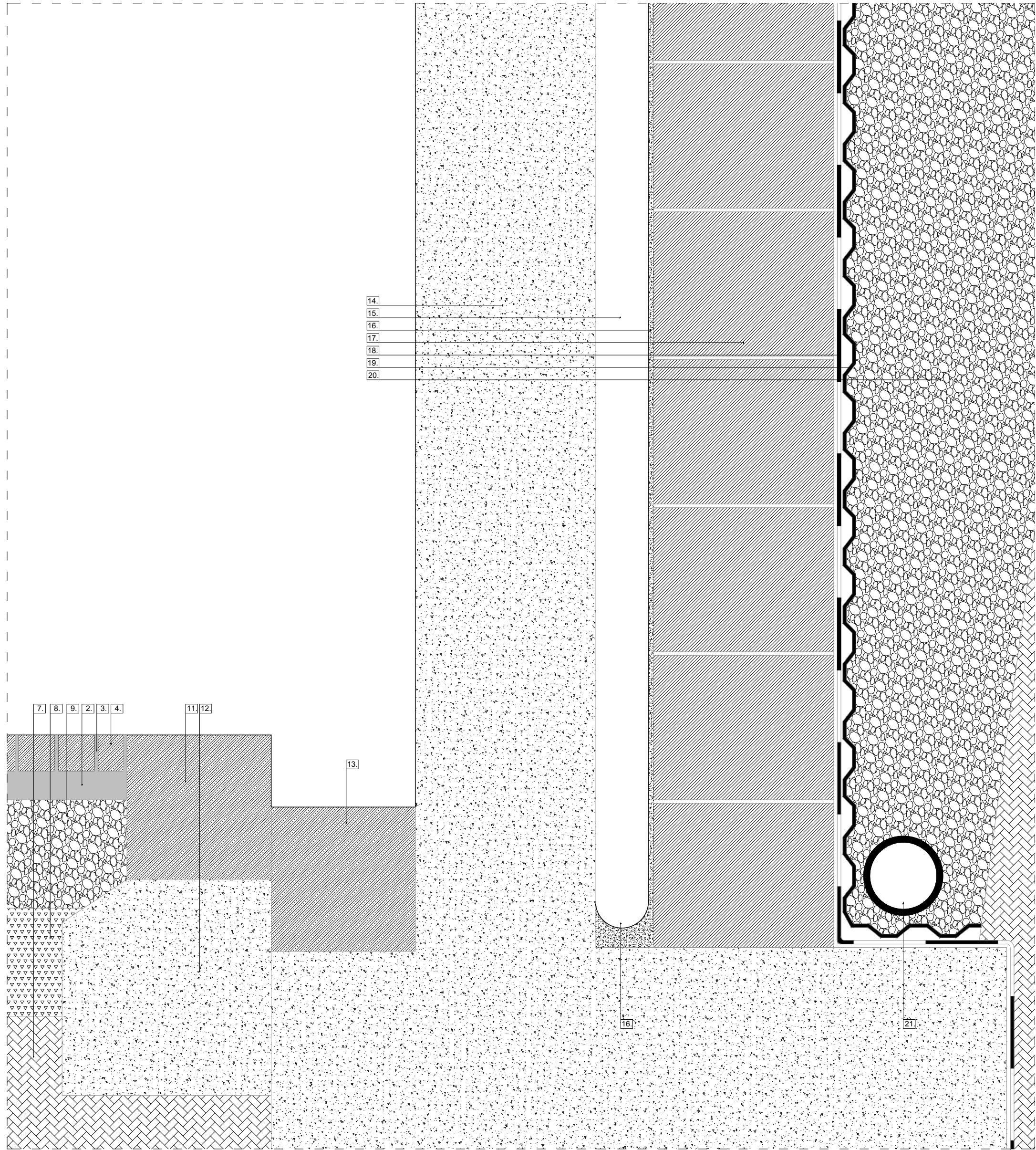
7. Trabalhos preparatórios - Solos bem compactados
8. Base: *Tout-venant* compactado com espessura de 15cm
9. Assentamento: brita compactada com espessura de 15 cm
2. Camada para assentamento com 4 cm, de mistura de cimento e areia do rio lavada
3. Junta preenchida a pó de pedra calcária
4. Calçada miúda em calcário vidraço (5 à 7cm) com cubos aparelhados
11. Lancil de pedra de vidraço rijo 20x20
12. Fundação em betão c16/2
13. Lancil de travamento de pedra vidraço 11x11
14. Betão armado 25cm
15. Caixa de ar com 8cm de espessura
16. Caleira com impermeabilização e drenagem em caixa de ar
17. Alvenaria de blocos de betão 20x25x40cm
18. Sistema de impermeabilização: telas asfálticas
19. Tela drenante
20. Cone de brita
21. Geodreno.



P1



P2



P3

Axonometria explodida - Estação de Roma-Areeiro - Proposta

Fig. 141

- 1. Acessos verticais
- 2. Ciclovia
- 3. Cais
- 4. Praça

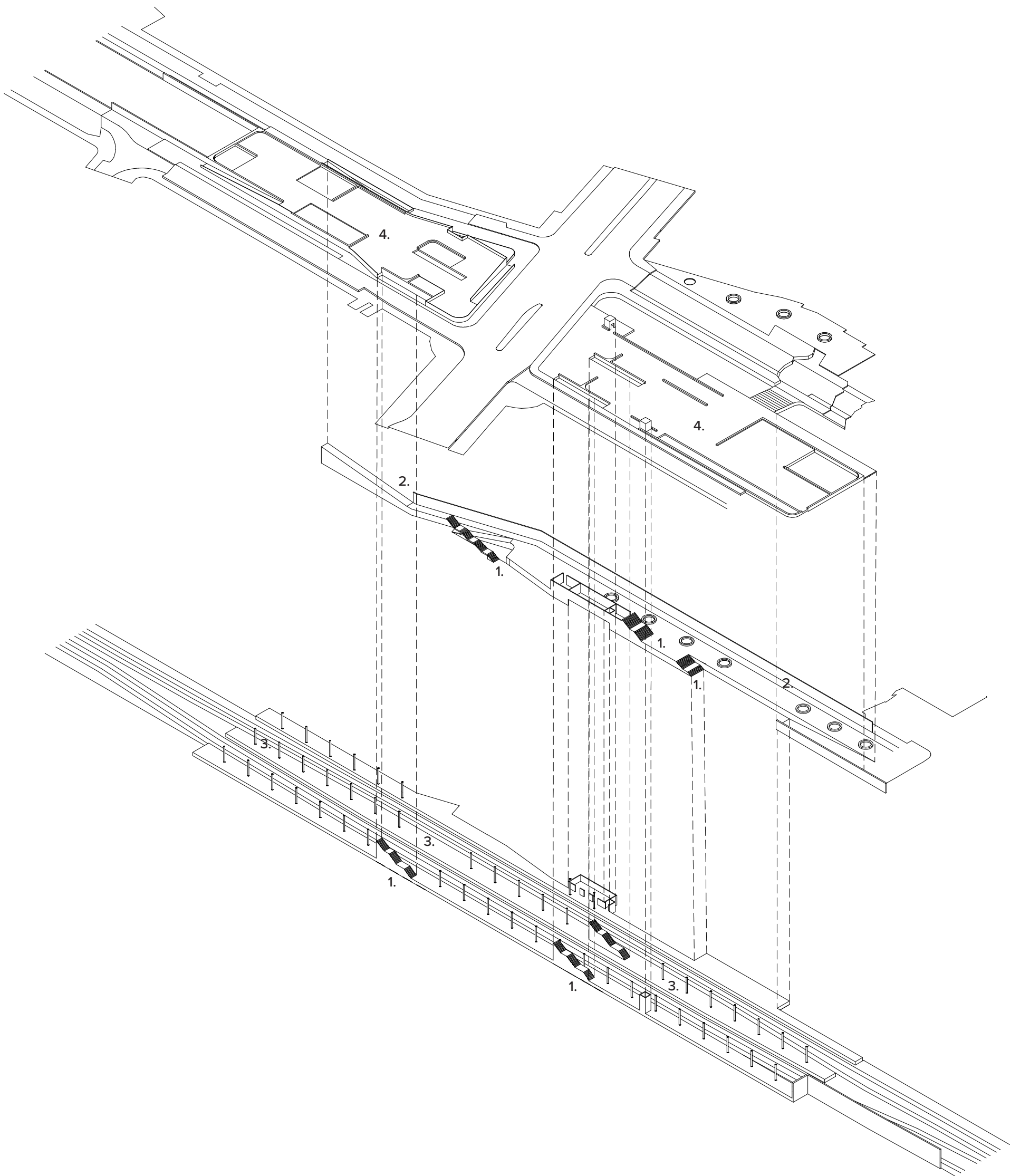




Fig. 142

Gago Coutinho como porta para o Vale

A Avenida Almirante Gago Coutinho faz parte das vias limite do Bairro de Alvalade e marca claramente o fim da cidade consolidada. De um ponto vista topográfico, trata-se da passagem do Planalto para o Vale de Chelas, e é neste cruzamento entre a avenida e a Linha de Cintura que surge a dificuldade em fazer cidade, dada a topografia. Após a sua construção em 1947 e durante muitos anos, as traseiras da avenida eram lugares para sucatas, lixeiras, entre outras construções clandestinas. O Parque da Bela Vista e, mais recentemente, o Parque Urbano do Vale da Montanha trouxeram rapidamente uma nova dinâmica a esta zona. Próximo da área onde se propõe a intervenção, o Parque do Vale da Montanha integra vários circuitos de ciclovía que estabelecem ligações entre parques e jardins, incluídos no projeto do Corredor Verde Oriental, e os diversos bairros de Chelas. No cruzamento entre a avenida e a Linha de Cintura, a intervenção é mais «cirúrgica» que as anteriores. Pretende-se abrir uma «porta» para o Bairro de Alvalade [Figg. 143-144] e estabelecer, simultaneamente, uma conexão entre a linha férrea e o espaço público. Para tal, a parte inferior do viaduto é parcialmente desobstruída, permitindo a passagem da nova ciclovía que liga o fim da ciclovía existente, a norte do parque, e acompanha a linha férrea até se juntar à ciclovía da Avenida da República que, por sua vez, liga a cidade de norte a sul [Fig. 145].

Fig. 143 — Planta - Almirante Gago Coutinho. Proposta. Escala 1:1000.

Fig. 144 — Vista sobre o Parque Urbano do Vale da Montanha e sobre o viaduto da Avenida Almirante Gago Coutinho.

Fig. 145 — Planta Piso -1 - Almirante Gago Coutinho. Proposta. Escala 1:1000.

Fig. 146 — Cortes transversais. Existente/Proposta. Avenida Almirante Gago Coutinho. Proposta. Escala 1:1000.

Figura 147 — Axonometria da intervenção junto à Avenida Almirante Gago Coutinho.

Figura 148 — Imagem de ambiente da proposta.

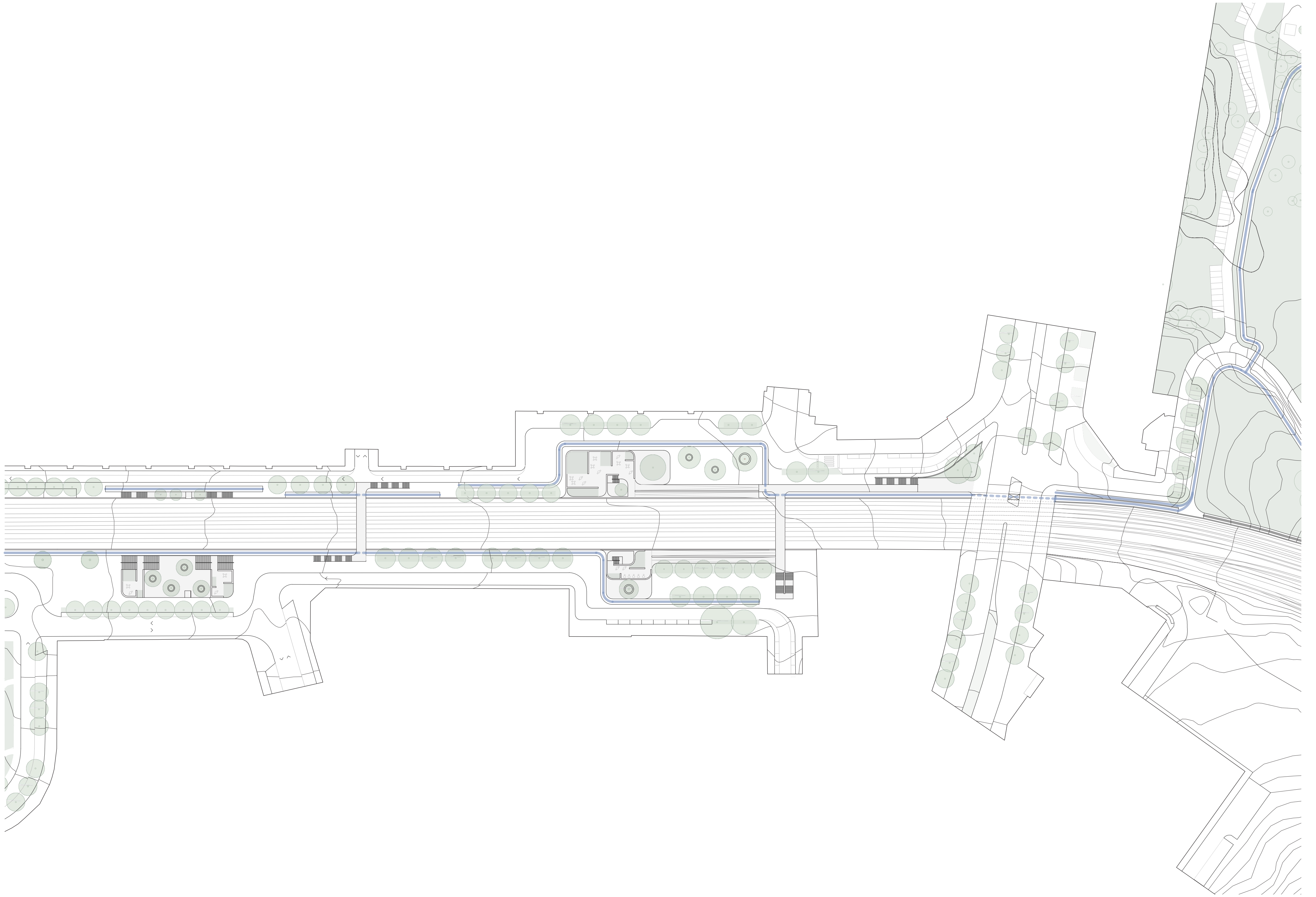
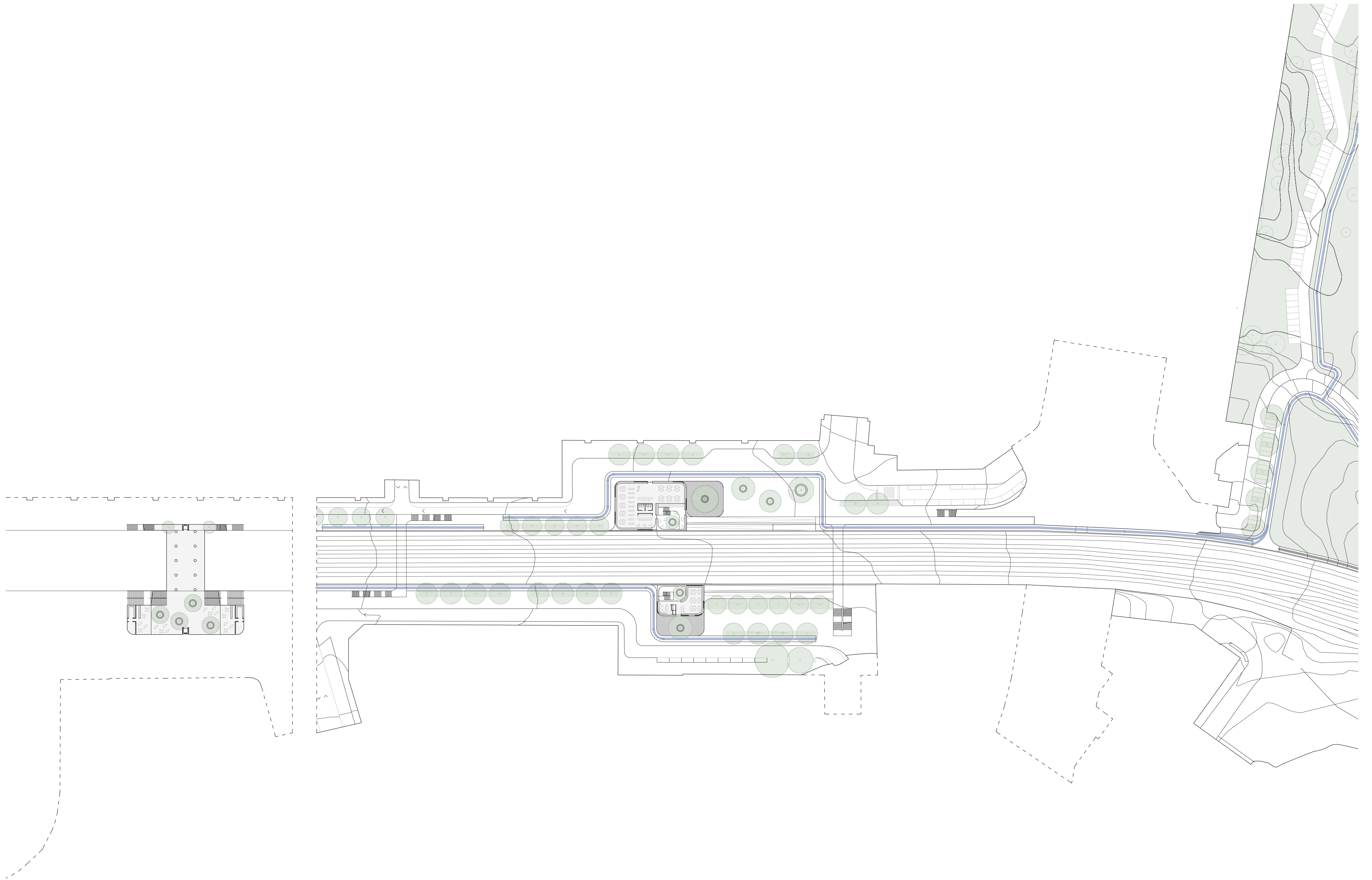
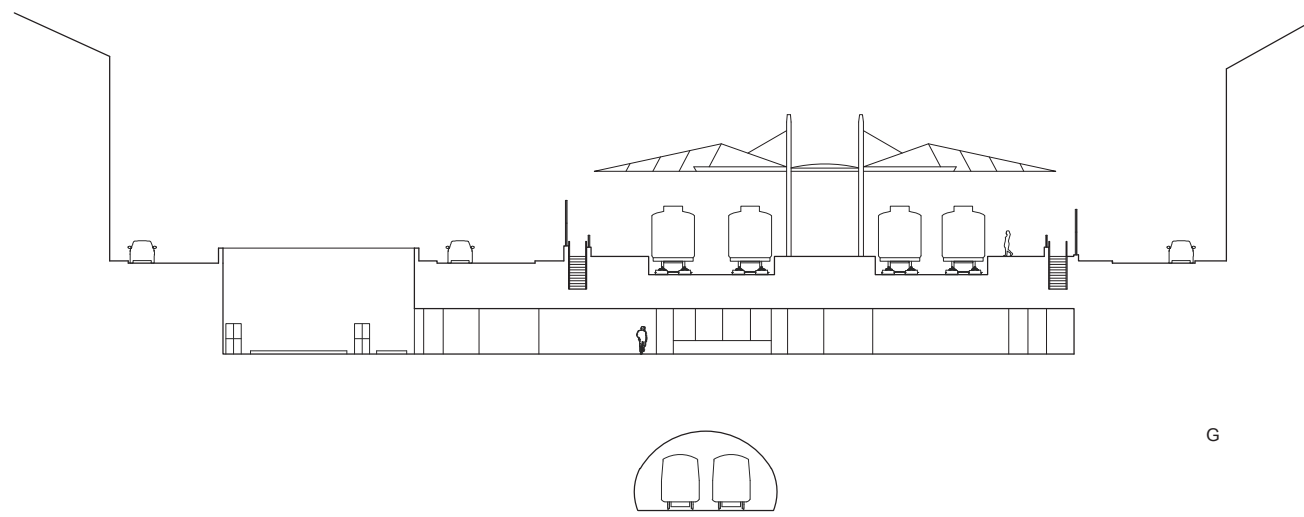


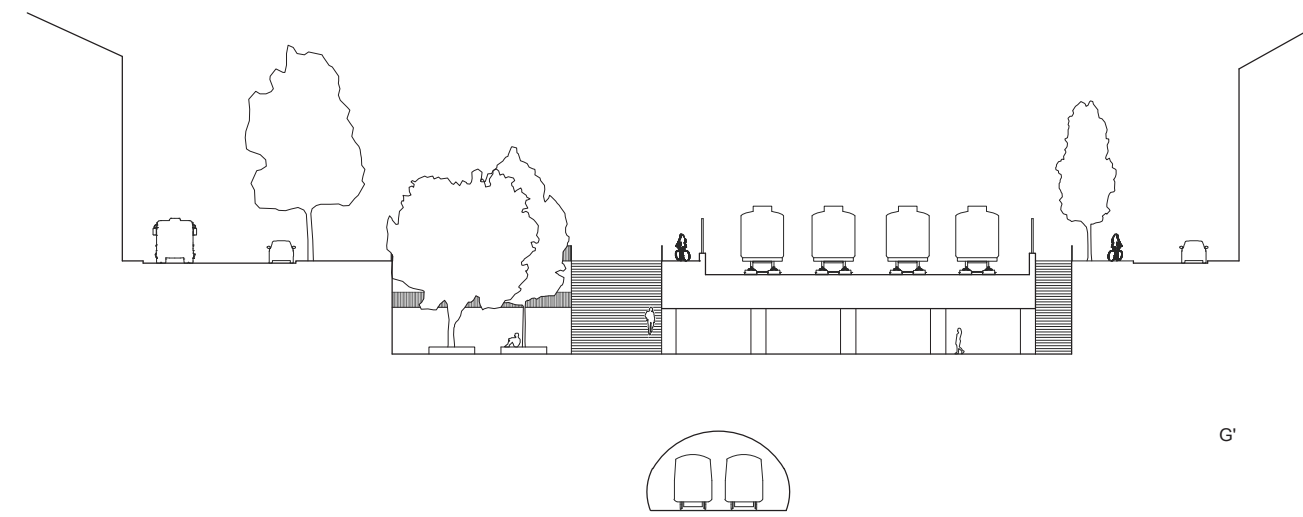


Fig. 144

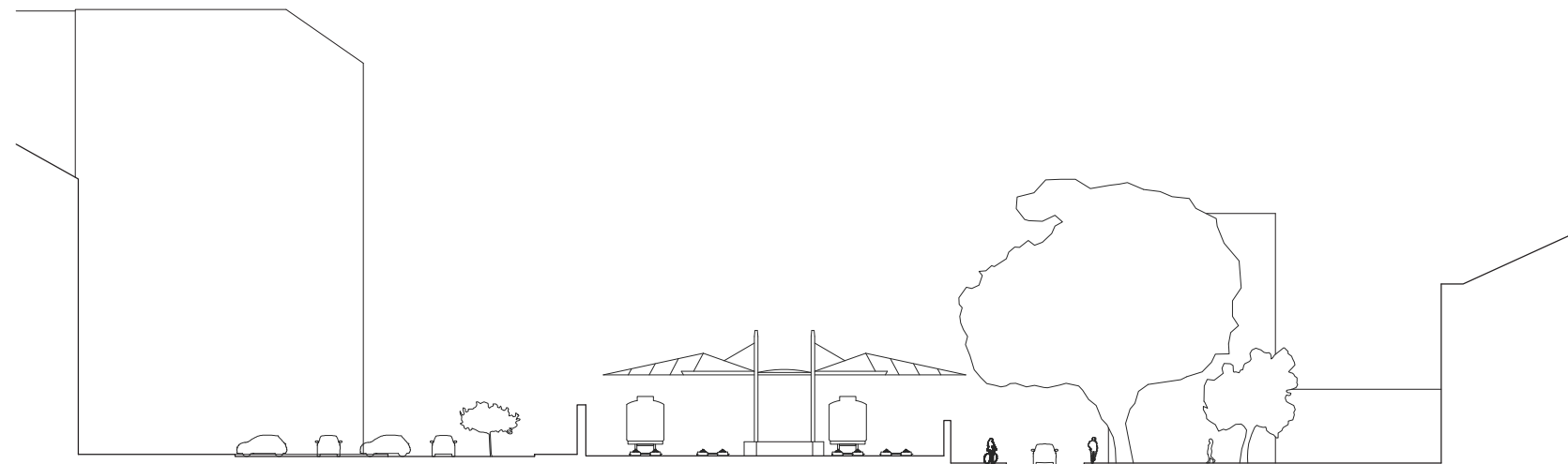




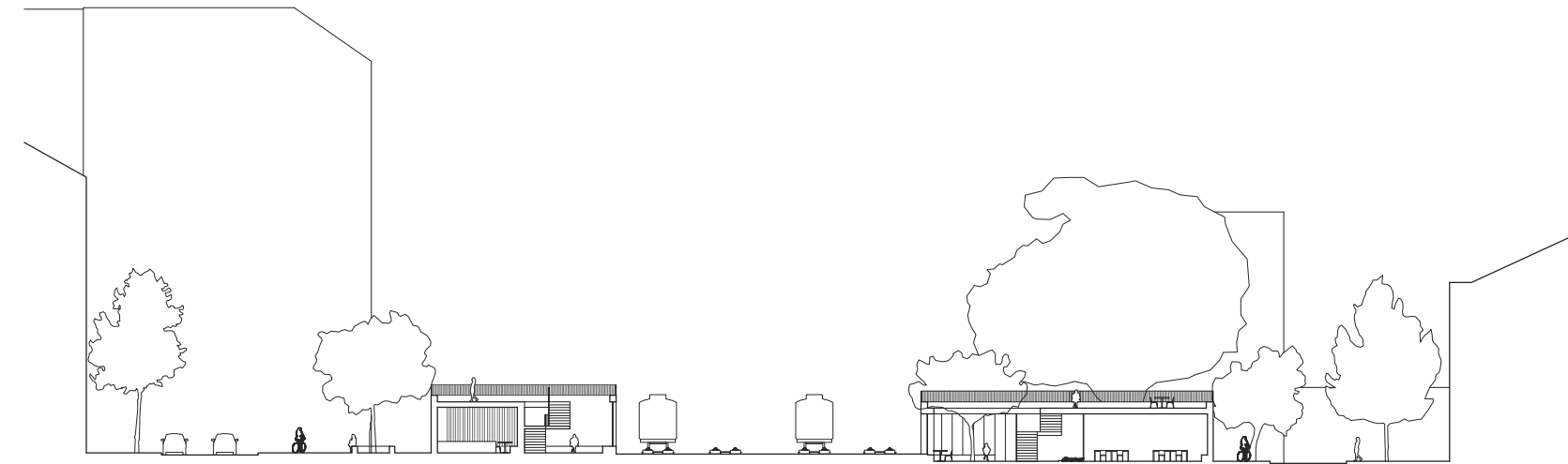
G



G'



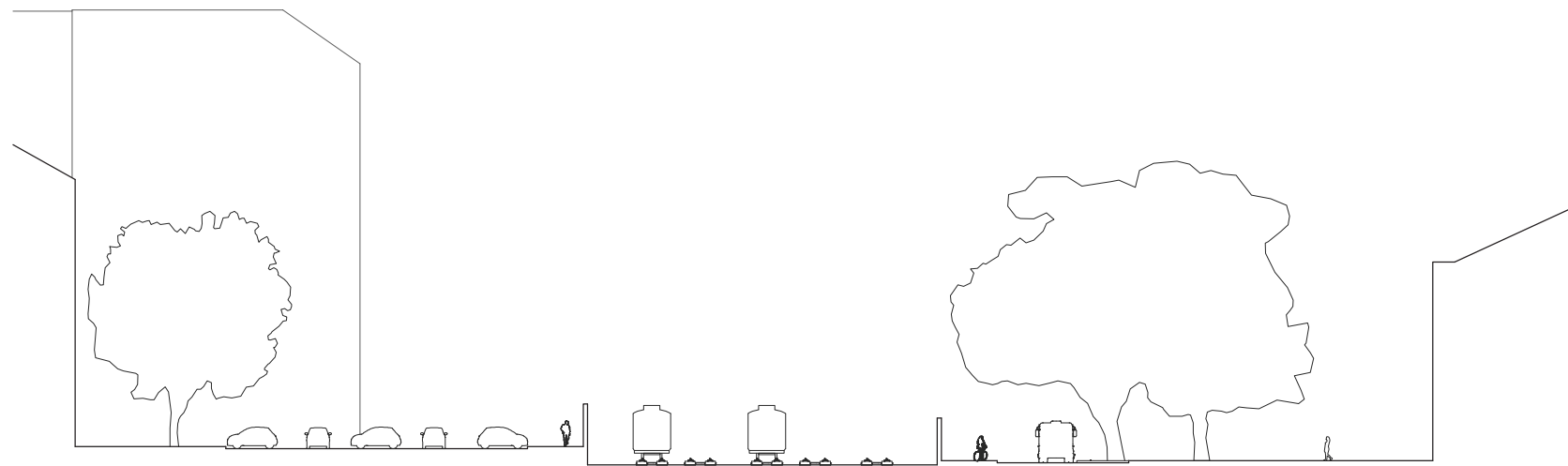
H



H'



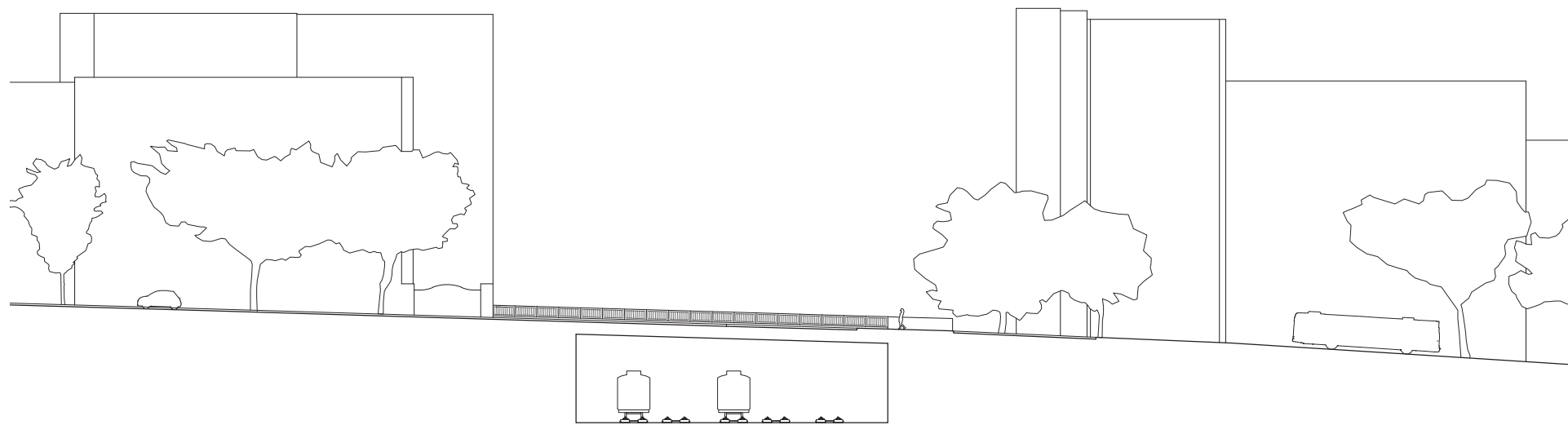
G H



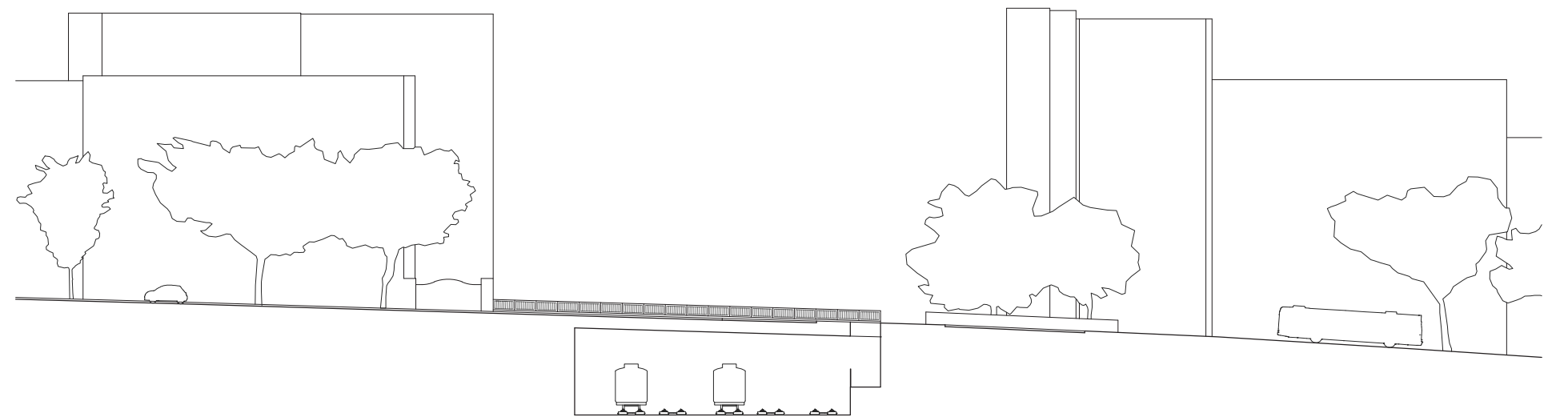
I



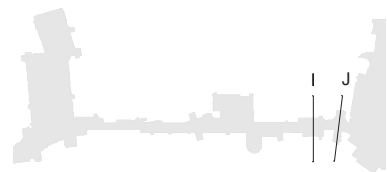
I'



J



J'



Axonometria explodida - Gago Coutinho

Fig. 147

- 1. Acessos verticais
- 2. Ciclovia
- 3. Avenida Almirante Gago Coutinho
- 4. Salas de estudo/ Biblioteca/Café
- 5. Linha de Cintura
- 6. Passagem subterrânea

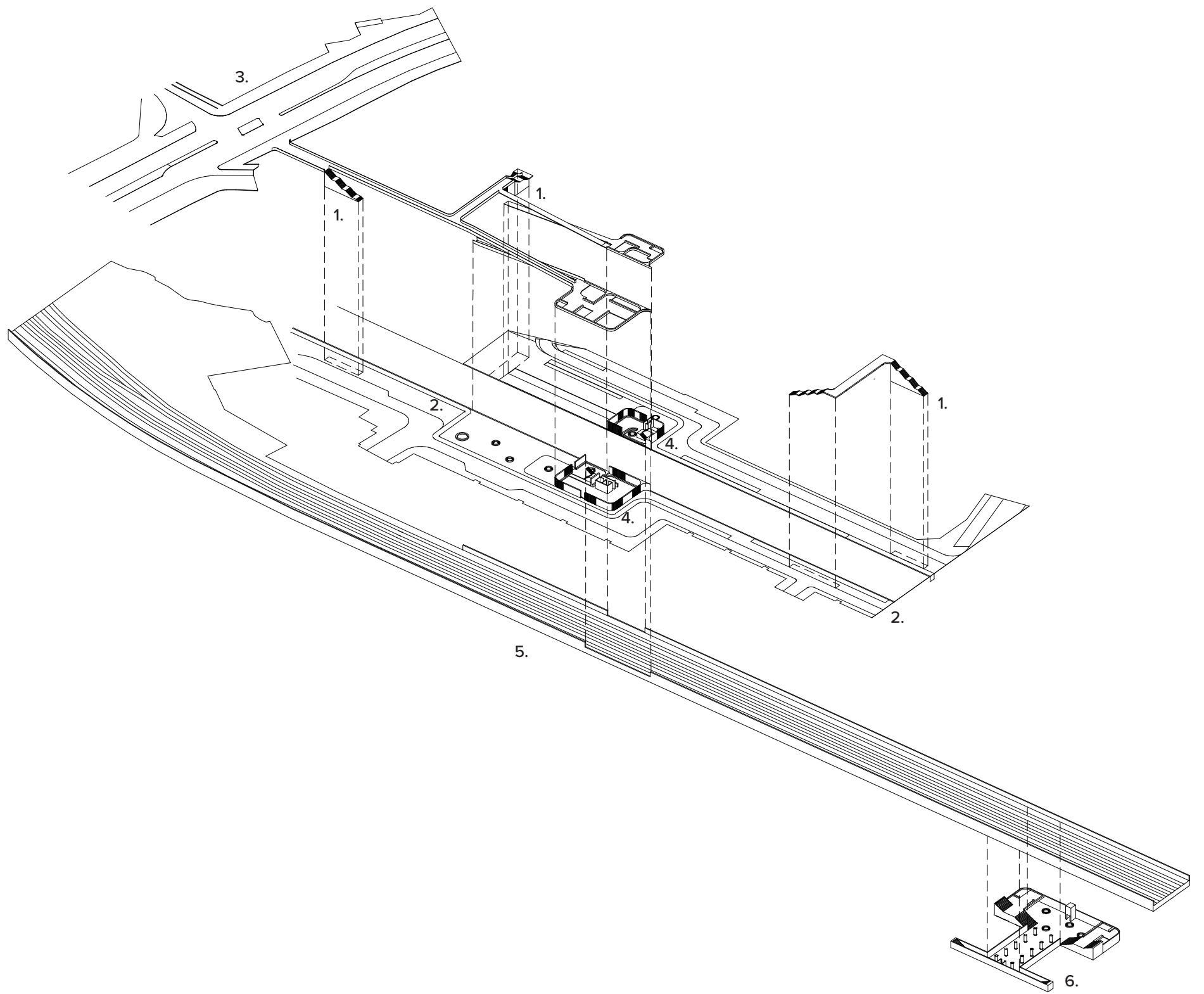




Fig. 148

CONCLUSÃO

A hipótese levantada nesta dissertação procura estabelecer uma continuidade urbana entre as diferentes partes isoladas da cidade, ao mesmo tempo que interliga os diversos espaços públicos existentes. Pretende-se com esta hipótese evitar a formação de «ilhas» na cidade, utilizando sistemas de mobilidade suave, de modo a interligar, democratizar e conectar, evitando ou atenuando rupturas que têm vindo a gerar graves descontinuidades urbanas.

A uma escala territorial, a hipótese aqui levantada poderia integrar-se num sistema que se desenvolvesse desde o Parque Ribeirinho da Matinha em Marvila, continuando pelo Corredor Verde Oriental, atravessando o Planalto, seguindo até Monsanto e terminando em Alcântara. Deste modo, seria reposto, à escala da cidade de Lisboa — de Tejo a Tejo —, o «anel verde», outrora constituído por campos de cultivo que abasteciam a cidade. A Linha Férrea de Cintura tornar-se-ia um elemento gerador de espaços públicos qualificados em toda a sua extensão, ligando assim os diversos «pólos aglutinadores» da cidade que atravessa [Fig. 149].

Figura 149 — Planta. Cidade de Lisboa. Proposta à escala territorial. Escala 1:20 000.



- Área de Intervenção
- Espaços Verdes ligados à Linha férrea
- Espaços Verdes
- Estações
- Linha de Cintura
- Linha férrea subterrânea

Lisboa
Esc: 1: 20 000



BIBLIOGRAFIA

ADRIÃO, José; APPOLONIA, Giulia (coord.) — *Neste Bairro*. Lisboa: Universidade Autónoma de Lisboa, 2003.

CONCEIÇÃO, Margarida Tavares da — «A Fortificação Moderna e a Linha da Circunvalação». *In Rossio — Estudos de Lisboa*, n.º 5 (junho). Lisboa: Publicação do Gabinete de Estudos Olisiponenses, 2015.

COSTA, João Pedro — *Bairro de Alvalade: Um Paradigma no Urbanismo Português*. 3.ª edição. Lisboa: Livros Horizonte, 2006.

FERNANDES Fátima; CANNATÀ, Michele — *Formas Urbanas*. 1.ª edição. Porto: ASA Editores II, 2002.

FERREIRA, Fátima Cordeiro G. [et al.] — *Guia Urbanístico e Architectónico de Lisboa*. Lisboa: Associação dos Architectos Portugueses, 1987.

FRANÇA, José-Augusto — *Lisboa: urbanismo e arquitectura*. Lisboa: Instituto de Cultura e Língua Portuguesa, 1989.

FURTADO, Francisco — *A ferrovia em Portugal — Passado, presente e futuro*. Lisboa: Fundação Francisco Manuel dos Santos, 2006.

LISBOA, Câmara Municipal — *Lisboa de Frederico Ressano Garcia 1874-1909*. Lisboa: Câmara Municipal, 1989.

MOITA, Irisalva (coord.) — *O Livro de Lisboa*. Lisboa: Livros Horizonte, 1994.

MORAIS, João de Sousa; ROSETA, Filipa — *Os Planos da Avenida da Liberdade e o seu Prolongamento*. Lisboa: Livros Horizonte, 2005.

MOURA, Fernando [et al.] — *Lisboa em Movimento = Lisbon in Motion: 1850-1920*. Lisboa: Livros Horizonte, 1994.

RIBEIRO, Maria do Carmo; MELO, Arnaldo Sousa — *Evolução da Paisagem Urbana: Transformação Morfológica dos Tecidos Históricos*. Braga: CITCEM, 2013.

RUDERS, Carl Israel — *Viagem em Portugal, 1798–1802*. 1º Vol. Lisboa: Biblioteca Nacional, 1981.

SALGUEIRO, Teresa Barata — *A cidade em Portugal: Uma Geografia Urbana*. Porto: Afrontamento, D.L., 1992.

SALGUEIRO, Teresa Barata — *Lisboa, Periferia e Centralidades*. 1.ª edição. Oeiras: Celta, 2001.

SANTA RITA, Isabel Maria de — *A Vivência na Cidade*. Lisboa: [s. ed.], 1995.

SILVA, Maria Raquel Henriques da — *As Avenidas Novas de Lisboa, 1900–1930*. [Texto policopiado]. Tese de Mestrado em História de Arte, orientadores: Professor Doutor José Eduardo Horta Correia e José-Augusto França na primeira fase. Lisboa: Universidade Nova de Lisboa, 1985.

VALE, João Paulo Felizardo Roque do — *A Cerca Fernandina como matriz de evolução da «Nova Cidade» de Lisboa*. Tese de mestrado em Estudos Arquetónicos, orientadores: Professor Doutor António Leite e Professor Doutor Carlos Ferreira. Lisboa: Faculdade de Arquitetura da Universidade de Lisboa, 2018.

ARTIGOS

RODRIGUES, Maria João M. — «O Plano de Extensão de Lisboa no último quartel do século XIX». In *Arquitectura*, Revista bimestral n.º 138. Lisboa: Casa Viva Editora, (Setembro/Outubro) 1980. pp. 28–38.

SOARES, Luís Bruno — «Sobre a Estrutura Urbana de Lisboa». In *Arquitectura*, Revista bimestral n.º 138. Lisboa: Casa Viva Editora, (Setembro/Outubro) 1980. pp. 26–27.

DOCUMENTOS ELECTRÓNICOS

ALMEIDA, Isabel e RAMALHO, Maria Teresa — «A contribuição de Filipe Folque para a Cartografia portuguesa do séc. XIX». In *caderno 3/36, Cadernos do Arquivo Municipal*, n.º 3. Lisboa: Arquivo Municipal de Lisboa, 1999. Disponível em: <http://arquivomunicipal.cm-lisboa.pt/fotos/editor2/Cadernos/cad3/36.pdf> (consultado em 11/12/21).

GAGO, Rita — «O surgimento do conceito de urbanismo: teorias e práticas na Câmara Municipal de Lisboa». In *Cadernos do Arquivo Municipal*, n.º 8. Lisboa: Arquivo Municipal de Lisboa, 2005. pp. 80–95. Disponível em: <http://arquivomunicipal.cm-lisboa.pt/fotos/editor2/85.pdf> (consultado em

03/05/22).

MANSO, Joaquim (dir.) — «Foi aberto ao trânsito o viaduto da Avenida da República». In *Diário de Lisboa* n.º 9776, Ano 29 (Fevereiro). Lisboa: Fundação Mário Soares / DRR — Documentos Ruella Ramos, 1950. p. 6. Disponível em: http://hdl.handle.net/11002/fms_dc_22132 (consultado em: 12/07/22).

RIBEIRO, Orlando — «O sítio e o crescimento de Lisboa», *Terra Brasilis* (Nova Série), Comunicação apresentada à *Association de Géographes Français* e publicada sob forma condensada no seu *Bulletin* (Paris, 1938); nova redacção destinada ao Congresso Internacional de Geografia. Lisboa, 1949. Disponível em: <http://journals.openedition.org/terrabrasilis/737> (consultado em 25/04/22).

SEABRA, Maria Isabel C. [et al.] — *GUIÃO ORIENTADOR: Acessibilidades, mobilidade e transportes nos planos municipais de ordenamento do território*. Lisboa: Instituto da Mobilidade e dos Transportes Terrestres, I.P. (IMTT), 2011. Disponível em: <https://www.imt-ip.pt/sites/IMTT/Portugues/Planeamento/DocumentosdeReferencia/PacotedaMobilidade/Documents/Pacote%20da%20Mobilidade/Gui%C3%A3o%20Orientador%20PMOT.pdf> (consultado em 03/05/22).

SILVA, António Vieira da — «Os limites de Lisboa, Notícia Histórica». In *Revista Municipal*, Ano II, n.º 5 (Novembro). Lisboa: Câmara Municipal, 1940. Disponível em: http://hemerotecadigital.cm-lisboa.pt/OBRAS/RevMunicipal/N5/N5_item1/P12.html (consultado em 11/12/21).

SILVA, Raquel Henriques da — «Das Avenidas Novas à Avenida Berna». In *Revista do Instituto de História da Arte*, n.º 2. Lisboa: Edições Colibri/

Instituto de História da Arte – Faculdade de Ciências Sociais e Humanas/ UNL, 2006. pp. 126–141. Disponível em: <http://hdl.handle.net/10362/12455> (consultado em 12/07/22).

SITOGRAFIA

História da CP, Comboios de Portugal. URL: <https://www.cp.pt/institucional/pt/cultura-ferroviaria/historia-cp> (consultado em 18/03/22).

Infopédia, Dicionários de Língua Portuguesa. URL: <https://www.infopedia.pt/dicionarios/lingua-portuguesa> (consultado em 20/02/22).

Lisboa/Cidade, Câmara Municipal de Lisboa. URL: <https://www.lisboa.pt/cidade> (consultado em 24/07/22).

Lisboa interactiva, Câmara Municipal de Lisboa. URL: <http://lxi.cmlisboa.pt/lxi/> (consultado em 24/04/22).

Metropolitano de Lisboa. URL: <https://projetos.metrolisboa.pt/> (consultado em 18/03/22).

VIDEOGRAFIA

FERNANDES, José Manuel — *Chiado Renascido: Siza Vieira*. [registo vídeo]. Produção de José António Crespo. Documentário — Entrevista ao Arquiteto Álvaro Siza Vieira (52 min). RTP Arquivos. Lisboa: RTP2, 1994. Disponível em: <https://arquivos.rtp.pt/conteudos/chiado-renascido-siza-vieira/> (consultado em 04/01/22).

ÍNDICE DE IMAGENS

Figura 1 — Desenho radio-concêntrico da cidade de Lisboa. Reelaboração gráfica a partir da Carta de Lisboa criada por Inês Lobo arquitectos. Escala 1: 60000. Desenho da autora.

Figura 2 — Traçado dos Novos Bairros e Avenidas. A planta mostra o desenvolvimento da cidade para norte através do desenho das novas avenidas e dos novos bairros, desde o Rossio até ao Campo Grande. Informação cartográfica retirada de: [s.n.], *Planta do Rossio ao Campo Grande*. Arquivo Histórico da C.M.L., [s.d.]. Código de referência: PT/AMLSB/CMLSBAH/PURB/002/00505.

Figura 3 — PORTUGAL, Eduardo — *Cerca Fernandina, muralhas desde o Alto de São Roque até aos Paços da Ribeira, iluminura*. Arquivo Fotográfico da C.M.L., 194-. Código de referência: PT/AMLSB/CMLBAH/PCSP/004/EDP/000956.

Figura 4 — PORTUGAL, Eduardo — *Cerca Fernandina, parte oriental, iluminura*. Arquivo Fotográfico da C.M.L., 1949. Código de referência: PT/AMLSB/CMLSBAH/PCSP/004/EDP/000957.

Figura 5 — OLIVEIRA, Mário de — *Mercado Geral de Gados, fotografia aérea*. Arquivo Fotográfico da C.M.L., 195-. Código de referência: PT/AMLSB/CMLSBAH/PCSP/003/FPP/000317.

Figura 6 — SILVA, António Vieira da — *Traçado da Cerca Fernandina, da Cerca Moura e do Castelo de São Jorge*. In *A Cerca Fernandina de Lis-*

boa. Lisboa: Câmara Municipal, 1948-1949.

Figura 7 — PORTUGAL, Eduardo — *Fundo do pátio de Dom Fradique, visto da porta do Castelo de São Jorge*. Arquivo Fotográfico da C.M.L., 1949. Código de referência: PT/AMLSB/POR/052619.

Figura 8 — PORTUGAL, Eduardo — *O baluarte ou forte de Santa Apolónia, hoje dentro da quinta que pertenceu a George Hall*. Arquivo Fotográfico da C.M.L., 1942. Código de referência: PT/AMLSB/CMLSBAH/PCSP/004/EDP/000494.

Figura 9 — PORTUGAL, Eduardo — *Estrada para a Praça de Touros e estrada da Circunvalação*. Arquivo Fotográfico da C.M.L., 1941. Código de referência: PT/AMLSB/POR/054766.

Figura 10 — Dimensões da Cidade de Lisboa em diferentes épocas. Reelaboração gráfica a partir da tabela criada por António Vieira da Silva. In Os limites de Lisboa, Notícia Histórica, *In Revista Municipal*, Ano II - n.º 6, (Novembro), 1940. p.22. Disponível em: http://hemerotecadigital.cm-lisboa.pt/OBRAS/RevMunicipal/N6/N6_item1/P23.html

Figura 11 — SILVA, António Vieira da — *Planta de Lisboa em 1874*. In Os limites de Lisboa, Notícia Histórica, *In Revista Municipal*, Ano II - n.º 6 (Novembro), 1940. Escala 1:15 000. Mapa I. Disponível em: http://hemerotecadigital.cm-lisboa.pt/OBRAS/RevMunicipal/N6/N6_item1/P23.html

Figura 12 — SILVA, António Vieira da — *Planta de Lisboa em 1940*. In Os limites de Lisboa, Notícia Histórica, *In Revista Municipal*, Ano II - n.º 6 (No-

vembro), 1940. Mapa II. Escala 1:50 000. Disponível em: http://hemerotecadigital.cm-lisboa.pt/OBRAS/RevMunicipal/N6/N6_item1/P23.html

Figura 13 — BENOLIEL, Judah — *Fotografia aérea das avenidas novas*. Arquivo Fotográfico da C.M.L., 195-. Código de referência: PT/AMLSB/CMLSBAH/PCSP/004/JBN/004827.

Figura 14 — Traçado existente da Linha Férrea de Cintura e respectivas concordâncias. Reelaboração gráfica a partir da *Grelha / Quadrículas*. [Doc. DWG]. Lisboa: Câmara Municipal, [s.d.]. Escala 1:60000. Desenho da autora.

Figura 15 — Linha cronológica da construção da Linha férrea de Cintura em paralelo com os limites da Cidade de Lisboa. Reelaboração gráfica da evolução da Linha férrea de Cintura a partir da informação cartográfica disponibilizada pela Câmara Municipal de Lisboa. Disponível em: <http://lxi.cm-lisboa.pt/lxi/>. CML — Informação cartográfica retirada de: PINTO, [Júlio António Vieira da] Silva — *Levantamento Topográfico de Lisboa em 1904-1911*. Lisboa: Câmara Municipal, 1911. 249 plantas ms.: cor.; 96 x 63 cm; *Cartografia Histórica 1950*. Lisboa: Câmara Municipal, 1950. *Cartografia Histórica 1970*. Lisboa: Câmara Municipal, 1970; *Cartografia Histórica 1987*. Lisboa: Câmara Municipal, 1987. [Material Cartográfico]. Sobreposta com a reelaboração gráfica dos limites da Cidade de Lisboa a partir da informação cartográfica retirada de: SILVA, António Vieira da — *Planta de Lisboa em 1874*. Escala 1:15 000. E *Planta de Lisboa em 1940*. Escala 1:50 000. In Os limites de Lisboa, Notícia Histórica, *In Revista Municipal*, Ano II - n.º 6 (Novembro), 1940. Mapa I e II. Desenhos da autora. Disponível em: http://hemerotecadigital.cm-lisboa.pt/OBRAS/RevMunicipal/N6/N6_item1/P23.html

Figura 16 — SUNYER, Ildelfons Cerdà — *Plano Cerdà*. Barcelona: Arquivo Museu d’Història de la Ciutat, 1858.

Figura 17 — O Passeio Público como primeiro indício de expansão da Cidade. Informação cartográfica retirada de: FOLQUE, [Filippe] — *Carta Topográfica da Cidade de Lisboa e seus arredores*. [Material Cartográfico]. Lisboa: Câmara Municipal, 1878. Escala 1:5000. Arquivo da Câmara Municipal de Lisboa.

Figura 18 — A Avenida da Liberdade em 1911. Informação cartográfica retirada de: PINTO, [Júlio António Vieira da] Silva — *Levantamento Topográfico de Lisboa em 1904-1911*. [Material Cartográfico]. Lisboa: Câmara Municipal, 1911. 249 plantas ms.: cor.; 96 x 63 cm. Escala 1:10000. Arquivo da Câmara Municipal de Lisboa.

Figura 19 — BENOLIEL, Joshua — *Ama com crianças num banco de jardim da avenida da Liberdade*. Arquivo Fotográfico da C.M.L., 1912. Código de referência: PT/AMLSB/CMLSBAH/PCSP/004/JBN/000159.

Figura 20 — CUNHA, Eduardo A. — *Avenida da Liberdade*. Arquivo Fotográfico da C.M.L. [s.d.]. Código de referência: PT/AMLSB/CMLSBAH/PCSP/004/ACU/002479.

Figura 21 — GUEDES, Paulo — *Assistência do desfile carnavalesco*. Arquivo Fotográfico da C.M.L. [s.d.]. Código de referência: PT/AMLSB/CMLSBAH/PCSP/004/PAG/000153.

Figura 22 — GONÇALVES, F. — *Campanha eleitoral para a Presidência*

da República. Arquivo Fotográfico da C.M.L., 1976. Código de referência: PT/AMLSB/CMLSBAH/PCSP/004/GON/000017.

Figura 23 — Estrutura do Plano das Avenidas Novas. Informação cartográfica retirada de: [s.n.], *Planta do Rossio ao Campo Grande*. Arquivo Histórico da C.M.L., [s.d.]. Código de referência: PT/AMLSB/CMLSBAH/PURB/002/00505. Escala 1:20000. Desenho da autora.

Figura 24 — BENOLIEL, Joshua — *Avenida da República no cruzamento com a avenida de Berna*. Arquivo Fotográfico da C.M.L., 191-. Código de referência: PT/AMLSB/CMLSBAH/PCSP/004/JBN/001300.

Figura 25 — GUEDES, PAULO — *Palacete Valmor, prémio Valmor de 1906*. Arquivo Fotográfico da C.M.L., 1906. Código de referência: PT/AMLSB/CMLSBAH/PCSP/004/PAG/000303.

Figura 26 — BENOLIEL, Joshua — *Praça Duque de Saldanha*. Arquivo Fotográfico da C.M.L., post. 1909. Código de referência: PT/AMLSB/CMLSBAH/PCSP/004/JBN/001290.

Figura 27 — GUEDES, Paulo — *Panorâmica do Campo Grande*. Arquivo Fotográfico da C.M.L., [s.d.]. Código de referência: PT/AMLSB/CMLSBAH/PCSP/004/PAG/000717.

Figura 28 — *Praça de Touros do Campo Pequeno*. Arquivo Fotográfico da C.M.L., post. 1892. Código de referência: PT/AMLSB/CMLSBAH/PCSP/004/ACU/000289.

Figura 29 — A Avenida da República em 1911. Informação cartográfica retirada de: PINTO, [Júlio António Vieira da] Silva — *Levantamento Topográfico de Lisboa em 1904-1911*. [Material Cartográfico]. Lisboa: Câmara Municipal, 1911. 249 plantas ms.: cor.; 96 x 63 cm. Escala 1:10000. Arquivo da Câmara Municipal de Lisboa.

Figura 30 — MADUREIRA, Arnaldo — *Edifício em demolição*. Arquivo Fotográfico da C.M.L., 1960. Código de referência: PT/AMLSB/CMLSBAH/PCSP/004/ARM/000825.

Figura 31 — Fotografia aérea do Bairro de Alvalade - Eixos limites e eixos estruturantes. Informação cartográfica retirada de: COSTA, [João Pedro] — *Vias envolventes e vias estruturantes do Bairro de Alvalade*. [Material Cartográfico]. In COSTA, João Pedro — *Bairro de Alvalade: Um Paradigma no Urbanismo Português*. 3.ª edição. Lisboa: Livros Horizonte, 2006. p.15. Desenho da autora.

Figura 32 — FERNANDES, Salvador de Almeida — *Avenida de Roma*. Arquivo Fotográfico da C.M.L., 195-. Código de referência: PT/AMLSB/CMLSBAH/PCSP/004/SAL/000152.

Figura 33 — OLIVEIRA, Mário de — *Avenida de Roma, bairro São João de Deus e Alvalade, fotografia aérea*. Arquivo Fotográfico da C.M.L., 195-. Código de referência: PT/AMLSB/CMLSBAH/PCSP/004/MAO/000461.

Figura 34 — OLIVEIRA, Mário de — *Avenida Almirante Gago Coutinho e zonas circundantes, fotografia aérea*. Arquivo Fotográfico da C.M.L., 195-. Código de referência: PT/AMLSB/CMLSBAH/PCSP/004/MAO/000474.

Figura 35 — Fotografia aérea de Lisboa e o sistema radial atual. Imagem retirada do Google Earth Pro. Desenho da autora.

Figura 36 — GOULART, Artur João — *Terrenos hortícolas*. Arquivo Fotográfico da C.M.L., 1960. Código de referência: PT/AMLSB/CMLSBAH/PCSP/004/AJG/000368.

Figura 37 — Fotografia aérea da Avenida Gago Coutinho e os Parques do Vale da Montanha e da Bela Vista existentes. Fotografia retirada do Google Earth Pro. Desenho da autora.

Figura 38 — Planta de Lisboa, os seus sistemas de expansão e outras infraestruturas. Reelaboração gráfica a partir da Carta de Lisboa criada por Inês Lobo arquitectos. Escala 1:20 000. Desenho da autora.

Figura 39 — NOVAIS, Horácio — *Futura avenida de Roma, vista a partir da entrada do Hospital Júlio de Matos*. Arquivo Fotográfico da C.M.L., 194-. Código de referência: PT/AMLSB/CMLSBAH/PCSP/004/HNV/000148.

Figura 40 - 100 — Levantamento fotográfico das diversas barreiras que separam o mundo do comboio do mundo urbano. Fotografias da autora.

Figura 101 — BENOLIEL, Joshua — *Trabalhos agrícolas junto do Mercado Geral do Gado*. Arquivo Fotográfico da C.M.L., 1910. Código de referência: PT/AMLSB/CMLSBAH/PCSP/004/JBN/002451.

Figura 102 — Mapa do Planalto Norte de Lisboa antes da Construção da Linha de Cintura em 1870. Informação cartográfica retirada de: FOLQUE,

[Filippe] — *Carta Topográfica da Cidade de Lisboa e seus arredores*. [Material Cartográfico]. Lisboa: Câmara Municipal, 1878. Arquivo da Câmara Municipal de Lisboa. Sobreposto com: PINTO, [Júlio António Vieira da] Silva — *Levantamento Topográfico de Lisboa em 1904-1911*. [Material Cartográfico]. Lisboa: Câmara Municipal, 1911. 249 plantas ms.: cor.; 96 x 63 cm. Escala 1:5000. Arquivo da Câmara Municipal de Lisboa. Reelaboração gráfica a partir da *Grelha / Quadrículas*. Lisboa: Câmara Municipal, [s.d.]. [Doc. DWG]. Escala 1:10 000. Desenho da autora.

Figura 103 — PORTUGAL, Eduardo — *Panorâmica, de Norte para Sul, da avenida Gago Coutinho*. Arquivo Fotográfico da C.M.L., [s.d.]. Código de referência: PT/AMLSB/POR/059971.

Figura 104 — Mapa do Planalto Norte de Lisboa após a Construção da Linha de Cintura em 1911. Informação cartográfica retirada de: PINTO, [Júlio António Vieira da] Silva — *Levantamento Topográfico de Lisboa em 1904-1911*. [Material Cartográfico]. Lisboa: Câmara Municipal, 1911. 249 plantas ms.: cor.; 96 x 63 cm. Escala 1:5000. Arquivo da Câmara Municipal de Lisboa. Reelaboração gráfica a partir da *Grelha / Quadrículas*. Lisboa: Câmara Municipal, [s.d.]. [Doc. DWG]. Escala 1:10 000. Desenho da autora.

Figura 105 — MADUREIRA, Arnaldo — *Passagem de nível de Entrecampos*. Arquivo Fotográfico da C.M.L., c. 1960. Código de referência: PT/AMLSB/CMLSBAH/PCSP/004/ARM/000653.

Figura 106 — Pormenor do lugar em 1870 onde atualmente se cruza a Avenida da República e a Linha Férrea de Cintura. Informação cartográfica

retirada de: FOLQUE, [Filippe] — *Carta Topográfica da Cidade de Lisboa e seus arredores*. [Material Cartográfico]. Lisboa: Câmara Municipal, 1878. Arquivo da Câmara Municipal de Lisboa. Reelaboração gráfica a partir da *Grelha / Quadrículas*. Lisboa: Câmara Municipal, [s.d.]. [Doc. DWG]. Escala 1:5000. Desenho da autora.

Figura 107 — Pormenor do lugar em 1911 onde atualmente se cruza a Avenida da República e a Linha Férrea de Cintura. Informação cartográfica retirada de: PINTO, [Júlio António Vieira da] Silva — *Levantamento Topográfico de Lisboa em 1904-1911*. [Material Cartográfico]. Lisboa: Câmara Municipal, 1911. 249 plantas ms.: cor.; 96 x 63 cm. Escala 1:5000. Arquivo da Câmara Municipal de Lisboa. Reelaboração gráfica a partir da *Grelha / Quadrículas*. Lisboa: Câmara Municipal, [s.d.]. [Doc. DWG]. Escala 1:10 000. Desenho da autora.

Figura 108 — PORTUGAL, Eduardo — *Linha férrea de cintura junto do mercado Geral de Gados*. Arquivo Fotográfico da C.M.L., 1944. Código de referência: PT/AMLSB/CMLSBAH/PCSP/004/EDP/000605.

Figura 109 — PORTUGAL, Eduardo — *Viaduto de Entrecampos, lado sul*. Arquivo Fotográfico da C.M.L., 1944. Código de referência: PT/AMLSB/CMLSBAH/PCSP/004/EDP/000608.

Figura 110 — COSTA, Firmino Marques da — *Viaduto de Entrecampos em construção, vista parcial do mercado Geral de Gados*. Arquivo Fotográfico da C.M.L., 1950. Código de referência: PT/AMLSB/CMLSBAH/

PCSP/004/FMC/000179.

Figura 111 — SERÔDIO, Armando Maia — *Viaduto de Entrecampos, inauguração*. Arquivo Fotográfico da C.M.L., 1950. Código de referência: PT/AMLSB/CMLSBAH/PCSP/004/SER/000574.

Figura 112 — SERÔDIO, Armando Maia — *Viaduto ferroviário de Entrecampos*. Arquivo Fotográfico da C.M.L., 1973. Código de referência: PT/AMLSB/CMLSBAH/PCSP/004/SER/013313.

Figura 113 — SERÔDIO, Armando Maia — *Viaduto ferroviário de Entrecampos*. Arquivo Fotográfico da C.M.L., 1973. Código de referência: PT/AMLSB/CMLSBAH/PCSP/004/SER/013314.

Figura 114 — Planta Piso 0 da atual Estação de Entrecampos. Escala . Desenho da autora. Reelaboração gráfica a partir da Grelha / Quadrículas. Lisboa: Câmara Municipal, [s.d.]. [Doc. DWG]. Escala 1:1000. Desenho da autora.

Figura 115 — Planta do Cais da atual Estação de Entrecampos. Escala 1:1000. Desenho da autora.

Figura 116 - Vista do interior da Estação de Entrecampos. Fotografia da autora.

Figura 117 — Estação de Entrecampos, lado Norte. Fotografia da autora.

Figura 118 — Estação de Entrecampos, lado Norte. Fotografia da autora.

Figura 119 — GOULART, Artur — Apeadeiro do Areeiro, passagem de nível. Arquivo Fotográfico da C.M.L., 1960. Código de referência: PT/AMLSB/CMLSBAH/PCSP/004/AJG/000411.

Figura 120 — Pormenor do lugar em 1870 onde atualmente se cruza a Avenida de Roma e a Linha Férrea de Cintura. Informação cartográfica retirada de: FOLQUE, [Filippe] — *Carta Topográfica da Cidade de Lisboa e seus arredores*. [Material Cartográfico]. Lisboa: Câmara Municipal, 1878. Arquivo da Câmara Municipal de Lisboa. Reelaboração gráfica a partir da *Grelha / Quadrículas*. Lisboa: Câmara Municipal, [s.d.]. [Doc. DWG]. Escala 1:5000. Desenho da autora.

Figura 121 — Pormenor do lugar em 1911 onde atualmente se cruza a Avenida de Roma e a Linha Férrea de Cintura. Informação cartográfica retirada de: PINTO, [Júlio António Vieira da] Silva — *Levantamento Topográfico de Lisboa em 1904-1911*. [Material Cartográfico]. Lisboa: Câmara Municipal, 1911. 249 plantas ms.: cor.; 96 x 63 cm. Escala 1:1000. Arquivo da Câmara Municipal de Lisboa. Reelaboração gráfica a partir da *Grelha / Quadrículas*. Lisboa: Câmara Municipal, [s.d.]. [Doc. DWG]. Escala 1:5000. Desenho da autora.

Figura 122 — Planta do cruzamento entre a Avenida de Roma e a Linha Férrea de Cintura. Reelaboração gráfica a partir da *Grelha / Quadrículas*. Lisboa: Câmara Municipal, [s.d.]. [Doc. DWG]. Escala 1:1000. Desenho da autora.

Figura 123 — GUEDES, Paulo — *Retiro A Perna de Pau, junto ao apeadeiro do Areeiro, na antiga Estrada de Sacavém*. Arquivo Fotográfico da C.M.L.,

19--. Código de referência: PT/AMLSB/CMLSBAH/PCSP/004/PAG/000251.

Figura 124 — Pormenor do lugar em 1911 onde atualmente se cruza a Avenida Almirante Gago Coutinho e a Linha Férrea de Cintura. Informação cartográfica retirada de: PINTO, [Júlio António Vieira da] Silva — *Levantamento Topográfico de Lisboa em 1904-1911*. [Material Cartográfico]. Lisboa: Câmara Municipal, 1911. 249 plantas ms.: cor.; 96 x 63 cm. Escala 1:5000. Arquivo da Câmara Municipal de Lisboa. Reelaboração gráfica a partir da *Grelha /* Quadrículas. Lisboa: Câmara Municipal, [s.d.]. [Doc. DWG]. Escala 1:1000. Desenho da autora.

Figura 125 — Planta do cruzamento entre a Avenida Almirante Gago Coutinho e a Linha Férrea de Cintura. Reelaboração gráfica a partir da *Grelha /* Quadrículas. Lisboa: Câmara Municipal, [s.d.]. [Doc. DWG]. Escala 1:10 000. Desenho da autora.

Figura 126 — Sobre a Linha de Cintura com vista para a atual Estação de Roma-Areeiro. Fotografia da autora.

Figura 127 — Planta de localização com área de interesse. Reelaboração gráfica a partir da *Grelha /* Quadrículas. Lisboa: Câmara Municipal, [s.d.]. [Doc. DWG]. Escala gráfica. Desenho da autora.

Figura 128 — Perfil da Linha Férrea de Cintura desde a Estação de Entrecampos até a Avenida Almirante Gago Coutinho. Escala 1:1000. Desenho da autora.

Figura 129 — Planta de localização e a nova ciclovia. Reelaboração gráfica a partir da *Grelha /* Quadrículas. Lisboa: Câmara Municipal, [s.d.]. [Doc.

DWG]. Escala gráfica. Desenho da autora.

Figura 130 — Antigos terrenos da Feira Popular com vista sobre a Estação de Entrecampos. Fotografia da autora.

Figura 131 — Entrada Sul da Estação de Entrecampos. Fotografia da autora.

Figura 132 — Planta Piso 0. Estação de Entrecampos. Proposta. Escala 1:10 000. Desenho da autora.

Figura 133 — Planta Piso 1. Estação de Entrecampos. Proposta. Escala 1:10 000. Desenho da autora.

Figura 134 — Cortes transversais. Existente/Proposta. Escala 1:10 000. Desenho da autora.

Figura 135 — Axonometria da Estação de Entrecampos até ao Campo Grande.

Figura 136 — Imagem de ambiente da proposta.

Figura 137 — Planta da nova Praça. Estação de Roma-Areeiro. Proposta. Escala 1:10 000. Desenho da autora.

Figura 138 — Planta Piso -1. Estação de Roma-Areeiro. Proposta. Escala 1:10 000. Desenho da autora.

Figura 139 — Cortes transversais. Existente/Proposta. Estação de Roma-Areeiro. Escala 1:10 000. Desenho da autora.

Figura 140 — Corte construtivo e Pormenores. Escala 1:5 e 1:20. Desenho da autora.

Figura 141 — Axonometria da nova praça e da nova estação de Roma-Areeiro.

Figura 142 — Imagem de ambiente da proposta.

Figura 143 — Planta da Avenida Almirante Gago Coutinho. Proposta. Escala 1:10 000. Desenho da autora.

Figura 144 — Planta do Piso -1. Avenida Almirante Gago Coutinho. Proposta. Escala 1:1000. Desenho da autora.

Fig. 145 — Vista sobre o Parque Urbano do Vale da Montanha e sobre o viaduto da Avenida Almirante Gago Coutinho. Fotografia da autora.

Figura 146 — Cortes transversais. Existente/Proposta. Avenida Almirante Gago Coutinho. Proposta. Escala 1:1000. Desenho da autora.

Figura 147 — Axonometria da intervenção junto à Avenida Almirante Gago Coutinho.

Figura 148 — Imagem de ambiente da proposta.

Figura 149 — Planta. Cidade de Lisboa. Proposta à escala territorial. Escala 1:20 000. Desenho da autora.