



INSTITUTO SUPERIOR TÉCNICO
Universidade Técnica de Lisboa



O vale de Alcântara como caso de estudo

Evolução da morfologia urbana

Beatriz Rosa de Abreu Pereira Marques

Dissertação para obtenção do Grau de Mestre em
Arquitectura

Júri

Presidente: Professor Doutor João Rosa Vieira Caldas

Orientadora: Professora Doutora Ana Cristina dos Santos Tostões

Arguente: Professora Doutora Teresa Frederica Valsassina Heitor

Maio de 2009

RESUMO

O tema a ser desenvolvido nesta dissertação insere-se no estudo do vale de Alcântara, uma área industrial desactivada da cidade de Lisboa, que detém actualmente uma posição central na cidade após a sua integração na mancha urbana durante o seu processo de crescimento. O objectivo é estudar a evolução das formas urbanas, moldadas por importantes fracturas da sua estrutura e também por elementos atractivos e que têm potencial revitalizador.

A compreensão da história urbana de Alcântara, interpretada à luz da evolução de Lisboa, constitui um estudo fundamental para a percepção da situação em que o bairro se encontra actualmente. Perceber a sua génese desde a Revolução Industrial, momento fundamental da formação de Alcântara que marcou a sua identidade, até ao progressivo desaparecimento das indústrias, permite-nos compreender a situação actual.

Os estudos dos elementos cartográficos e bibliográficos são a base de análises comparativas dos vários momentos da história de Alcântara, identificando-se cinco áreas mais específicas que representam os diversos tipos de evolução que tiveram lugar neste caso de estudo. A sua caracterização através da história urbana e da observação da situação actual permite-nos conhecer os limites e as potencialidades de reabilitação de Alcântara.

A reflexão sobre a relação da cidade com o seu passado, sob a forma de valores patrimoniais do edificado no seu conjunto, tem um papel de relevo no bairro em estudo, tendo em conta que foi um lugar de experimentação de inovações e tecnologias construtivas destinadas a responder à nova ordem industrial. Perceber o papel da História e da Arquitectura, enquanto ferramentas de trabalho em áreas com um passado tão sensível, são pontos de partida para a elaboração de conceitos de intervenção neste património. As respostas funcionais que estes edifícios deram às suas antigas ocupações levam-nos a uma reflexão final sobre a reutilização destes edifícios e a sua integração na cidade contemporânea.

Palavras-chave: Alcântara; Evolução Urbana; Património Industrial; Valorização do Património Industrial; Intervenção Urbana.

ABSTRACT

The subject to be developed in this dissertation inserts in the study of the valley of Alcântara, a deactivated industrial area of the city of Lisbon, that currently detains central position in the city after its integration in the urban spot during its process of growth. The objective is to study the evolution of the urban forms, molded for important fractures of its structure and also for attractive elements that contains potential to revitalize.

The understanding of the urban history of Alcântara, interpreted from the evolution of Lisbon, constitutes a fundamental study for the perception of the actual situation of the quarter. To perceive its genesis since the Industrial Revolution, fundamental moment of the training of Alcântara that marked its identity, until the gradual disappearance of the industries, allows us to understand the current situation.

The studies of the cartographic and bibliographical elements are the base of comparative analyzes of some moments of the history of Alcântara, identifying five areas more specific that represent the diverse types of evolution that had had place in this study case. Its characterization through urban history and of the observation of the current situation allows us to know the limits and the potentialities of whitewashing of Alcântara.

The reflection regarding the relation of the city with its past, in the form of patrimonial values of the built, has a relevant role in the study area, keeping in mind that it was a place of experimentation of innovations and constructive technologies in order to answer to the new industrial order. To perceive the paper of History and the Architecture, while tools in areas with so sensitive past, is the first step for the elaboration of concepts of intervention in this patrimony. The functional answers that these buildings had given to its old occupations take them it a final reflection on the renewal of these buildings and its integration in the contemporary city.

Key words: Alcântara; Urban Evolution; Industrial Heritage; Valuation of Industrial Heritage; Urban intervention.

Índice

RESUMO	2
ABSTRACT	3
LISTA DE FIGURAS	5
INTRODUÇÃO	6
1. A CIDADE COMO HISTÓRIA	14
1.1. EVOLUÇÃO DA CIDADE DE LISBOA	14
1.2. HISTÓRIA URBANA DE ALCÂNTARA	25
1.3. À PROCURA DE UMA MATRIZ PARA ANÁLISE DA EVOLUÇÃO DE ALCÂNTARA	38
1.4. ANÁLISE DA EVOLUÇÃO DE ALCÂNTARA	42
2. A CIDADE COMO PATRIMÓNIO	45
2.1. A RELAÇÃO DA CIDADE COM O SEU PASSADO	45
2.2. IDEOLOGIAS DE INTERVENÇÃO	51
2.3. PATRIMÓNIO INDUSTRIAL: CONCEITOS DE INTERVENÇÃO	54
CONCLUSÃO	60
BIBLIOGRAFIA	65
CARTOGRAFIA	70
ANEXOS	71
1. CRONOLOGIA DE LISBOA E DE ALCÂNTARA	72
2. CARTOGRAFIA ORIGINAL – LISBOA	76
3. PLANTA DAS FASES DE CONSOLIDAÇÃO DE ALCÂNTARA	80
4. PLANTA DOS ELEMENTOS MARCANTES DE ALCÂNTARA	81
5. ÁREAS DE ESTUDO	82

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 – <i>Planta Topographica da Cidade de Lisboa</i> de 1780, representando a reconstrução e obras pombalinas	76
Figura 2 – <i>Carta Topographica de Lisboa e seus subúrbios</i> , levantada no ano de 1807 sob a direcção do Eng.º Duarte José Fava, litografada no ano de 1831	76
Figura 3 – <i>Mapa da cidade de Lisboa e de Belém</i> , de 1812	77
Figura 4 – <i>Planta da cidade de Lisboa</i> do Eng.º José Maria da Costa Neves, do ano de 1843	77
Figura 5 – <i>Carta topographica da cidade de Lisboa</i> de Fillipe Folque, representando a cidade em 1871, com as alterações a encarnado até 1882	78
Figura 6 – <i>Carta topográfica de Lisboa</i> de 1871, com as alterações a encarnado feitas até 1911	78
Figura 7 – <i>Planta da cidade de Lisboa</i> por João Carlos Bom de Souza, de 1875	79
Figura 8 – <i>Planta da cidade de Lisboa</i> de 1899, com a representação a encarnado das principais alterações até 1948	79

INTRODUÇÃO

Este trabalho, realizado no âmbito do Mestrado Integrado em Arquitectura pelo Instituto Superior Técnico, procura fazer uma análise da situação actual de Alcântara, a partir da sua história urbana e da observação das marcas que registam as principais transformações desta zona da cidade.

A escolha deste tema prende-se com uma crescente preocupação sobre o estado actual da cidade de Lisboa. No momento em que a cidade consolidada se começa a saturar, principalmente ao longo das últimas décadas, acentuando-se o fenómeno da explosão urbana para as periferias, torna-se muito importante observar atentamente o interior da cidade, com todas as suas múltiplas realidades, especialmente no que diz respeito às zonas em crise¹, que se encontram à espera de novas oportunidades. A importância da história e da evolução das formas urbanas do bairro de Alcântara ajudam a compreender a sua génese, com um passado recente de industrialização.

O objectivo desta dissertação incide então sobre o estudo do caso do vale de Alcântara, como exemplo destas áreas urbanas em crise, que detêm actualmente uma posição central da cidade, como resultado do processo de crescimento urbano de Lisboa. Esta área industrial foi escolhida devido ao facto de ser ter desenvolvido bruscamente, sujeita a profundas transformações a vários níveis, principalmente ao nível da refuncionalização, quer quando se iniciou o processo de industrialização, quer quando ficou sujeita ao processo inverso. Apesar de todos estes problemas, Alcântara apresenta também características únicas que lhe conferem grandes potencialidades. A existência de espaços expectantes, de edifícios amplos com valor cultural e arquitectónico, onde se pode equacionar uma possível reutilização que promovam a valorização do bairro de Alcântara, e a proximidade a grandes eixos de transportes e de infra-estruturas constituem oportunidades únicas para a reabilitação desta área. Pretende-se analisar a sua situação actual como área industrial desactivada inserida na cidade de Lisboa, que a torna num grande espaço de potencial urbanístico. Para isso, pretende-se fazer um enquadramento da história e da evolução urbana de Alcântara, com o objectivo de compreender as diferentes fases de transformação e a interpretar o seu desenvolvimento tendo em conta o crescimento da cidade de Lisboa. A sua história, ainda que recente, permite organizar as fases de consolidação do tecido urbano, bastante ligado à construção de grandes infra-estruturas e à industrialização. Para completar esta definição histórica, será importante realizar uma caracterização da situação actual, tendo como base a ocupação humana ao longo do tempo no vale de Alcântara. O objectivo desta descrição é perceber como esta zona da cidade se relaciona actualmente com o seu passado, ligado essencialmente à indústria, e perceber o valor patrimonial dos edifícios e dos conjuntos de edificado.

¹ Consideram-se zonas em crise as áreas urbanas que enfrentam problemáticas relacionadas com a degradação do edificado e do espaço público, despovoamento, desemprego, entre outros, e conduzem à sua segregação em relação ao resto da cidade.

Tendo em conta as metas apresentadas e o objecto de análise desta dissertação, parece ser fundamental o estudo da história da cidade a partir da Revolução Industrial, que marcou um período de importantes transformações na paisagem e na organização urbana. A pesquisa bibliográfica e cartográfica focou-se essencialmente neste período de tempo até ao século XX, procurando estabelecer pontes e ligações com o passado quando necessário e justificável. As consequências sociais, económicas e urbanas da industrialização têm sido referidas em diversas publicações e foram impulsionadoras de novas abordagens da cidade. Concretamente no caso de Alcântara, o contexto histórico da industrialização tem sido objecto de estudo de vários autores, principalmente na segunda metade do século XX. Pretende-se agora compreender a maneira como a sua história urbana se relaciona com a situação actual, ao nível das principais transformações. Deste modo, será possível observar o modo como os principais momentos da história se reflectem no tecido existente e como estas transformações marcam ainda o vale de Alcântara.

A consulta da obra *Dispersos* do olissipógrafo Augusto Vieira da Silva e concretamente do texto “A Ponte de Alcântara e as suas circunvizinhanças”² revelou-se essencial para a construção do tema pelo enquadramento histórico e pela contribuição para o estudo da evolução urbana de Alcântara. O texto faz-se acompanhar por gravuras e mapas que contribuem para a interpretação do processo de formação e para o reconhecimento dos principais momentos e elementos de estruturação da malha urbana. No entanto, tendo noção das profundas transformações que aconteceram na segunda metade do século XX posteriormente à publicação deste texto, torna-se necessária a consulta de bibliografia mais actual como complemento da sua história mais recente.

Neste sentido, o texto “Reflexos da Industrialização na fisionomia e vida da cidade”³ do historiador Jorge Custódio, publicado na obra “O Livro de Lisboa”, foi bastante importante como complemento da história de Alcântara e do seu processo de industrialização. Este texto aborda a história da indústria em Lisboa a partir do século XVIII, completando com os antecedentes pombalinos a elaboração dos primeiros bairros operários. Esta urbanização, que aconteceu no século XIX e XX, foi um momento muito importante do crescimento do bairro e marcou uma fase de grande expansão. Ao mesmo tempo, enquadra os progressos do sector industrial no crescimento da cidade de Lisboa, anunciando a sua importância para o desenvolvimento da arquitectura funcional e também dos transportes.

No entanto, a história de Alcântara deve ser vista à luz da evolução de Lisboa e, por esta razão, foram também consultadas algumas obras sobre o crescimento da cidade, de maneira a construir um melhor enquadramento e compreensão da área em estudo. Deste modo, foi essencial a consulta do livro de José-Augusto França “Lisboa: Urbanismo e Arquitectura”⁴, pela visão global e completa da história de Lisboa, ao nível do urbanismo e arquitectura da cidade.

² Augusto Vieira da Silva – *Dispersos*. Volume III. Lisboa: Câmara Municipal, 1960, pp. 41-75.

³ Jorge Custódio – “Reflexos da Industrialização na fisionomia e vida da cidade”, *O Livro de Lisboa*. Lisboa: Livros Horizonte, 1994, pp. 435-492.

⁴ José-Augusto França – *Lisboa: Urbanismo e Arquitectura*. 4ª Edição. Lisboa: Livros Horizonte, Dezembro 2000.

O texto de Jorge Gaspar com o título “O Desenvolvimento do Sítio de Lisboa”⁵ contribui para a compreensão da evolução de Lisboa a uma escala metropolitana, tão importante no estudo de Alcântara, uma vez que é um ponto de ligação de Lisboa com os seus arredores, principalmente ao nível das infra-estruturas de transportes.

A situação de degradação e abandono em que o vale de Alcântara se encontra nos dias de hoje tem sido objecto de atenção nos últimos anos, reflectindo-se na elaboração de vários estudos e planos. Como sinal de preocupação com a ruína de muitos edifícios industriais de relevo, tem-se tentado fazer uma inventariação do património com o objectivo de tentar salvaguardar a identidade industrial de Alcântara. A compreensão da génese das áreas industriais degradadas e perceber a sua consolidação através da construção de grandes edifícios industriais e do planeamento de bairros operários, constitui uma análise essencial para a zona de Alcântara que se pretende estudar como estruturação de pontos de partida viáveis e desejáveis para a reabilitação e integração desta área na cidade de Lisboa.

Neste sentido, os textos de Deolinda Folgado, com especial ênfase para “Paisagem industrial: Utopia na salvaguarda patrimonial?”⁶ contribuíram para a compreensão da importância da valorização do património industrial e das questões que se levantam com a sua salvaguarda. Este texto tem, como ponto de partida, o reconhecimento do valor patrimonial da arquitectura industrial e do papel destas áreas nas transformações da cidade. A importância que sector da indústria teve para o desenvolvimento de uma identidade em Alcântara, com os vestígios que registam esta herança e que remetem para um período tão dinâmico da sua vida urbana, deve ser visto como uma potencialidade para a criação de um sentimento de pertença. O facto destes edifícios se apresentarem actualmente descaracterizados e desfuncionalizados da sua ocupação inicial levam a que se questione a sua salvaguarda e preservação, que deve ser entendida de uma forma mais abrangente. Os edifícios singulares, para além da sua importância individual, foram também um motor de desenvolvimento e de caracterização de tecidos urbanos, devem ser considerados no seu conjunto. Para além desta questão, o texto contribui para a construção do tema por analisar a evolução da indústria e o modo como foi ocupando o território ao longo do tempo.

No que diz respeito à informação cartográfica, para este estudo foram considerados alguns mapas que representam a cidade de Lisboa e Alcântara. Uma vez que a zona da margem direita da ribeira permaneceu muito tempo como limite e só foi inserida no concelho de Lisboa no final do século XIX, existem poucos mapas que representem na totalidade este bairro.

Nestas condições, o primeiro mapa que foi considerado como elemento representativo de um momento histórico corresponde a um levantamento de 1807 do Eng.º Duarte José Fava, reduzida e desenhada na Casa do Risco das Obras Públicas no ano de 1826⁷. Este mapa, que pertence ao conjunto

⁵ Jorge Gaspar – “O Desenvolvimento do Sítio de Lisboa”, *O Livro de Lisboa*. Lisboa: Livros Horizonte, 1994, pp. 11-24.

⁶ Deolinda Folgado – “Paisagem industrial: Utopia na salvaguarda patrimonial?”, *Margens e Confluências: Um olhar contemporâneo sobre as artes*. Guimarães: Escola Superior Artística do Porto, n.º 3, Julho - Dezembro de 2001, pp. 65-89.

⁷ Augusto Vieira da Silva – “Planta n.º 6”, *Plantas Topográficas de Lisboa*. Lisboa: Câmara Municipal, 1950.

de 11 plantas inseridas no trabalho “Plantas Topográficas de Lisboa” de Augusto Vieira da Silva, constitui um dado de informação histórica importante, na medida em que contempla mapas de Lisboa desde de o século XVIII até ao século XX.

O primeiro mapa desta colecção do final do século XVIII (cerca de 1780)⁸, que representa a reconstrução pombalina para a cidade após o terramoto de 1755, serviu como consulta e como complemento da informação bibliográfica, mesmo não representando a totalidade da área de estudo. Uma vez que o fenómeno da industrialização começou a ocupar a cidade desde o século XVIII, este mapa foi essencial para a compreensão da cidade de Lisboa e das suas transformações deste período, apesar de não contemplar a margem ocidental da ribeira de Alcântara. Com efeito, encontram-se aqui representados alguns exemplos do planeamento lisboeta neste período, nomeadamente o plano de reconstrução da Baixa e o bairro das Amoreiras, o primeiro construído para acolher trabalhadores da indústria, neste caso da manufatura da Real Fábrica das Sedas do Rato.

Para além destes elementos referidos, as restantes plantas contribuíram para o estudo da evolução da cidade de Lisboa, destacando-se ainda a planta de 1871, onde se distingue a encarnado as alterações que a cidade sofreu até 1911⁹. Uma vez que foi neste período que aconteceram mudanças muito profundas na cidade e em Alcântara, este mapa foi muito importante para destacar estas transformações, principalmente ao nível da construção dos aterros para o Porto de Lisboa.

A metodologia seguida baseia-se numa interpretação do processo de formação do vale de Alcântara, a partir do estudo dos diversos dados cartográficos existentes. Com a análise dos momentos fundamentais da sua consolidação, é possível reconhecer as várias fases de evolução histórica, com os respectivos elementos marcantes. Identificando os momentos em que o tecido urbano foi ficando mais consolidado, torna-se então mais fácil reconhecer os principais tempos da formação do bairro. Esta observação será importante para compreender zonas de transição das diferentes formas de crescimento da zona e perceber como se reflectem na situação actual de Alcântara.

Deste modo, são identificadas as áreas urbanizadas mais representativas da história do bairro de Alcântara, segundo a sua génese e o reconhecimento das transformações que sofreram ao longo dos tempos. A construção de grandes infra-estruturas e o loteamento de novos bairros, que marcaram e continuam a marcar esta zona da cidade, encontram-se assim representados nestes casos mais específicos, procurando que seja clara a transformação que provocaram.

Tendo em conta a dificuldade de utilização de cartografia que abrangesse a totalidade da área de estudo, a escolha da cartografia a utilizar foi feita de acordo com o rigor da representação e procurando apresentar a evolução em intervalos de tempo com a maior semelhança possível. De seguida, procede-se à sobreposição dos elementos cartográficos, que indicam claramente o sentido do desenvolvimento. De modo a que estas comparações sejam mais fáceis e rigorosas, os mapas das áreas de estudo foram redesenhados a computador, para que as sobreposições fossem mais claras.

⁸ Augusto Vieira da Silva – “Planta n. º 4”, *Plantas Topográficas de Lisboa*. Lisboa: Câmara Municipal, 1950.

⁹ Augusto Vieira da Silva – “Planta n. º 10”, *Plantas Topográficas de Lisboa*. Lisboa: Câmara Municipal, 1950.

A cartografia escolhida para este estudo permite observar esta evolução com intervalos de aproximadamente cinquenta anos, começando em 1807, continuando com o levantamento de Lisboa de 1856-58 pelo Eng.º Filipe Folque, 1911 do Eng.º Silva Pinto, 1950 do Instituto Geográfico e Cadastral e terminando com a planta de 2008 da Câmara Municipal de Lisboa. É a partir destes mapas, redesenhados em computador, que são feitas as sobreposições que permitem distinguir a evolução das formas urbanas de Alcântara.

Este método de redesenhar a cartografia a partir do suporte em papel para o suporte digital consistiu num processo de eliminação de dados, isto é, a partir das plantas actuais, que certamente foram elaboradas com maior rigor de execução que as mais antigas, são sobrepostas as plantas imediatamente anteriores na matriz de comparação, retirando os elementos que foram construídos neste período de tempo e acrescentados, com o máximo rigor possível, as construções que entretanto terão sido destruídas. Deste modo, temos como resultado deste trabalho um mapa redesenhado em suporte digital que, devido ao menor rigor do suporte em papel, apresenta algumas diferenças mas procura-se que, com este trabalho, tenha uma maior exactidão.

Após a conclusão destes elementos digitais, os mapas são sobrepostos, com o momento temporalmente seguinte representado a encarnado, evidenciando deste modo o contraste entre os diferentes tempos. Este processo de elaboração dos mapas em formato digital foi feito sucessivamente a partir da planta de 2008 até à planta de 1807, passando pelos vários momentos escolhidos e mostrando as principais alterações que marcaram Alcântara, representadas a encarnado nos mapas de sobreposição.

Com o redesenho dos elementos cartográficos e com a sua sobreposição são caracterizados os processos de crescimento das áreas de estudo, sendo assim mais fácil compreender a evolução das formas urbanas de Alcântara e identificar os principais momentos de transformação das cinco zonas de estudo deste bairro. Estas zonas procuram representar os principais momentos da sua evolução, a partir do estudo da forma urbana e da sua caracterização actual, através de imagens antigas e actuais e ainda de elementos cartográficos mais específicos para cada caso. Deste modo, as cinco zonas que são objecto de um estudo mais específico e aprofundado são:

- A. Zona da antiga caldeira do moinho de marés, a jusante da ponte da ribeira de Alcântara, bastante marcada pelo desenvolvimento da linha de comboio e pela construção dos sucessivos aterros;
- B. Zona onde a indústria se desenvolveu mais acentuadamente, numa área compreendida entre a Rua Primeiro de Maio, Avenida da Índia e Rua da Cozinha Económica;
- C. Área do início do loteamento do bairro do Calvário, onde existiu a Quinta Real, no triângulo compreendido entre a Calçada da Tapada, Rua de Alcântara e Rua Leão de Oliveira;
- D. Zona onde se encontra actualmente o bairro da Quinta do Jacinto e onde esteve instalada a Fábrica da Pólvora, limitada actualmente pelos acessos à ponte e pela Avenida da Ceuta;

- E. Zona que incide no local onde existiram os dois baluartes defensivos do século XVII, que já não existem, definida pela Avenida 24 de Julho, Palácio das Necessidades e Rua João de Oliveira Miguéns.

Feitas as comparações dos mapas e complementando com a história de Alcântara, é possível então destacar os principais elementos que motivaram processos de transformação e que caracterizam actualmente o bairro. A partir desta realidade, são identificados os elementos atractivos, que articulam o tecido urbano, e os elementos repulsivos, que provocam fragmentações e descontinuidades no território de Alcântara. Esta análise da situação actual realizou-se a partir da informação histórica e cartográfica recolhida e foi complementada com visitas à área em estudo e com a sua observação em vários momentos. Os elementos mais marcantes e decisivos, que pontuaram a evolução da morfologia urbana no vale de Alcântara, podem ter uma origem natural ou artificial mas é inequívoco o seu impacto na definição do tecido existente. A localização dos edifícios de relevante valor patrimonial ou cultural, que podem ser considerados pontos de atracção das populações e geradores de uma dinâmica funcional de bairro, são igualmente um factor a ter em conta para a caracterização actual do bairro de Alcântara.

A partir desta análise, é feita uma reflexão sobre a maneira como a cidade actual se relaciona com o seu passado. No caso de Alcântara, é fácil identificar a importância que estes elementos referidos têm como pontos de ruptura ou de ligação. A relação do bairro com estes elementos de atracção, reflexo de uma história que deixou marcas tão profundas, devem então ser vistos como pontos de partida para criar uma identidade única em Alcântara, ao estabelecer pontes com o passado.

Muitos destes testemunhos da história estão actualmente a ser objecto de estudo e de salvaguarda, uma vez que se começa a perceber o seu valor para a história da cidade. O património industrial representa a herança do sector e também de uma arquitectura funcional na cidade, sendo que muitos dos edifícios existentes deste período foram inovadores e resultaram de experiências ao nível da construção. As suas características espaciais permitem muito facilmente equacionar novas utilizações, uma vez que apresentam uma grande versatilidade. No entanto, para a sua reconversão funcional, são levantadas algumas questões que equacionam a validade destas adaptações. A sua localização numa organização territorial tão específica, como acontecia no caso dos edifícios industriais, pode ser uma das razões para pôr em causa a sua reabilitação, uma vez que não é fácil a sua integração no tecido urbano. Deste modo, a localização destes edifícios pode ser importante para perceber a viabilidade da sua reconversão.

Tendo em vista esta metodologia a ser seguida, este trabalho organiza-se, numa primeira parte, sobre a compreensão da história urbana de Alcântara, observada à luz da evolução da cidade de Lisboa e dos principais acontecimentos que marcaram esta zona. O estudo da história e também da cartografia são dois instrumentos essenciais para o estudo dos processos de transformação e evolução de Alcântara. Esta zona de Lisboa só começou a ter uma ocupação urbana a partir do século XVIII, numa altura em que dois importantes acontecimentos transformam a cidade: o grande terremoto de 1755 e o início da industrialização.

Até este período, o vale de Alcântara foi ocupado inicialmente por quintas e palácios, conseguindo durante muito tempo manter a sua natureza rural e fidalga num cenário bucólico, onde foram aparecendo progressivamente os moinhos de maré, moinhos de vento e fornos de cal, aproveitando os recursos naturais existentes nas margens da ribeira, começando-se assim a profetizar um carácter mais industrial. Os planos pombalinos contribuíram também para este alargamento da visão da cidade, uma vez que foram mais abrangentes do que a reconstrução das áreas destruídas. Assim, Alcântara foi-se encontrando cada vez mais próxima de Lisboa, deixando de ser vista como um subúrbio passando a ser um limite. Por esta razão, a primeira parte da dissertação incide principalmente nos últimos dois séculos de história de Alcântara e de Lisboa. Esta época de crescimento urbano do bairro levou a várias transformações na sua morfologia, com o desaparecimento da ribeira, consequente demolição da ponte e construção de novas infra-estruturas urbanas. O aparecimento do carro eléctrico, a construção das linhas de comboio, do aterro com as avenidas 24 de Julho e da Índia e a instalação do porto e também a construção dos grandes eixos viários do século XX (Avenida de Ceuta, auto-estrada e ponte sobre o Tejo) foram algumas das várias obras que marcaram fortemente esta zona, afastando-a cada vez mais do rio e marcando descontinuidades no seu tecido urbanizado em relação ao resto da cidade.

Após esta primeira fase de análise, na segunda parte deste trabalho procura-se compreender a relação da cidade com o seu passado, como este é articulado com as exigências actuais e que importância poderá ter na construção da identidade do bairro de Alcântara para o futuro. O conhecimento e valorização do passado devem ser vistos como um elemento enriquecedor para os planos, procurando-se uma articulação eficaz entre as várias tipologias de edificado. A história e a arquitectura, a recuperação e a criação devem ser tidas em conta na reabilitação de áreas históricas degradadas, como é o caso de Alcântara. Com a sua situação actual, dominada pela problemática do trânsito, da degradação do edificado e do espaço público e pela falta de uma estratégia de fundo, leva a que permaneça por revelar um passado industrial registado no património e que é importante preservar. Acreditando que a cidade é feita de passado, presente e futuro e da sua articulação pretende-se equacionar soluções para intervenções que tenham em conta este equilíbrio. Não sendo sustentável que seja tudo reutilizado nem tão pouco desejável que se apague a história de Alcântara, é importante considerar a pluralidade de situações tendo em conta o seu valor patrimonial e o seu estado de conservação.

Pretende-se então encontrar um método sistemático de identificação e caracterização da situação existente, ordenando-o pelas várias fases de desenvolvimento urbano, tendo em conta as suas ocupações ao longo do tempo. Tendo isto em conta, exige-se então equacionar as diferentes possibilidades de intervenção que existem para os edifícios reconhecidos pelo seu valor patrimonial, desde a preservação funcional, classificação e reconversão. Para isso, devem ser explicados os pressupostos para a definição como património e também a evolução da abrangência do conceito, desde o edifício até aos conjuntos urbanos.

Actualmente, em consequência da desactivação das unidades fabris e da ausência de uma estratégia, a grande área industrial de Alcântara encontra-se obsoleta, à espera de estudos e planos que consigam ser pontos de partida eficazes para encontrar soluções de futuro.

1. A CIDADE COMO HISTÓRIA

1.1. EVOLUÇÃO DA CIDADE DE LISBOA

A cidade de Lisboa deve a sua origem às suas características únicas e a todas as condicionantes biofísicas existentes: as colinas e os vales, com a sua exposição privilegiada, ajudaram à fixação das primeiras populações, na idade pré-histórica. A presença do rio e a topografia irregular da cidade marcaram desde sempre a evolução de Lisboa, quer como condicionante pela maneira como os vales, as colinas e o rio foram limitando o seu crescimento, quer como potencialidade única pelo carácter defensivo e comercial.

A ocupação muçulmana em Lisboa desde 714 até 1147 marcou a cidade e o seu espaço público, na medida em que os espaços existentes tinham apenas uma função de conduzir as pessoas entre dois pontos, e não uma função de permanência. Estas características são ainda visíveis no traçado dos bairros mais antigos, com as suas ruas sinuosas. Em Lisboa, o centro da cidade árabe encontrava-se no alto da colina de S. Jorge, limitada pela Cerca Moura que compreendia o palácio do alcaide e uma mesquita, sendo que os bairros habitacionais localizavam-se nas encostas da colina¹⁰.

Após um longo período de disputa, em que ainda não se encontrava estabilizada a ocupação cristã de 1147, Lisboa finalmente recebeu a carta de foral em 1179 e foi proclamada como capital do reino em 1256, após a conquista definitiva do Alentejo cerca de 1240 e do Algarve em 1249, que deu algum território de segurança no caso de contra-ataque mouro. Esta estabilidade culminou com a construção das primeiras igrejas paroquiais e da Sé, inseridas nos novos limites da cidade, que se concretizaram numa segunda cortina de muralhas defensivas. Neste período, gozando a cidade de alguma segurança, o tecido urbano continuou a expandir-se para além dos limites marcados pelas muralhas, descendo a colina em direcção a Alfama e da zona da Baixa. O bairro da Mouraria permaneceu como um bairro marginal, na encosta norte da colina, onde os mouros permaneceram, depois da conquista cristã¹¹.

Deste modo, durante o reinado de D. Fernando em 1373, construiu-se uma terceira muralha de protecção da cidade, que ficou conhecida como Cerca Fernandina, estendendo-se desde Santa Engrácia até ao Cais do Sodré. Esta muralha, construída em cerca de dois anos para a defesa da cidade nos eminentes confrontos com Castela no século XIV, era constituída por duas partes: a oriental da Cerca Moura, que abrangia a Graça e S. Vicente, e a ocidental, que percorria o limite norte do Rossio, S. Roque e a Rua do Alecrim. Apesar da área abrangida por esta cerca ser quase seis vezes maior que a anterior, em pouco tempo se tornou insuficiente para abranger o crescimento da cidade¹². Este crescimento foi suportado por um aumento populacional que deve à expansão ultramarina, que tinham a sua base em

¹⁰ José-Augusto França – Lisboa: Urbanismo e Arquitectura. 4ª Edição. Lisboa: Livros Horizonte, 2000, pp. 9-10.

¹¹ António Oliveira Marques – “Lisboa evolução: séculos XII a XV (1147-1500)”, *Dicionário da História de Lisboa*. Sacavém: Carlos Quintas & Associados, 1994, pp. 511-512.

¹² José-Augusto França – Lisboa: Urbanismo e Arquitectura. 4ª Edição. Lisboa: Livros Horizonte, 2000, p. 11.

Lisboa, onde estava o poder. Nesta época, Lisboa cresce consideravelmente para conseguir acolher os novos comerciantes e os trabalhadores envolvidos na construção naval e no comércio, que se desenvolve agora a uma nova escala. As principais transformações urbanas deste período dos Descobrimentos reflectem também estas alterações das funções da cidade em crescimento, marcadas pela localização das novas actividades. A localização do palácio real exprime estas mudanças, transferindo-se para fora da protecção das muralhas medievais, nas imediações dos estaleiros navais, como reflexo da importância do mar para o reino¹³. O castelo, o primeiro centro político urbano, deslocou-se funcionalmente neste período para a Baixa, que também permanecia como centro comercial, pela ligação com o rio Tejo. Durante o reinado de D. Manuel I são construídas grandes obras de aterro na Ribeira e no Terreiro do Paço que manifestam esta importância da ligação da cidade ao rio.

No início do século XVI, Lisboa modificou bastante a sua estrutura urbana, com a instalação da corte junto ao rio, na zona do Terreiro do Paço. Gozando de um grande desenvolvimento, que foi despertado pelo crescimento económico dos Descobrimentos, D. Manuel I mandou construir um novo Paço Real (concluído em 1505) mais perto do rio, dando-se a sua consolidação como centro político e administrativo do reino¹⁴. O aglomerado urbano encontrava-se então polarizado entre o Terreiro do Paço e o Rossio, as duas principais praças da cidade. Estes espaços públicos não surgiram de um planeamento mas de uma forma espontânea, de maneira a albergar funções sociais importantes. Ao Rossio é associada a função de espaço do mercado, localizado nas imediações de uma saída da cidade, de modo a facilitar as trocas comerciais de quem vinha de fora com os habitantes de Lisboa, perto de edifícios importantes. O Terreiro do Paço, devido à sua função essencial para o reino pela chegada dos produtos comerciais e pela importância económica que daí advém, e também devido ao seu papel como centro administrativo de Lisboa. A partir do século XV, estas praças começaram então a ser formalmente estruturadas, pela associação a equipamentos civis e religiosos, fundamentais para a organização da cidade. Com a afirmação para o exterior da metrópole, acontece o primeiro grande momento de Lisboa como capital do luxo, através da venda de produtos exóticos e a construção de novos edifícios, como o novo Paço Real junto à ribeira, a Casa da Índia, o Arsenal, a Alfândega, o Terreiro do Trigo, entre outros, que levam a que seja caracterizada como uma cidade cosmopolita e multicultural¹⁵.

Em 1580 tem início em Portugal o período do domínio filipino em Portugal que deixou a sua marca nas obras realizadas em Lisboa. Logo com a chegada de Filipe II, I de Portugal, iniciou-se a remodelação do Paço da Ribeira e do Terreiro do Paço, segundo uma estética maneirista que marcou a imagem da cidade de Lisboa durante a ocupação espanhola. Para além destas obras verificaram-se também outras construções monumentais por toda a cidade e arredores, principalmente de igrejas e

¹³ Ana Tostões – “Lisboa e Tejo e tudo...”, *Atlas Urbanístico de Lisboa*. 1ª Edição. Lisboa: Argumentum Edições, 2006, p. 20.

¹⁴ Ana Tostões - Idem, p. 20.

¹⁵ António Oliveira Marques – “Lisboa evolução: séculos XII a XV (1147-1500)”, *Dicionário da História de Lisboa*. Sacavém: Carlos Quintas & Associados, 1994, p. 515.

palácios, destacando-se a construção da igreja de S. Vicente de Fora¹⁶. O facto de Lisboa ser apenas um dos pólos de governação do país (agora o poder encontrava-se dividido com Madrid) levou a que todos estes melhoramentos fossem realizados, de modo a dar uma dignidade régia de acordo com a estética da época.

Os ideais renascentistas surgem no urbanismo português, representando o início de um percurso mais racionalista na concepção do espaço urbano e das construções que o conformam. A cidade, que crescia espontânea e organicamente até este período, começa então a ser pensada e racionalizada, culminando mais tarde nos planos pombalinos para a cidade. No século XVI estas novas ideias começam a materializar-se em traçados regularizados, ainda com matiz medieval, mas que começam a provocar alterações na cidade existente, e que culminam na operação de loteamento do Bairro Alto de S. Roque, durante o século XVI, ao longo do limite ocidental das muralhas fernandinas. Esta malha começou-se a construir a partir do rio, onde se localizavam as habitações dos pescadores e trabalhadores dos estaleiros navais, num local de relevo bastante acentuado e, portanto, o tecido urbano começou a desenvolver-se de um modo mais irregular e modesto. À medida que o declive fica mais suave, começam a surgir então as casas nobres, dispostas em ruas ortogonais e quarteirões geométricos, na zona que conhecemos hoje como Bairro Alto. Estas urbanizações marcam a passagem de Lisboa do século XVI para o século XVII¹⁷, numa época em que Lisboa tinha um papel de grande preponderância económica na Europa e no Mundo. Reflectindo esta importância ligada às rotas marítimas e ao comércio produtos exóticos, Lisboa ia crescendo ao longo das linhas de margem do rio, para nascente e poente.

Na planta de Tinoco de 1650, é visível este crescimento da cidade reflectido na falta de capacidade da Cerca Fernandina abranger esta expansão, principalmente para poente, deixando de fora o Bairro Alto e a Mouraria. Nas cidades medievais a entrada era feita por portas localizadas no perímetro das muralhas, caminhando-se por ruas estreitas e sinuosas que culminavam no centro simbólico e funcional. Na Lisboa do período medieval, este centro funcional encontrava-se polarizado entre duas praças que estruturam o tecido urbano, a partir da existência do Rossio e do Terreiro do Paço, dois espaços que polarizam as funções comerciais e administrativas.

Com a restauração da independência de 1640 por D. João IV surgiu a necessidade de traçar um novo perímetro urbano, que constituísse limites eficazes na protecção de Lisboa e dos seus bairros que já tinham transbordado a cerca fernandina. Deste modo, em 1650 D. João IV dá ordens para a elaboração de um projecto geral de fortificação que vai definir as fronteiras da cidade até ao século XIX. O projecto da *Linha Fundamental de Fortificação* foi elaborado pelos engenheiros militares Charles Legart, Jean Cosmander e Jean Girot em 1652. Os novos limites iam desde Santa Apolónia até Alcântara, passando pelos Prazeres, Campolide, Estrela e Capuchos. A extensa linha defensiva não foi acabada nem chegou a ser utilizada para efeitos defensivos mas foi bastante inovadora uma vez que “pela primeira

¹⁶ José-Augusto França – *Lisboa: Urbanismo e Arquitectura*. 4ª Edição. Lisboa: Livros Horizonte, 2000, pp. 19-20.

¹⁷ José-Augusto - Idem, p. 19.

vez se dotou Lisboa de uma obra de fortificação que já não continha a cidade em expansão, mas a possível expansão da cidade”¹⁸.

Com o crescimento demográfico a que se assistiu durante os séculos XVI e XVII, surgiram as primeiras intenções de Lisboa se expandir mas agora de uma maneira regrada, que organiza e regulariza os vários espaços urbanos. Com a subida ao trono de D. João V no início do século XVIII começam os trabalhos de engrandecimento da capital, suportados pelas riquezas que vinham do Brasil. O rei procurava concretizar os seus sonhos absolutistas, ao mesmo tempo que procurava dar a Lisboa uma resposta aos problemas de que padecia em termos urbanísticos e relançar a sua condição de metrópole próspera. É neste contexto que surgem grandes obras de melhoramentos da cidade, nomeadamente do Aqueduto das Águas Livres, que cruza o Vale de Alcântara até Campolide, e muitos planos para o desenvolvimento da cidade de Lisboa. No âmbito destes estudos, em 1730 D. João V começou a pensar na construção de uma “nova Lisboa”, para dar resposta aos problemas da cidade medieval que se tornavam de cada vez mais difícil resolução e para dar a Lisboa uma face digna da capital do Império. A partir da construção de um grande cais em aterro, concretizado numa proposta do engenheiro Carlos Mardel em 1746, e procurando os objectivos atrás referidos, o plano consistia na regularização da linha e margem, com uma larga avenida junto ao rio e um passeio público¹⁹. Neste reinado foi ainda construído o Palácio das Necessidades em 1750, segundo um projecto de Custódio Vieira e de Carlos Mardel, que impulsionou a expansão urbana para ocidente. Para além destas grandes obras, os melhoramentos da cidade passaram também pela construção de vários conventos²⁰. A cidade estava a expandir-se para oeste, passando pelas Necessidade e Alcântara, sempre ao longo da margem do rio, o principal meio de comunicação da época.

No ano de 1755, a distribuição da população era bastante densa com cerca de 250 000 habitantes numa cidade que já há muitos anos era insuficiente para absorver a população urbana. Grande parte desta cidade desapareceu cerca das 10 horas da manhã, no dia 1 de Novembro de 1755, sacudida por um sismo de excepcional intensidade.

O estado de caos em que a cidade tinha ficado exigiu medidas drásticas e radicais, cumpridas friamente pelo Marquês de Pombal: foi ordenado o tombo dos edifícios destruídos e delimitada a área da cidade, sendo proibida a construção no exterior deste perímetro, entre muitas outras medidas. Rapidamente, o Marquês de Pombal procurou encontrar uma solução para a reedificação de Lisboa. Foram apresentadas diversas alternativas para a reconstrução da cidade, uma delas passava por abandonar as ruínas e construir uma nova cidade num novo local (Belém). Contudo, o Marquês de Pombal decidiu que a reconstrução teria lugar no antigo terreno sobre as ruínas, mas construindo uma cidade totalmente renovada, com poucas relações com a malha antiga. Assim, e pela primeira vez, Lisboa foi pensada, programada e edificada.

O traçado da cidade foi completamente alterado, impondo-se um desenho claramente iluminista, que só conseguiu ser implementado pela aplicação de medidas urbanísticas, por parte do Marquês de

¹⁸ Helena Murteira – *Lisboa da Restauração às Luzes*. 1ª Edição. Lisboa: Presença, 1999, pp. 77.

¹⁹ Helena Murteira - *Idem*, pp. 104-106.

²⁰ José-Augusto França – *Lisboa: Urbanismo e Arquitectura*. 4ª Edição. Lisboa: Livros Horizonte, 2000, p. 25.

Pombal, para assegurar que o plano era cumprido, garantindo que este não seria alvo de alterações ou de qualquer interferência por parte dos privados. Deste modo, estabeleceram-se leis de propriedade com prioridade do Estado em relação aos terrenos, para impedir a especulação de terrenos. As duas praças que sempre foram uma referência na malha da cidade (Terreiro do Paço e Rossio), mantêm o seu papel mas agora relacionam-se através de uma malha ortogonal com a importância das vias a variar com a largura, em que a nova Praça do Comércio se constitui como centro de vida executiva.

O novo plano pombalino, iniciado no ano de 1758, foi mais abrangente do que a reconstrução das zonas arrasadas pelo sismo e apresentou uma visão global e integrada para a expansão da cidade. Neste projecto promoveu-se o desenvolvimento de novas áreas urbanas, a partir do pensamento racional e das definições de desenho urbano elaboradas para a Baixa, como foi o caso do bairro das Águas Livres nas Amoreiras, de Carlos Mardel (1759), e a zona da Lapa e de S. Bento. A par destes empreendimentos, foi também realizado um plano de melhoramentos do Porto de Lisboa até Pedrouços, ao mesmo tempo que um projecto para a realização do primeiro equipamento verde público - Passeio Público - perto do Rossio, localizado na saída norte da cidade, apontando o sentido do crescimento futuro. Ao surgir nesta época uma preocupação de dimensionamento das vias de acordo com uma determinada hierarquia, à semelhança do que acontecia no resto da Europa, foi também nesta altura que surgiram os primeiros estabelecimentos de carácter industrial, nomeadamente a Cordoaria Nacional na Junqueira²¹.

A subida ao trono de D. Maria I em 1777 e o afastamento de Marquês de Pombal vão marcar o início de importantes alterações em Lisboa. A “ressurreição dos mortos”²² da aristocracia destituída durante o reinado de D. José I tornou-se visível na construção de vários palácios na cidade. No campo das obras públicas, deu-se uma paralisação na construção como resposta ao estado do tesouro, após décadas de reconstrução. A construção da Basílica da Estrela (1779-89), do Teatro S. Carlos (1792-93) e o Palácio da Ajuda (1795), que não chegou a ser terminado, são as excepções neste período de contenção, que se reflectiu num abrandamento do desenvolvimento da cidade.

O século XIX em Portugal foi um século de mudanças, de invasões e de crise que dificultam o desenvolvimento coerente, impulsionado pelas primeiras invasões francesas em 1807 e pela consequente fuga da corte para o Brasil. Com as riquezas do reino a seguirem para o Brasil com a corte, Lisboa perde o seu papel como capital do império e centro da cultura, da política, do poder e dos investimentos. Devido a esta instabilidade política e económica, o desenvolvimento da cidade na primeira metade do século XIX decorre de uma forma bastante lenta, mesmo depois do regresso da corte para Portugal em 1821. O seu longo afastamento deixou marcas muito profundas no país e em Lisboa, que viu o seu desenvolvimento a ser retardado, à espera da estabilidade necessária para que fosse possível voltar a pensar na cidade. A revolução liberal em 1820 foi o reflexo desta instabilidade política, provocando mudanças muito profundas na cidade de Lisboa. Com a extinção das ordens

²¹ José-Augusto França - Idem, pp. 39-40.

²² José-Augusto França - Ibidem, p. 47.

religiosas em 1834, vários conventos no interior da cidade passaram a estar desocupados e que nesta época passaram a ser ocupados por utilizações distintas, desde tribunais aos hospitais.

A nova estabilidade financeira da cidade, pela figura de Costa Cabral na década de 40 e de Fontes Pereira de Melo a partir da década de 50 como Ministro das Obras Públicas, permitiu novos investimentos, quer em obras privadas (com os inúmeros palácios que foram surgindo) quer em obras públicas. Neste período surgiram em Lisboa novos equipamentos, associados à revolução industrial e dos transportes que acontecia na Europa, destacando-se os elevadores, os “americanos” e as fábricas. A sua expressão mais forte foi na inauguração da ligação dos caminhos-de-ferro ao Porto e da Estação de Santa Apolónia, em 1864, e pela introdução em Lisboa da linha de “americanos” (carruagem movida a cavalos) em 1873. Os limites de Lisboa são redefinidos, alargando-se o perímetro urbano, começando-se a construir uma nova Estrada de Circunvalação em 1852, que nascia em Alcântara, passava pelos Prazeres (onde já se tinha inaugurado o cemitério em 1835), Campolide, Picoas e Alto de S. João. Estas obras são muito importantes em termos das acessibilidades no interior de Lisboa, marcando uma nova fase de crescimento da cidade suportado pelos novos meios de transportes.

Com a aceleração da industrialização e o consequente aumento populacional durante este século, foram construídas diversas fábricas espalhadas pelas cidades, maioritariamente ao longo da frente ribeirinha como um resultado das construções de aterros, justificada pela acessibilidade aos meios de transporte existentes (comboio e mar), nomeadamente em Pedrouços, na Boavista e no Vale de Alcântara. Para dar resposta a este aumento industrial foram construídos novos bairros, quer destinados à burguesia quer para as famílias operárias. Neste contexto, iniciou-se o loteamento do bairro popular do Calvário, em 1877, e dos bairros burgueses da Estefânia e Campo de Ourique nas décadas seguintes. A procura pela urbanidade neste período concretizou-se também no planeamento de espaços públicos de lazer para fazer face à crescente industrialização, destacando-se a abertura dos primeiros jardins públicos e lugares de miradouro, que caracterizam este período do desenvolvimento de Lisboa mais burguês e romântico²³.

O desenvolvimento da cidade para o seu interior, afastando-se da zona ribeirinha, começa a verificar-se no final do século XIX com a demolição do Passeio Público, tendo em vista a construção da Avenida da Liberdade. Este arranque no planeamento da cidade de Lisboa teve início com Rosa Araújo, presidente da Câmara de Lisboa na altura, que marcou o desenvolvimento da cidade no início do século XX. O Passeio Público, elemento de remate, a norte, do plano pombalino, construído em 1764, representou uma vontade de dar uma vivência burguesa à cidade pela construção de espaços verdes urbanos. No entanto, durante as primeiras décadas de existência constituiu um vazio urbano, com pouca utilização. Curiosamente, na mesma época em que a população começa a viver este espaço urbano e a sentir necessidade de espaços verdes, surgem as primeiras notícias de que se seria necessária a sua demolição para permitir a expansão da cidade para norte. A concretização desta medida em 1879 marca o final da Lisboa Romântica, iniciando-se a expansão para o interior do território

²³ Ana Tostões – “Lisboa e Tejo e tudo...”, *Atlas Urbanístico de Lisboa*. 1ª Edição. Lisboa: Argumentum Edições, 2006, p. 21.

e definindo-se um novo sentido do crescimento da cidade através de um moderno *boulevard*, inaugurado em 1886. Mais do que a abertura da Avenida da Liberdade, este plano de expansão da cidade é uma transformação no território, que pretende conduzir Lisboa a uma nova urbanidade²⁴. Com a abertura desta grande avenida geraram-se dois novos bairros, de cada um dos lados do vale: o bairro Barata Salgueiro, estendendo-se até ao Rato e o Bairro Camões. Foi pela mão de Rosa Araújo que foi desenvolvido este projecto para a Avenida da Liberdade, que se considera hoje como um ponto de partida para outros projectos vanguardistas.

Com a ocupação do lugar de engenheiro da Câmara por Ressano Garcia em 1874 é definida uma estratégia clara para o desenvolvimento e expansão da cidade. Se até aqui Lisboa crescia a partir das estradas e caminhos existentes no período pombalino, foi com a definição destes planos que a capital segue pela primeira vez, desde a reconstrução, um plano estruturado e planeado. Após a publicação do decreto de 1865 que determina a necessidade de elaboração de um “Plano Geral de Melhoramentos da Capital”²⁵, a Câmara Municipal de Lisboa, sob a coordenação do engenheiro Ressano Garcia, iniciam um conjunto de estudos em 1879 que culminam com a apresentação do plano em 1904. Este contempla, para além da abertura e consolidação do eixo de expansão para norte pela Avenida da Liberdade e Avenida da República (já referido anteriormente), a definição do sistema viário e de espaços verdes, privilegiando a definição dos espaços públicos em detrimento da arquitectura dos quarteirões. Com o crescimento da cidade para norte, torna-se um objectivo imediato a resolução do nó viário de ligação entre a Avenida de Liberdade e a nova direcção de crescimento urbano para o lado de Picoas, até romper com a estrada de circunvalação, onde se vão desenvolver as Avenidas Novas. Ao mesmo tempo que se desenvolvia este eixo de expansão, a cidade crescia por outro vale, desde a Baixa até Arroios, terminando na estrada de circunvalação. Estes dois programas de expansão eram contemporâneos mas destinavam-se a classes sociais distintas, com tratamentos dos edifícios e dos espaços públicos muito diferentes. Este plano geral de Ressano Garcia não é totalmente concretizado mas é inovador pela visão integrada dos vários planos para a cidade e pela sua ligação num sistema viário estruturado.

Neste período, a industrialização continuava a ocupar os espaços expectantes da cidade, principalmente na periferia que continuou sendo sucessivamente alargada até chegar a Algés e Sacavém em 1903. Neste perímetro encontravam-se agora as áreas industriais do século XIX e os bairros de alojamento de famílias operárias. Estes bairros, inicialmente na forma de “vilas operárias”, começaram a ser construídos por particulares ligados às indústrias. A excessiva procura de habitação levou algum tempo até encontrar uma resposta do Estado capaz materializar uma solução que fosse viável e económica para as famílias com menos poder de compra. Inicialmente, esta população que imigrou para a capital foi alojada a partir do aproveitamento de palácios e conventos desocupados, que foram sendo divididos sucessivamente em pequenas habitações, como é o caso do Palácio do Fiúza em Alcântara. Com a continuação da procura de habitação mais barata, começam a ser construídas habitações destinadas aos operários, aproveitando os espaços existentes em interiores de quarteirão e traseiras de

²⁴ Ana Tostões - Idem, p. 23.

²⁵ José-Augusto França – *Lisboa: Urbanismo e Arquitectura*. 4ª Edição. Lisboa: Livros Horizonte, 2000, p. 55.

casas burguesas. Apesar dos esforços dos particulares em fornecer habitações mais baratas, a verdade é que muitas destas “vilas operárias” não respeitavam as regras mais elementares de salubridade²⁶. Apenas no início do século XX o Ministério do Trabalho republicano planeia a construção dos primeiros bairros sociais em Lisboa, começando pelo Bairro do Arco do Cego, que só mais tarde chegaram a Alcântara.

A construção dos aterros no final do século XIX foi uma forma de procurar dar à cidade novos espaços para a sua expansão. Estas áreas acabaram por ser ocupadas por edifícios industriais e portuários, a partir da implantação dos caminhos-de-ferro ao longo do rio, da abertura do porto e da abertura das avenidas da Índia e 24 de Julho. Apesar desta conquista de terrenos, estas obras que se implantaram marcaram definitivamente uma fragmentação do espaço urbano e, concretamente, uma ruptura na relação da cidade com o seu rio.

Em 1920, uma Sociedade Financeira apresentou à Câmara um proposta de um *Plano de Desenvolvimento Sectorial de Lisboa* que propunha, para além da continuação do desenvolvimento do plano das Avenidas Novas, o prolongamento da Avenida Joaquim António de Aguiar bifurcando para Campo de Ourique, o desenvolvimento da Rua Tenente Valadim para ligar a Avenida 24 de Julho (Avenida Infante Santo), a continuação da Avenida Almirante Reis até ao Areeiro, com vista à saída norte da cidade, e uma nova avenida sobre o caneiro de Alcântara, que ligava a Avenida 24 de Julho até Benfica – a Avenida de Ceuta. Este plano distinguia duas grandes áreas de desenvolvimento urbano: uma para as classes mais abastadas, entre o Parque Eduardo VII e Palhavã, e outra mais modesta, desde Santa Apolónia até à Penha de França. Apesar destes planos, a cidade continuava a desenvolver-se mais sobre os arruamentos já existentes ou à sua margem, principalmente da zona da Avenida Almirante Reis onde nasceram novos bairros²⁷ que, ainda que planeados, resultam num conjunto desarticulado e, aparentemente, desordenado.

O Estado Novo, a partir de 1926, fez várias tentativas de elaboração de um plano, nomeando comissões e tentando sensibilizar a população para os problemas cada vez mais complexos da cidade de Lisboa. Só em 1938, com o chamado Plano “de Gröer”²⁸ encomendado por Duarte Pacheco, se conseguiu chegar a um projecto ordenador, marcando uma nova etapa na cidade. Deste modo, até à finalização do plano, são realizados estudos para a definição de linhas de desenvolvimento da cidade, da rede viária estruturantes, espaços verdes e vários bairros de habitação social, que já tinham sido estudados e que foram integrados neste plano. A definição de um sistema viário que estruture os sentidos de crescimento da cidade e a categorização por zonas das principais funções urbanas são os elementos mais inovadores e importantes do plano. As linhas de força do plano foram determinadas, concretizando-se em grandes radiais de saída da cidade: a Avenida Almirante Reis, Areeiro e Encarnação; a Avenida da Liberdade, Avenida da República, Campo Grande, Lumiar; Avenida António Augusto Aguiar, Palhavã e Carnide; a auto-estrada de Cascais, passando entre Campolide e Campo de

²⁶ Nuno Teotónio Pereira – “Vilas operárias”, *Dicionário da História de Lisboa*. Sacavém: Carlos Quintas & Associados, 1994, pp. 962-963.

²⁷ José-Augusto França – *Lisboa: Urbanismo e Arquitectura*. 4ª Edição. Lisboa: Livros Horizonte, 2000, pp. 83-84.

²⁸ Este plano foi elaborado entre 1938 e 1948.

Ourique (que passava pelo Parque Florestal de Monsanto). Duas das linhas de força tiveram o seu desenvolvimento ao longo do rio, para oeste do Terreiro do Paço, passando por Santo Amaro, Belém e Algés e para este, percorrendo Xabregas, Beato, Marvila e Olivais. Cruzando estas radiais, foram também desenvolvidas as circulares de atravessamento da cidade: uma 2ª circular que passava pelo Parque Florestal de Monsanto e acabava no Aeroporto; uma 3ª circular que passava igualmente pelo Parque Florestal de Monsanto, Sete Rios, Entrecampos, Areeiro e Chelas; e uma 4ª circular, que é na prática a Estrada da Circunvalação de 1852 mais alargada. Este projecto para a cidade marcou a cidade durante todo o século XX e foi o ponto de partida para a construção de equipamentos públicos que marcaram a fisionomia da cidade, como é o caso do Parque Urbano de Monsanto (1937) e a construção da auto-estrada para Cascais, que vence o vale de Alcântara com a obra do viaduto Duarte Pacheco em 1944. Para a concretização deste plano para Lisboa, foram necessário 2800 ha de terreno, grande parte expropriada, com diversos bairros programados²⁹.

Um outro momento de grande importância durante o Estado Novo foi a realização da Exposição do Mundo Português junto ao Mosteiro dos Jerónimos em 1940, a cargo do arquitecto Cotinelli Telmo, onde se reflecte a propaganda do regime numa expressão de valorização do patriotismo e dos momentos gloriosos da nação. Apesar de ter sido uma construção de carácter efémero, mantiveram-se algumas construções que mais tarde foram reconstruídas, nomeadamente o Padrão dos Descobrimentos e a Praça do Império. Esta intervenção ribeirinha foi uma iniciativa que, à semelhança do que aconteceu mais tarde com a Expo 98, procurou revitalizar uma zona marginal da cidade.

No âmbito destas comemorações foram concluídas outras importantes obras de infra-estruturas: as gares marítimas e fluviais de Alcântara e Rocha Conde de Óbidos, a auto-estrada de Cascais, o aeroporto, entre outras³⁰. Para facilitar a expropriação desta grande área de terrenos foi criada a “Lei dos Centenários” em 1938, o que revela a maneira como o autoritarismo político afectou a urbanismo de Lisboa.

Entre as décadas de 40 e 60 continuaram a construção de vários bairros económicos (Arco Cego, Salazar, Encarnação, Madre de Deus, início do bairro de Alvalade, etc.), uma vez que a expansão da cidade permanecia insuficiente para responder ao crescimento demográfico. Em 1954, deu-se a abertura da Avenida Infante Santo e da respectiva urbanização, com linhas modernistas e com uma maior liberdade de soluções. Nos anos seguintes, com a explosão demográfica que se deu em Lisboa, foi muito comum o aparecimento de pólos de construção clandestina e o nascimento de “bairros de lata” próximos dos bairros burgueses, como aconteceu no vale de Alcântara com o surgimento do bairro do Casal Ventoso nos limites de Campo de Ourique e do cemitério dos Prazeres.

Com objectivo de rever e actualizar o *Plano Director de Urbanização e Expansão de Lisboa* de 1938-48 é criado em 1954 o Gabinete de Estudos de Urbanização. Apesar de ser em muitos aspectos semelhante ao Plano “de Gröer”, este *Plano Director de Urbanização de Lisboa*, elaborado entre 1954 e 1959, apresenta uma diferença muito significativa: a localização definitiva da ponte sobre o Tejo. A

²⁹ José-Augusto França – *Lisboa: Urbanismo e Arquitectura*. 4ª Edição. Lisboa: Livros Horizonte, 2000, pp. 93-96.

³⁰ José-Augusto França - *Idem*, p. 100.

actualização do planeamento da cidade continuou sendo feita e, em 1959, é criada uma nova comissão para rever alguns aspectos negativos deste último plano, nomeadamente o radiocentrismo e actualizar as infra-estruturas propostas. Deste modo, foi elaborado o *Plano Director da Cidade de Lisboa* entre 1963 e 1967 sob a coordenação do urbanista George Meyer-Heine e só foi aprovado em 1977³¹. Em relação ao sistema viário, as propostas deste plano consistiam na criação de um eixo distribuidor que faz a ligação às radiais e que estabelece a ligação com a auto-estrada do norte, a construção de túneis rodoviários e o prolongamento da Avenida da Liberdade, entre outras. No ano de 1966, foi inaugurada a Ponte sobre o rio Tejo (então Ponte Salazar), um importante marco no desenvolvimento urbano de Lisboa, que começou a crescer no sentido sul.

Os equipamentos e as infra-estruturas planeadas neste período reflectem uma mudança de escala da cidade. O crescimento das actividades económicas e a migração da população em busca de trabalho provocam a urbanização fora dos limites da cidade, tornando-se Lisboa o centro de uma grande e importante área metropolitana. A terciarização do centro da cidade leva a que as pessoas comecem a procurar casas nos subúrbios, o que provoca um aumento dos movimentos pendulares da população³². Com o objectivo de controlar e planear de uma maneira estruturada o crescimento da cidade, que nesta época era feito com poucas regras e com pouca qualidade, nos anos 70 a Câmara cria a Empresa Pública de Urbanização de Lisboa (EPUL). A partir da utilização de terrenos camarários, foram urbanizadas parcelas significativas tais como o Restelo, Telheiras e Carnide. O Restelo constitui um bom exemplo de estrutura urbana planeada mas nunca chegou à sua plena conclusão, com o 25 de Abril de 1974.

Apesar do primeiro Plano Director Municipal de Lisboa datar de 1967, só foi definitivamente aprovado em 1977 pelo que já estava bastante desactualizado para a época. A década de 80 passou-se então sem linhas condutoras no que diz respeito ao planeamento urbano e, em 1990, iniciou-se o estudo de um novo Plano Director Municipal. Um dos grandes acontecimentos que marcou a cidade de Lisboa neste período foi o grande incêndio do Chiado e a consequente recuperação da cidade ao nível cultural e lúdico, com a obra de reabilitação por realizada pelo arquitecto Álvaro Siza Vieira.

Neste momento, o centro da cidade começou a desertificar a um ritmo mais visível devido à criação de áreas dormitório nos subúrbios e à degradação das construções. O início do estudo de um novo *Plano Director Municipal* entre 1990 e 1993, que orientasse o crescimento da cidade, tornou-se imperativo para ser possível a definição de estratégias de intervenção na cidade existente. Este plano introduziu conceitos estratégicos novos em relação aos planos anteriores, procurando integrar a rede de auto-estradas e de transportes públicos, melhorando a mobilidade e acessibilidades da cidade, revalorizar as áreas habitacionais e promovendo o desenvolvimento de novas centralidades.

Na última década do século XX, foram importantes os projectos de salvaguarda do Terreiro do Paço para libertação de estacionamento abusivo. Tal como já tinha acontecido na zona ribeirinha ocidental na década de 40, a zona correspondente à área industrial dos Olivais foi alvo de um processo de reabilitação profundo. Com o objecto de responder às necessidades da Exposição Mundial de 1998,

³¹ José-Augusto França – *Lisboa: Urbanismo e Arquitectura*. 4ª Edição. Lisboa: Livros Horizonte, 2000, p. 105.

³² Teresa Barata Salgueiro – “Lisboa evolução: segunda metade do século XX”, *Dicionário da História de Lisboa*. Sacavém: Carlos Quintas & Associados, 1994, pp. 528.

aquela antiga zona industrial foi urbanizada e readaptada a novos usos. Esta transformação foi também sustentada pela inauguração da 2ª travessia do Tejo, uma nova porta de entrada em Lisboa.

1.2. HISTÓRIA URBANA DE ALCÂNTARA

O nome desta área vem do árabe “Al-quantārā” que significa “a ponte”, remetendo para a existência de uma ponte sobre a ribeira de Alcântara, provavelmente desde a época da ocupação muçulmana³³. A ponte foi sofrendo várias transformações ao longo do tempo, adaptando-se aos aumentos populacionais e às necessidades de quem aí habitava e trabalhava. Cumprindo a sua função de limite, foi também uma porta de entrada de Lisboa e palco de momentos históricos relevantes a nível nacional: foi nesta ponte que se deu o combate entre D. António, prior do Crato, e Filipe II de Espanha em 1580, do qual as tropas portuguesas saíram derrotadas e que conduziu à subida ao trono de Filipe II de Espanha, I de Portugal.

Apesar da sua importância como charneira entre o mundo rural e a cidade, Alcântara conseguiu manter a sua natureza rural num cenário campestre, onde foram aparecendo progressivamente os moinhos de maré, moinhos de vento e fornos de cal, aproveitando os recursos naturais existentes nas margens da ribeira. Desde os finais do século XVI até meados do século XVIII estas condições atraíram a nobreza e a família real para a construção de palácios e quintas. Nos finais do século XVI e início do século XVII é construída no Calvário a Quinta Real, uma residência real de campo durante muito tempo, e o Convento das Flamengas. O interesse real por Alcântara acabou por atrair a instalação dos palácios da nobreza e assim, ao longo do século XVII e XVIII, a Quinta Real foi sendo rodeada de diversos palácios e outras quintas, tais como o Palácio Fiúza (do século XVII), o Palácio dos Condes da Ponte (do século XVII) e a Quinta do Cabrinha (do século XVIII)³⁴.

A ribeira continuou sendo uma marca no território e uma fronteira natural na paisagem do vale, mesmo com desaparecimento progressivo dos seus ramais a montante da ponte. No entanto, não constituía um limite suficientemente eficaz para a defesa da capital, depois da restauração da independência em 1640. Por esta razão, em 1650 D. João IV dá ordens para a elaboração de um projecto geral de fortificação que vai definir as fronteiras da cidade até ao século XIX, como já foi referido anteriormente. O projecto da *Linha Fundamental de Fortificação* foi elaborado pelos engenheiros militares Charles Legart, Jean Cosmander e Jean Girot e, no âmbito deste projecto, em 1652 foram construídos os baluartes do Sacramento e do Livramento, que formavam uma cortina defensiva onde se encontrava uma das portas de entrada em Lisboa. Estes baluartes ficaram bastante danificados com o terramoto de 1755, constituindo uma fragilização da cortina defensiva neste ponto, permitindo a abertura da Rua Direita do Livramento (actualmente Rua Prior do Crato) desde a ponte até à Praça da Armada na segunda metade do século XVIII. A extensa linha defensiva não foi acabada nem chegou a ser utilizada para efeitos defensivos mas foi bastante inovadora porque “pela primeira vez se dotou Lisboa

³³ Augusto Vieira da Silva – *Dispersos*. Volume III. Lisboa: Câmara Municipal, 1960, pp. 43-44.

³⁴ O Palácio Fiúza e a Quinta do Cabrinha foram ocupados por habitações operárias no século XIX, sendo actualmente conhecidos por Pátio do Fiúza e Pátio 149, respectivamente.

de uma obra de fortificação que já não continha a cidade em expansão, mas a possível expansão da cidade”³⁵.

O final do século XVII foi ainda pontuado em Alcântara por uma construção de grande importância: a Fábrica da Pólvora, por volta do ano de 1690³⁶. A sua construção original limitava-se a um pequeno edifício, sem grande importância e de pequena dimensão mas que, no ano de 1727 durante o reinado de D. João V, sofreu importantes obras de ampliação e reconstrução que contribuíram para afirmar a sua importância nas margens da ribeira, ainda hoje evidente na toponímia de Alcântara, com a Rua da Fábrica da Pólvora. Devido ao aumento da população e à sua proximidade relativamente à cidade, após o terramoto de 1755 a Fábrica da Pólvora de Alcântara foi transferida para a ribeira de Barcarena em 1762.

Para além destas obras, em 1730 D. João V começou a pensar na construção de uma “nova Lisboa”, para dar resposta aos problemas decorrentes da estrutura medieval da cidade, que se tornavam de cada vez mais difícil resolução. É nesta altura que surgem as primeiras ideias de construção de um grande cais em aterro, concretizado numa proposta do engenheiro Carlos Mardel em 1746. Este plano consistia na regularização da linha e margem, com uma larga avenida junto ao rio e um passeio público³⁷.

Durante o reinado de D. João V foram várias as obras projectadas para a cidade e concretamente para o vale de Alcântara. Para dar resposta ao aumento do movimento de pessoas e de mercadorias e também melhorar a travessia, a ponte foi alargada e restaurada em 1743, aumentando de 5,20 metros para 13,50 metros de largura e passou a ser ornamentada por uma estátua de S. João Nepomuceno no ano seguinte³⁸. Na segunda metade do século XVIII Alcântara sofreu ainda obras de melhoramento que alteraram definitivamente a sua fisionomia. A regularização da ribeira a montante e o seu encanamento a jusante da ponte mostram como a existência da ribeira deixou de ser vista como um limite ao crescimento urbano. O objectivo destas obras na ribeira foi facilitar o acesso fluvial dos materiais destinados à construção de um palácio para D. José I nos terrenos de Campo de Ourique, cujo projecto era coordenado por Carlos Mardel³⁹. Com a morte do rei em 1777 a ideia de construção deste palácio foi abandonada mas a construção do caneiro chegou a ser concretizada. O moinho de maré ainda resistiu alguns anos a estas alterações⁴⁰ mas no final do século XVIII foi entulhado e a caldeira aterrada, passando a fazer parte das *Tercenas da Marquiza de Pombal*.

No entanto, a maior obra deste reinado para a cidade de Lisboa foi, sem dúvida a construção do Aqueduto das Águas Livres. Este equipamento, mais do que um sonho sumptuoso do rei ou uma vontade de ostentação das riquezas do Brasil, veio dar respostas às mais básicas necessidades dos habitantes da cidade, dotando-os de abastecimento de água corrente. O aqueduto percorre um total de

³⁵ Helena Murteira – *Lisboa da Restauração às Luzes*. 1ª Edição. Lisboa: Presença, 1999, pp. 77.

³⁶ João Paulo Freire – *Alcântara: apontamentos para uma monografia*. Coimbra: Imprensa da Universidade, 1929.

³⁷ Helena Murteira – *Lisboa da Restauração às Luzes*. 1ª Edição. Lisboa: Presença, 1999, pp. 104-106.

³⁸ Augusto Vieira da Silva – *Dispersos*. Volume III. Lisboa: Câmara Municipal, 1960, pp. 45-47.

³⁹ Walter Rossa – “Episódios da evolução urbana entre a restauração e as invasões francesas”, *Lisboa*. Itália: Rassegna, 1994, pp. 24-31.

⁴⁰ Ainda é possível constatar a existência do moinho e da caldeira nas imagens cartográficas do anexo A2.

18 quilómetros desde Caneças e atravessa o vale de Alcântara para entrar em Lisboa, marcando fortemente a paisagem. O decreto de 12 de Maio de 1731 foi o ponto de partida para a sua construção, que começou a ser planeada pelo engenheiro Manuel da Maia. Devido aos atrasos na construção, em 1736 a obra passou a ser conduzida pelo engenheiro Custódio Vieira, até ao ano da sua morte em 1744. Neste ano e até ao final da construção em 1748 foi o engenheiro e arquitecto Carlos Mardel quem ficou responsável pela conclusão das obras e pelo projecto do Arco das Amoreiras e da Mãe d'Água do Rato. Era deste ponto que a água era distribuída pela rede de chafarizes públicos⁴¹. Com a construção do aqueduto, definiu-se um novo sentido de desenvolvimento de Lisboa para ocidente, que mais tarde vai ser sublimado com o desenvolvimento de novos bairros relacionados com a construção deste novo equipamento público.

Com o Terramoto de 1 de Novembro de 1755 e o consequente incêndio uma grande parte da cidade de Lisboa ficou destruída e danificada. Apesar de não ter sido imune a este acontecimento, com a destruição de grande parte do Paço Real e de alguns conventos, Alcântara foi uma das zonas mais poupadas à destruição, o que levou a que fosse neste local que uma parte da população procurasse refúgio. Este facto deveria ter provocado um grande aumento de construção que não se verificou, uma vez que foi proibida qualquer construção fora das fortificações. Este decreto legal de 3 de Dezembro de 1755 foi decisivo para o crescimento urbano de Alcântara até aos finais do século XIX.

Com a concretização do decreto, as atenções urbanísticas permaneceram durante algum tempo na zona central da cidade, que ficou totalmente inabitável depois do terramoto. A partir das cinco hipóteses estudadas pelo engenheiro Manuel da Maia, a solução encontrada para recuperar a cidade destruída foi reconstruí-la no mesmo terreno onde se localizava anteriormente a cidade medieval, desenhando um novo plano de raiz que fosse mais ao encontro da estética iluminista e que desse resposta aos problemas de limpeza e às dificuldades de circulação de carruagens e de pessoas. Esta reconstrução de uma “nova Lisboa” foi uma solução drástica para fazer face a estes problemas, ao mesmo tempo que foi a oportunidade para concretizar as ideias que há muito começavam a ser elaboradas. O rei D. José e principalmente o Marquês de Pombal optaram então por reedificar a cidade segundo um plano urbanístico cujo traçado é atribuído ao engenheiro Eugénio dos Santos e, após a morte deste em 1760, ao major Carlos Mardel⁴².

A reconstrução da cidade levada a cabo pelo Marquês de Pombal na zona da Baixa reflectiu-se também em planos de expansão da cidade noutros pontos, como é o caso do conjunto residencial e industrial associado à Real Fábrica das Sedas e à Mãe d'Água das Amoreiras. Este plano de 1759 destaca-se dos outros pela ligação entre as habitações e os postos de trabalho, numa visão integrada da ocupação funcional, e também pela sua morfologia seguindo um traçado ortogonal. O bairro corresponde a um plano de Carlos Mardel para a zona da Mãe d'Água constituído por 472 casas das quais apenas 60 moradias foram construídas. A fábrica, construída entre 1735 e 1741, constituía um

⁴¹ Joaquim Oliveira Caetano – “Arquitectos, engenheiros e mestre-de-obras no Aqueduto das Águas Livres”, *D. João V e o abastecimento de água a Lisboa*. Lisboa: Câmara Municipal, 1990, pp. 67-100.

⁴² José-Augusto França – *Lisboa: Urbanismo e Arquitectura*. 4ª Edição. Lisboa: Livros Horizonte, 2000, pp. 36-38.

grande edifício, com grande importância a seguir ao terramoto de 1755, não só pela sua dimensão mas também pela coordenação com oficinas de manufacturas mais pequenas.⁴³

Também foi planeada nesta época a urbanização burguesa do vale de S. Bento, que faz a transição para a Lapa, nas imediações da Patriarcal Queimada, surgiu mais um bairro planeado e, mais tarde, na zona da Praça da Alegria e do Passeio Público. Com estes planos e empreendimentos a cidade começou a descentralizar-se da Baixa, com diferentes funções e destinatários. Para a zona ribeirinha de Lisboa, como já foi referido anteriormente, foi elaborado um plano de melhoramentos para o porto, com a assinatura de Carlos Mardel, desde o Campo das Cebolas até Pedrouços tendo em conta os desejos que vinham desde o reinado de D. João V e também as novas necessidades que surgiram na reconstrução de Lisboa. O plano foi estudado desde 1730 até 1760 e, apesar dos melhoramentos que apresentava para os cais da cidade e da aprovação do Senado, o plano não teve desenvolvimento.

Os planos pombalinos para a cidade de Lisboa foram mais abrangentes do que a reconstrução da Baixa, levando mais uma vez ao crescimento do perímetro urbano. Em todos estes empreendimentos, os planos foram adaptados às potencialidades que estes locais transportavam. Foi neste sentido que Lisboa continuou a crescer no início do século XIX com os primeiros focos de industrialização a surgirem nos maiores vales da cidade: o Vale de Alcântara e o Vale de Santo António, ambos localizados simetricamente em relação à Baixa. Alcântara estava agora mais próxima da cidade, deixando de ser vista como um subúrbio passando a ser um limite.

Para dar apoio à reconstrução da cidade, houve um grande aumento de laboração dos fornos de cal existentes em Alcântara cuja matéria-prima vinha das várias pedreiras nas imediações. Neste contexto, Alcântara tinha uma situação privilegiada com vista à ocupação industrial, por se encontrar junto a cursos fluviais e marítimos, sendo justamente ao longo destas marcas geográficas que as unidades industriais se começaram a instalar. A presença da água foi durante muito tempo essencial para industrialização, não só pelas acessibilidades que lhe conferiam mas também por ser a principal fonte de energia. Mas, com o aparecimento da máquina a vapor na segunda metade do século XVIII, a presença da água como fonte de energia deixou de ser fundamental no estabelecimento das unidades industriais.

Com a morte de D. José I em 1777 e consequente afastamento do Marquês de Pombal por incompatibilidade com a rainha D. Maria I, o final do século XVIII ficou marcado por um abrandamento na construção da cidade em crescimento. Embora tenha sido neste reinado que se deu a construção de duas grandes obras (Basílica da Estrela e Ópera de S. Carlos), o facto é de que a cidade não continuou a crescer da mesma maneira, apesar do levantamento da proibição de construção extra-muros de Pombal.

Devido à instabilidade política provocada pelas invasões francesas e consequente fuga da família real e da corte para o Brasil, pela Guerra Civil e pela Revolução Liberal o desenvolvimento da cidade na primeira metade do século XIX decorre de uma forma bastante lenta. Mesmo com o regresso da corte

⁴³ Jorge Custódio – “Reflexos da Industrialização na fisionomia e vida da cidade”, *O Livro de Lisboa*. Lisboa: Livros Horizonte, 1994, p. 460.

em 1821, o seu longo afastamento deixou marcas muito profundas no país e em Lisboa, que viu o seu desenvolvimento a ser retardado, à espera da estabilidade necessária para que fosse possível voltar a pensar na cidade. Uma das marcas na cidade da instauração do regime liberal em 1834 foi a ocupação dos conventos para equipamentos urbanos, a partir da extinção das ordens religiosas e consequente nacionalização dos seus bens. Muitos destes edifícios tornaram-se hospitais, tribunais ou quartéis (como é o caso do Convento do Sacramento), em reutilizações que se apresentavam como uma solução mais barata para investimentos que se tornavam urgentes para a modernização de Lisboa. No entanto, outros equipamentos importantes foram construídos na altura como resposta aos problemas de salubridade que advinham da industrialização na cidade consolidada. Uma das obras públicas mais marcantes no vale de Alcântara foi a construção do Cemitério dos Prazeres em 1835. Esta paralisação da construção levou a que a câmara fizesse alguns melhoramentos, a partir da iluminação a azeite em 1836 e da apresentação de um edital que obrigava a construção em zonas por edificar da Baixa.

Após estas décadas de grande instabilidade política, a estabilização é conseguida, num primeiro momento, com a figura de Costa Cabral, que conseguiu imprimir algum dinamismo na economia e chegou a criar a Companhia das Obras Públicas em 1844. A procura pela urbanidade neste período concretizou-se no planeamento de espaços públicos de lazer, nomeadamente dos jardins que caracterizam este período no desenvolvimento de Lisboa mais burguês e romântico.

No que diz respeito à industrialização de Lisboa, durante a primeira metade do século XIX este sector teve bastante desenvolvimento na zona de Alcântara. Como já foi referido anteriormente, as azenhas na ribeira, o moinho de marés e os fornos de cal pontuaram a paisagem deste vale desde o século XIV mas com as inovações técnicas e científicas, ao nível da produção e da construção das fábricas, Alcântara entrou num período fabril. A presença da ribeira e a as boas acessibilidades proporcionadas pelo vale, que servia de ela de ligação ao interior da cidade, permitiram a instalação destas primeiras unidades industriais, nos antigos terrenos agrícolas. O caso da Fábrica da Pólvora, instalada na margem ocidental da ribeira durante o reinado de D. João V, é um exemplo da localização privilegiada que este vale constituía para a instalação das unidades fabris, aproveitando a energia hidráulica⁴⁴. O Marquês de Pombal continuou a fomentar o estabelecimento destas unidades, instalando em 1756 a Tinturaria da Real Fábrica das Sedas nas margens da ribeira.

No início do século XIX ideologia liberal começava a instalar-se, motivando o desenvolvimento industrial em detrimento da agricultura, alimentando e apoiando o crescimento a nível económico e populacional das áreas industriais de Lisboa. Este novo modelo económico veio provocar grandes assimetrias sociais e uma grande oferta de mão-de-obra que não tinha as melhores condições de vida. O sector industrial começou a crescer e a ganhar poder, não só económico como também político, e Alcântara sofreu directamente esta transformação. O arranque da industrialização esteve bastante ligado aos têxteis, com a instalação as pequenas e médias estamarias nos primeiros anos do século XIX.

⁴⁴ Jorge Custódio – “Alcântara (Indústria)”, *Dicionário da História de Lisboa*. Sacavém: Carlos Quintas & Associados, 1994, pp. 32-34.

A industrialização começava a provocar alterações à fisionomia de Alcântara. O lugar de uma restinga de areia, a sul dão lugar onde existia a caldeira no final do século XVIII, foi comprado ao Conde da Ponte por Jácome Ratton, um grande comerciante e industrial francês. Entre 1807 e 1824, Ratton tentou aí instalar um moinho de cereal a vapor, sem sucesso. Alguns anos mais tarde, em 1839 estabeleceu neste lugar a importante Fábrica de Lanifícios Daupias. Esta fábrica tinha uma estética tipicamente novecentista e estava adaptada à instalação da máquina a vapor, estando num centro de um complexo de vários edifícios, que dependiam de energia da máquina aí instalada⁴⁵. No lugar desta fábrica, em 1839 surge a Companhia de Açúcar de Moçambique. Noutras propriedades do Conde da Ponte, em Santo Amaro, instalou-se a grande fábrica da Companhia de Fiação e Tecidos Lisbonense, entre 1846 e 1855, marcando definitivamente a paisagem industrial de Alcântara. No entanto, estas fábricas foram penalizadas fortemente pelas obras de aterro no final do século XIX, perdendo as suas ligações directas ao rio, que representavam as suas principais vantagens. Na planta da Real Quinta do Calvário de 1844 e na planta de Filipe Folque de 1856 podemos ver um cais fluvial a penetrar nestas propriedades. Foi a partir desta altura, com as sucessivas obras que aqui aconteceram, que o ramal ocidental da ribeira de Alcântara começou a desaparecer.

A partir de 1851, quando Fontes Pereira de Melo passa a liderar o Ministério das Obras Públicas o país conseguiu chegar a um equilíbrio político e económico que permitiu ser possível ter uma visão integrada do desenvolvimento da cidade, com a construção de novas infra-estruturas de modernização e com as primeiras iniciativas urbanísticas após o período pombalino.

Os limites da cidade de Lisboa, definidos na altura do terramoto de modo a evitar a dispersão do tecido urbano, foram aumentados várias vezes ao longo do século XIX. Em Alcântara, este alargamento dos limites urbanos reflectiu-se, no início de oitocentos, com a passagem da porta da cidade da Praça da Armada para o lado oriental da ponte de Alcântara, colocando-se aí portões de ferro. Em 1852 foram definidos novos limites com a concretização da Estrada da Circunvalação que alargava, mais uma vez o perímetro urbano de Lisboa, marcando uma nova fase de acessibilidades na cidade. No entanto, até ao final do século XIX, foram sendo decretados novos limites e em 1885, 1886 e 1903 foram definidas novas linhas de circunvalação que marcaram os limites de Lisboa até Algés e Sacavém⁴⁶.

O tecido urbano foi-se desenhando a partir das indústrias e das suas necessidades estruturais, muito dependente da ligação entre o centro (onde se localizavam os escritórios e os locais de consumo) e a periferias (onde se encontravam os pontos de produção). A Estrada da Circunvalação de 1852 veio dar resposta a essa necessidade de ligação da zona ribeirinha industrial mas também é de destacar a melhoria dos transportes públicos. Em 1873, a Companhia de Carris de Ferro de Lisboa ganhou a concessão do novo transporte público, cujas oficinas se encontravam em Santo Amaro, e em Janeiro de 1874 começou a funcionar a linha de “americanos”, carruagens movidas a cavalo. Os transportes movidos a tracção eléctrica tiveram a sua inauguração em 1901.

⁴⁵ Ana Luísa Janeira; Conceição Lobo Antunes – *Marcas da Indústria no Ambiente de Alcântara*. Lisboa: Barca Nova, 1983, pp. 22-23.

⁴⁶ Augusto Vieira da Silva – *Dispersos*. Volume III. Lisboa: Câmara Municipal, 1960, pp. 48-49.

Para o efeito de suporte à expansão da cidade foi também importante a construção da linha de cintura ferroviária, inaugurada em 1888, e a linha de caminhos-de-ferro que ligava Alcântara-Terra a Sintra, inaugurada em 2 de Abril de 1887. Após a construção do aterro, que permitiu a conquista de terrenos para equipamentos e para a indústria, a linha férrea foi prolongada até Alcântara-Mar em 1891. Estas obras foram de grande importância, uma vez que estimularam o desenvolvimento de Alcântara e marcaram definitivamente a fisionomia urbana desta área de Lisboa, procedendo-se ao entulhamento da caldeira e encanamento da ribeira a jusante da ponte, para que a instalação das linhas de comboio fosse possível. A construção da estação de comboios de Alcântara-Terra, literalmente construída sobre a ribeira, constitui um símbolo claro da grande revolução que estava a acontecer neste bairro industrial ao nível das acessibilidades. No entanto, o desenvolvimento da zona ribeirinha de Lisboa não está ligado directamente aos transportes, como a zona interior da cidade. A dinâmica deste local prende-se com o desenvolvimento da indústria e o seu poder de atracção. Os transportes públicos (comboio e eléctrico) facilitaram a ligação com a restante malha, dando maior consistência ao crescimento da cidade nas várias direcções⁴⁷.

A obra pública que mais determinou a fisionomia da cidade de Lisboa e a zona de Alcântara neste período foi a construção do aterro e as obras para o porto. Desde o século XVIII, no reinado de D. João V, que a zona ribeirinha foi objecto de diversos projectos sendo o plano de Carlos Mardel, já referido anteriormente, um dos primeiros planos conhecidos a propor a conquista de terrenos ao Tejo. As obras de construção do aterro iniciam-se numa primeira fase no troço entre o Cais do Sodré e Santos-o-Velho em 1858 e, desde 1861 até 1883, foram elaborados 14 planos de melhoramentos desta área, mostrando a vontade que existia em completar a obra. Após a conclusão do aterro da Boavista e com a cedência do baluarte do Sacramento em 1876 à Câmara Municipal, dá-se a abertura da Avenida 24 de Julho em 1877. Dez anos depois, a construção do porto de Lisboa começou finalmente a ser pensada e estruturada pelo engenheiro parisiense H. Hersent, que já tinha sido responsável pelas obras em Alcântara entre 1885 e 1887 para a instalação dos caminhos-de-ferro. A conclusão dos aterros acontece no ano de 1898, com a abertura da Avenida da Índia.

Após a publicação do decreto de 1865 que determina a necessidade de elaboração de um “Plano Geral de Melhoramentos da Capital”, a Câmara Municipal de Lisboa, sob a coordenação do engenheiro Ressano Garcia, iniciam um conjunto de estudos em 1879 e que culminam com a sua apresentação em 1904. Este plano contempla, para além da abertura e consolidação do eixo de expansão para norte (Avenida da Liberdade – Avenida da República), a definição do sistema viário e de espaços verdes. No entanto, o plano não é totalmente concretizado mas é inovador pela visão integrada dos vários planos para a cidade e pela sua ligação num sistema viário estruturado.

Os desenvolvimentos técnicos desta altura trouxeram também muitas novidades aos habitantes de Lisboa e foram também um motor fundamental para o seu crescimento exponencial ao longo do século XX, como é o caso do transporte eléctrico. Esta nova forma de transporte marcou essencialmente

⁴⁷ António Maria dos Anjos Santos – *Para o Estudo da Arquitectura Industrial na Região de Lisboa (1846-1918)*. Dissertação de Mestrado em História da Arte Contemporânea, da Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova de Lisboa, 1996, pp. 433-438.

os espaços públicos da zona ribeirinha da cidade, onde começaram por se instalar. A ligação do Poço do Bispo a Belém permitiram consolidar os principais núcleos, como é o caso de Alcântara.

Através de uma iniciativa da Câmara de Belém, em 1877 iniciou-se a urbanização do bairro do Calvário, nos terrenos da antiga Quinta Real, seguindo um modelo urbano simples a partir do desenho de uma malha reticulada definida por quarteirões de dimensões médias e com logradouros interiores privados. O plano inicial cingia-se a um conjunto de quatro quarteirões definido por “ruas paralelas cortadas ortogonalmente por um eixo partindo da ponte de Alcântara e cuja construção se desenvolve na vertical, fazendo render ao máximo o terreno”⁴⁸. Uma vez que o público-alvo de bairro seria a burguesia mais ligada à indústria, a sua concretização não veio dar resposta aos problemas reais de Alcântara, numa época em que o alojamento precário era uma realidade.

Para além da sua importância ao nível da produção industrial, a Companhia de Fiação e Tecidos Lisbonense foi muito importante pelas medidas sociais que implementou: aulas de ensino primário para os seus operários, um cofre de socorros para os trabalhadores que se invalidem ao serviço e ainda a construção de raiz de habitações operárias a preços mais reduzidos, em relação à oferta no mercado. Com efeito, em 1873 dá-se a construção do Pátio do Cabrinha com 111 habitações e em 1883 é construído mais um conjunto para 49 famílias no limite norte da propriedade, na actual Rua de 1º de Maio. Este conjunto consistia em habitações de 3 pisos, um deles em mansarda e tinha o propósito de suprir as carências de alojamento operário

As empresas fabris sempre tiveram um âmbito muito limitado, quer no número de unidades industriais, quer na área edificada, recorrendo ao pragmatismo das construções operárias. A ausência durante muitos anos de um envolvimento das entidades públicas na criação de habitação para as classes mais pobres que acabou por criar uma dualidade na cidade, distinguindo os eixos nobres dos pólos industriais. Com esta especialização funcional vem também uma especialização social, que vai caracterizar uma das componentes urbanas de origem popular e vernacular, progressivamente tipificada dessa “realidade dupla da cidade de Lisboa”⁴⁹.

A forte imigração para Alcântara, devido à construção de infra-estruturas, levou a que acontecesse um grande aumento populacional que não foi acompanhado pelo aumento das habitações operárias, provocando desequilíbrios entre oferta e procura e dando-se então a densificação dos espaços privados. Com efeito, apesar da instalação destas grandes infra-estruturas, no início do século XX ainda não é visível um grande aumento da construção de outros edifícios. Como forma de dar resposta a esta concentração excessiva da população, surgiram os primeiros “pátios” de Lisboa, aproveitando a ausência de uma estratégia clara e de regras de planeamento. O declínio da aristocracia no final do século XIX permitiu que muitos palácios e conventos de ordens extintas fossem aproveitados para alojamento barato, alugando-se quarto a quarto. Outra forma de ocupação dos espaços disponíveis

⁴⁸ Maria João Madeira Rodrigues – “O Plano de extensão de Lisboa no último quartel do século XIX”, *Arquitectura*. Lisboa: 4ª Série, n.º 138, Setembro - Outubro de 1980, pp. 48-49.

⁴⁹ António Maria dos Anjos Santos – *Para o Estudo da Arquitectura Industrial na Região de Lisboa (1846-1918)*. Dissertação de Mestrado em História da Arte Contemporânea, da Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova de Lisboa, 1996, pp. 446.

é a ocupação do interior dos quarteirões urbanos ou nas traseiras de prédios, cujas frentes eram destinadas à burguesia.

Neste contexto, surgiram várias propostas para tentar impulsionar a construção barata. O presidente da Câmara de Lisboa, Rosa Araújo, em 1884 fez um pedido ao município de um empréstimo para a construção de casas para serem vendidas às classes menos abastadas. Como forma de tentar dar resposta a estas necessidades, em 1887 foi projectada a extensão do bairro do Calvário. No entanto, no final do século a oferta de habitação ainda não era suficiente para suprir as necessidades e com a transição para o século XX a população continuou a aumentar exponencialmente, sem que fosse dada uma respostas eficaz às necessidades que se faziam sentir, nascendo assim os primeiros “bairros de lata” nas periferias da cidade de Lisboa.

O período correspondente à transição da Monarquia para a República foi muito importante para a cidade de Lisboa, com a construção de importantes equipamentos que complementam a nova urbanização das Avenidas Novas, como o aterro do porto de Lisboa, e ao desenvolvimento urbano da Avenida Almirante Reis. Estas obras públicas são acompanhadas pelas iniciativas privadas na construção de prédios de rendimento que marcam a cidade pela sua estética burguesa, onde se começaram a inserir os novos materiais de construção, ainda não completamente assumidos, coexistindo com os materiais tradicionais. A construção em ferro marca um importante momento de Lisboa do início do século XX com a inauguração os elevadores, os mercados (em 1905 foi construído o Mercado de Alcântara, entretanto demolido) e os edifícios em andares. Também a utilização do betão armado começou a ser mais comum, em edifícios que necessitavam de espaços amplos ou de grande aberturas nas fachadas, sobretudo em edifícios industriais e salas de espectáculo (o Capitólio é construído em 1925). No entanto, só começa a ser utilizado na habitação alguns anos mais tarde, por volta da década de 30 com os edifícios geometrizados do modernismo.

Com a instauração de um governo autoritário em 1926 houve um grande aumento da construção de equipamentos públicos por todo o país, segundo uma nova estética modernista, como é o caso dos liceus. A presença de Duarte Pacheco como Ministro das Obras Públicas (desde 1932) e como presidente da Câmara de Lisboa (desde 1938) que culminou com a visão moderna do Plano “de Gröer”, elaborado entre 1938 e 1948, foram projectadas e urbanizadas vastas áreas da cidade tendo em conta importantes equipamentos urbanos, infra-estruturas e novos bairros habitacionais. As obras planeadas neste período que mais marcaram a área do vale de Alcântara foram a construção do Viaduto Duarte Pacheco, concluído em 1944, e a construção da Avenida de Ceuta, executada entre 1944 e 1957, que implicou o encanamento da ribeira de Alcântara a montante do lugar da ponte. O zonamento funcional das áreas de Lisboa determinado neste plano faz com que Alcântara seja definida como um pólo de industrialização, que se relaciona com a área portuária em estruturação urbanística.

Os anos 40 de século passado foram o apogeu da política de obras públicas do Estado Novo, com a concretização de uma construção de grande escala de gosto nacionalista e monumental: a Exposição do Mundo Português de 1940, em Belém. A par desta obra foram ainda realizadas outras construções que provocaram várias alterações na fisionomia de Alcântara: a estruturação de grandes avenidas, como

é o caso da Avenida de Ceuta e da ligação da Avenida da Índia com a Avenida 24 de Julho, e a definição e intensificação de grandes manchas verdes da cidade, tais como a Tapada das Necessidades e o Parque Urbano de Monsanto. Deste modo, desde o final do século XIX o vale de Alcântara começa a definir a sua vocação de canal de fluxos, tanto de mercadorias e como de passageiros, cada vez mais infra-estruturado e adaptado às novas exigências.

Ao nível do tecido urbano desta área, os primeiros anos do século XX determinaram uma intensa urbanização, maioritariamente de carácter ilegal, localizada na encosta oriental do vale de Alcântara. Com a falta de uma solução eficaz do Estado às carências habitacionais nesta zona (o primeiro bairro de casas económicas nesta zona é o Bairro do Alvito em 1936) o bairro do Casal Ventoso alojou durante muitos anos uma parte da população de Alcântara em condições muito precárias. Para dar resposta aos problemas habitacionais da cidade, em 1945 a Câmara, em conjunto com o Governo, dá início ao Programa de Casas para Alojamento de Famílias Pobres. Como resultado deste programa, é construído em Alcântara o Bairro da Quinta do Jacinto. Numa primeira fase iniciada em 1946 é construído um grupo experimental de 24 fogos em moradias unifamiliares. Em 1949 dá-se a construção de blocos de habitação colectiva de 3 andares, ficando o bairro concluído em 1957.

Apesar de o loteamento ter sido feito no final do século XIX, é entre 1910 e 1945 que são definidos materialmente os quarteirões compreendidos entre a Calçada da Tapada, Rua Leão de Oliveira e Rua de Alcântara, começando a edificar-se o Bairro do Calvário.

Com a construção de infra-estruturas viárias e de transporte no vale de Alcântara, as actividades industriais e portuárias começaram a consolidar-se. O território começou a ficar marcado pela presença de pequenas e médias unidades industriais e, conseqüentemente, foram diminuindo os espaços verdes e outros espaços que se encontravam expectantes desde a construção do aterro no final do século XIX. A mancha edificada de Alcântara começa então a reflectir de uma maneira mais intensa o desenvolvimento industrial. Em 1898 nasce em Alcântara a Companhia União Fabril, no lugar da antiga caldeira do moinho de maré, a partir da fusão da União Fabril com a Aliança Fabril. A Companhia de Fiação e Tecidos Lisbonense, em Alcântara desde 1846, é vendida em 1888 à Companhia Industrial Portugal e Colónias mas fica muito penalizada com a construção dos aterros com a perda da ligação ao rio. Em 1907 a Companhia de Açúcar de Moçambique adquire a Fábrica de Tecidos Daupias, que anteriormente pertencia a Ratton, para criar uma unidade de refinaria de açúcar. Em 1921 a refinadora passa para a Sociedade Industrial Aliança e, em 1950, dá-se a fundação da Sidul (Sociedade Industrial do Ultramar), que ocupa uma grande área de terreno de aterro. A Fábrica Napolitana foi construída em 1908 segundo o projecto dos construtores Vieillard e Touzet, que em 1919 construíram a Central Tejo, para albergar uma fábrica de massas alimentícias. Os seus construtores imprimiram um cunho especial a Alcântara com a construção desta fábrica, revestindo-a a tijolo refractário, com pequenos painéis de azulejos sob as janelas das fachadas.⁵⁰

⁵⁰ Isabel Ribeiro; Jorge Custódio; Luísa Santos – *Arqueologia Industrial do Bairro de Alcântara*. Lisboa: Edição da Companhia dos Caminhos de Ferro de Lisboa, 1981.

O estabelecimento de um espaço destinado à formação técnico-prática, num bairro cada vez mais operário e fabril, foi essencial para a construção da sua identidade como bairro industrial. A Escola Marquês de Pombal de desenho industrial promovia um ensino especializado a esta nova realidade e foi um exemplo muito visível da importância que a economia industrial assumia não só em Alcântara e em Lisboa mas também no país. Os edifícios desta escola foram projectados em 1882 pelo arquitecto Pedro d'Ávila, distinguindo os espaços de ensino técnico e prático. O edifício das aulas teóricas remetia a uma arquitectura mais tradicional dos liceus existentes, com três pisos iluminados a gás e a electricidade, enquanto para as aulas práticas foi construído um edifício semelhante à realidade fabril, para promover a familiarização com o ambiente industrial. Com o aumento da população escolar a Escola transferiu-se para a Junqueira em 1963⁵¹, sendo o edifício ocupado actualmente pela Escola Secundária Fonseca Benevides.

Na segunda metade do século XX Portugal sofre profundas transformações políticas, sociais e económicas que conduzem o país à modernidade. Ainda durante o Estado Novo, a postura ruralista autoritária é desviada para uma nova atitude de investimento na indústria transformadora, provocando um crescimento económico, durante os anos 60. Neste período, Portugal esteve envolvido numa guerra com as suas colónias, que terminou com o Golpe Militar de 1974. Apesar de os conflitos não terem deixado marcas no território português são indiscutíveis as consequências sociais que se vão reflectir na própria cidade, com o aumento da população e o crescimento de bairros clandestinhos. Com a Constituição de 1976 é instituída uma democracia de base parlamentar em Portugal que vai conduzir o país à adesão à Comunidade Económica Europeia, em 1986.

Com a execução do plano de 1948 Lisboa começa a ser entendida a uma nova escala, reflectindo na construção de infra-estruturas viárias de carácter metropolitano. O crescimento das actividades económicas e a migração da população em busca de trabalho provocam a urbanização fora dos limites da cidade, tornando-se Lisboa o centro de uma grande e importante área metropolitana. A terciarização do centro da cidade leva a que a população urbana comece a procurar casas mais baratas nos subúrbios, o que provoca um aumento dos movimentos pendulares da população⁵². Este desenvolvimento da cidade vai obrigar a novas estratégias de planeamento, que começam a ser aperfeiçoadas logo na década de 50. Deste modo, em 1959 é concluído o novo *Plano Director de Urbanização de Lisboa*, do Gabinete de Estudos de Urbanização que acrescenta ao Plano “de Gröer” uma nova rede de auto-estradas nas saídas de Lisboa em direcção ao sul, Cascais e Porto. Para a instalação destas obras foi necessária a construção de duas obras de engenharia que marcaram o vale de Alcântara: o viaduto Duarte Pacheco e a ponte sobre o Tejo. Apesar deste plano de urbanização não ter sido aprovado foi

⁵¹ Jorge Custódio – “Reflexos da Industrialização na fisionomia e vida da cidade”, *O Livro de Lisboa*. Lisboa: Livros Horizonte, 1994, p. 467.

⁵² Teresa Barata Salgueiro – “Lisboa evolução: segunda metade do século XX”, *Dicionário da História de Lisboa*. Sacavém: Carlos Quintas & Associados, 1994, pp. 528.

muito importante pela definição de uma estratégia de desenvolvimento da cidade à escala metropolitana⁵³.

Com o grande desenvolvimento da área metropolitana de Lisboa nos anos 60 o poder político vai procurar acompanhar o intenso crescimento urbano com novas acções de planeamento urbano e vai procurar facilitar a execução de iniciativas privadas de urbanização, pela publicação de regras e leis elementares de construção. O *Plano Director da Cidade de Lisboa* elaborado entre 1959 e 1967 pelo arquitecto urbanista George Meyer-Heine, aprovado em 1977, regulou a cidade e o seu desenvolvimento durante quase duas décadas. Ao contrário das determinações do plano, a estrutura urbana não foi descentralizada, continuando a predominar o radiocentrismo da primeira metade do século em torno da zona história da cidade⁵⁴. É neste contexto que se dá o retorno dos portugueses que se encontravam nas colónias nos anos 70, registando-se a continuação dos loteamentos ilegais e do desenvolvimento das periferias, uma vez que a cidade não estava preparada para receber os novos habitantes retornados do ultramar.

Desde o período em que Alcântara consistia num limite da cidade durante o século XIX começou a afirmar-se, a nível local e regional, como canal de infra-estruturas e porta da cidade. A construção dos aterros, onde se instalaram grandes avenidas, os caminhos-de-ferro e o porto de Lisboa, e o seu desenvolvimento industrial marcaram profundamente deste vale, tornando-o bastante longínquo da paisagem bucólica e verdejante do século XVIII. Apesar de todas estas transformações, a obra que deixou certamente mais marcas no território e no tecido urbano de Alcântara foi a construção da ponte sobre o Tejo nos anos 60 do século XX, pelas rupturas que provocou directamente no território e pelo aumento do fluxo das infra-estruturas de transportes. Para a construção dos acessos à ponte a partir de Alcântara foi demolido uma parte do bairro do Jacinto e afasta de Alcântara o bairro do Alvito. Ao ligar as duas margem e contribuindo para a unificação da área metropolitana de Lisboa, a ponte provoca em Alcântara uma fragmentação muito grande e a deterioração da qualidade de vida neste bairro. A própria Avenida de Ceuta começa a assumir um papel de via rápida de acesso à ponte, provocando uma ruptura cada vez mais acentuada entre as duas margens.

As várias obras de infra-estruturas levaram à construção de linhas de fronteira e de fragmentação do espaço urbano, que acentuam as descontinuidades naturalmente existentes. Com a construção da passagem de comboios na ponte 25 de Abril o vale de Alcântara volta a afirmar-se como canal de infra-estruturas e de nós viárias cada vez mais complexos.

Um dos reflexos da construção da ponte foi a saída das indústrias que se localizavam em Alcântara, uma vez que muitos terrenos foram expropriados e uma parte da população saiu deste bairro, como foi o caso da fábrica de açúcares da Sidul. O plano de 1967 contribuiu também para saída das indústrias de Alcântara ao definir uma crescente terciarização da cidade de Lisboa. A Companhia União Fabril apresenta em 1974 uma das primeiras propostas de reconversão e reurbanização da área

⁵³ Ana Elisa Vilares Cabrita – *A urbanidade em contexto de modernidade. O caso do vale de Alcântara*. Dissertação de Mestrado em Regeneração Urbana e Ambiental, da Faculdade de Arquitectura da Universidade Técnica de Lisboa, Novembro de 2005.

⁵⁴ Ana Elisa Vilares Cabrita - Idem.

industrial de Alcântara, sugerindo torres de habitação e de escritórios, a partir dos princípios da Carta de Atenas. Muitos outros planos foram definidos e propostos para esta área, na procura de uma solução para os problemas de tráfego e também da qualidade habitacional. Durante 30 anos nenhum plano foi aprovado ou completamente concretizado mas materializou a vontade do poder político e dos privados em criar grandes operações imobiliárias que tomem partido da desindustrialização.

Se anteriormente o aumento do número de fábricas era sinal de uma “emancipação económica”⁵⁵, o mundo industrial actualmente transformou esta lógica. Por um lado, a enorme capacidade de mobilidade das indústrias para as periferias acabou por deixar grandes áreas obsoletas no interior nas cidades e que, pelas funções que desempenharam, encontram-se actualmente munidas de infra-estruturas, ocupando assim espaços privilegiados para virem a ser reocupados. Por outro lado, os focos industriais de Lisboa não foram destinados a ser locais centrais e acabaram inevitavelmente por quebrar com a expansão para as periferias.

⁵⁵ Jorge Custódio – “Reflexos da Industrialização na fisionomia e vida da cidade”, *O Livro de Lisboa*. Lisboa: Livros Horizonte, 1994, p. 436.

1.3. À PROCURA DE UMA MATRIZ PARA ANÁLISE DA EVOLUÇÃO DE ALCÂNTARA

Após uma primeira aproximação à morfologia urbana de Alcântara, principalmente ao nível da sua evolução através do tempo, importa neste momento traçar os primeiros elementos para uma análise comparativa da evolução das formas urbanas da área em estudo.

A informação cartográfica recolhida e considerada relevante para este trabalho encontra-se organizada no seguinte quadro, de acordo com as áreas representadas, e os respectivos elementos podem ser consultados nos anexos. O quadro divide-se então em duas colunas, sendo que a primeira diz respeito às plantas relativas à cidade de Lisboa, representando a cidade na sua totalidade, e a segunda coluna refere-se às plantas de Lisboa que representam a área em estudo ou então zonas mais específicas do bairro de Alcântara. Os mapas encontram-se organizados por ordem cronológicas e uma grande parte não tem correspondência entre as duas colunas, o que representa a dificuldade em encontrar plantas de Lisboa, até ao século XIX, que representem ambas as margens da ribeira de Alcântara.

Até à planta de cerca de 1780, os extractos de cartografia recolhidos para este estudo representam apenas uma parte da zona de estudo, neste caso uma vista da zona do Palácio Real do Calvário e da área da caldeira. A planta da reconstrução pombalina mostra a cidade de Lisboa na sua totalidade mas, uma vez que a margem direita da ribeira ainda pertencia ao concelho de Belém, só está representada a parte mais oriental de Alcântara. No mapa de **1807** já se encontra figurada toda a área em estudo e, por esta razão, é com esta planta que começa a ser feita a análise comparativa das cinco zonas mais específicas.

Lisboa	Alcântara
	1727 <i>Vista do Palácio do Calvário e planta em perspectiva do sítio do Calvário.</i> ⁵⁶
	1727 <i>Planta topographica da cidade de Lisboa feita no anno de 1727.</i> ⁵⁷
	1769 <i>Planta do local da ponte (...) mostrando as obras projectadas e em execução...</i> ⁵⁸
1780 <i>Planta Topográfica de Lisboa (projecto de reconstrução da cidade posterior ao terramoto de 1755).</i> ⁵⁹	
1807 <i>Carta Topographica de Lisboa e seus subúrbios.</i>	1807 <i>Carta Topographica de Lisboa e seus subúrbios.</i> ⁶⁰

⁵⁶ Jordão de Freitas – *Paço Real de Alcântara: sua localização – elementos para a sua história desde o domínio filipino*. Lisboa: Editorial Império, 1946.

⁵⁷ Augusto Vieira da Silva – *Dispersos*. Volume III. Lisboa: CML, 1960.

⁵⁸ Augusto Vieira da Silva - Idem.

⁵⁹ Augusto Vieira da Silva – “Planta n.º 4”, *Plantas Topográficas de Lisboa*. Lisboa: Câmara Municipal, 1950.

A planta de 1812, apesar de representar a área em estudo, facilmente identificamos alguma falta de rigor na sua representação, por exemplo na zona da caldeira e da margem direita, e por isso também não integra a matriz de análise. A planta de 1843 apresenta a cidade de Lisboa mas, mais uma vez, a margem ocidental ficou excluída, razão pela qual este mapas se encontra na primeira coluna da tabela. A planta de 1844 representa apenas a área correspondente à antiga Quinta Real. Do conjunto de cartas topográficas de Lisboa de Filipe Folque, elaboradas entre **1856 e 1858**, que abrangem toda a área urbana deste período, foram recolhidas para este trabalho as plantas que representam a zona de estudo, constituindo assim o segundo momento da matriz de comparação.

Lisboa		Alcântara
1812	<i>Mapa da Cidade de Lisboa e de Belém.</i> ⁶¹	
1843	<i>Planta da Cidade de Lisboa.</i> ⁶²	
		1844 <i>Planta da Real Quinta do Calvário.</i> ⁶³
		1856 <i>Carta Topographica da Cidade de Lisboa e seus arredores.</i> ⁶⁴

A planta de 1871, elaborada pela Câmara Municipal, que apresenta também as alterações feitas até 1911 a encarnado, já se encontra representada um pouco da margem ocidental da ribeira, uma vez que foi neste período que o concelho de Belém foi integrado no concelho de Lisboa. No entanto, nesta planta ainda não figura a toda a área de estudo, ficando por isso excluída para efeitos de comparação. Por seu lado, as plantas de 1871, de 1875 e de 1899 com as alterações até 1948 já representam totalmente a zona de estudo. No entanto, a planta que marca o terceiro momento da matriz de comparação é a planta do levantamento de **1911**, que também representa toda a área, de modo a que os intervalos de tempo entre os vários momentos sejam semelhantes, de aproximadamente 50 anos.

Lisboa		Alcântara
1871	<i>Carta Topográfica de Lisboa com as alterações até 1911.</i> ⁶⁵	
1871	<i>Carta Topographica da Cidade de Lisboa com as principais alterações até 1882.</i>	1871 <i>Carta Topographica da Cidade de Lisboa com as principais alterações até 1882.</i> ⁶⁶

⁶⁰ Augusto Vieira da Silva – “Planta n.º 6”, *Plantas Topográficas de Lisboa*. Lisboa: Câmara Municipal, 1950.

⁶¹ Augusto Vieira da Silva – “Planta n.º 7”, *Plantas Topográficas de Lisboa*. Lisboa: Câmara Municipal, 1950.

⁶² José Maria da Costa Neves - *Planta da Cidade de Lisboa*. Lisboa: s.n., 1843.

⁶³ Jordão de Freitas – *Paço Real de Alcântara: sua localização – elementos para a sua história desde o domínio filipino*. Lisboa: Editorial Império, 1946.

⁶⁴ Fillipe Folque – *Carta Topographica da Cidade de Lisboa e seus arredores*. Lisboa: Instituto Português de Cartografia e Cadastro, 1995.

⁶⁵ Augusto Vieira da Silva – “Planta n.º 10”, *Plantas Topográficas de Lisboa*. Lisboa: Câmara Municipal, 1950.

⁶⁶ Fillipe Folque - *Carta Topographica da Cidade de Lisboa*. Lisboa: Direcção Geral dos Trabalhos Geodésicos, 1871.

1875	<i>Planta da Cidade de Lisboa.</i>	1875	<i>Planta da Cidade de Lisboa.</i> ⁶⁷
1899	<i>Planta com as alterações até 1948.</i>	1899	<i>Planta com as alterações até 1948.</i> ⁶⁸
		1911	Levantamento Topográfico do Eng.º Silva Pinto. ⁶⁹

Mais uma vez, as plantas recolhidas elaboradas no século XX já não apresentam as limitações das anteriores, ao nível da área representada. Assim, a escolha passou a ser feita segundo um critério de intervalo de tempo entre os mapas escolhidos para a comparação, que teria de respeitar um período de aproximadamente 50 anos. Deste modo, e uma vez que a planta anterior da matriz correspondia ao levantamento de 1904-1911, foi escolhida um conjunto de cartas elaboradas pelo Instituto Geográfico e Cadastral, elaborados nos **anos 50** do século XX.

Naturalmente, a última planta da matriz representa a actualidade de Alcântara, desenhada tendo como base o levantamento camarário de 1998 e actualizada com a ajuda de informação digital, disponibilizada no site *Lisboa Interactiva* da Câmara Municipal de Lisboa.

Lisboa		Alcântara	
1948	<i>Planta organizada em 1899 com as alterações até 1948.</i>	1948	<i>Planta organizada em 1899 com as alterações até 1948.</i> ⁷⁰
		1954	Instituto Geográfico e Cadastral. ⁷¹
		2008	Levantamento Aerofotogramétrico da Cidade de Lisboa. ⁷²

Como já foi referido anteriormente, dentro destes quadros apresentados, foram escolhidos cinco mapas organizados por intervalos de tempo aproximados e que representam um determinado momento da evolução de Alcântara. Estes mapas escolhidos foram redesenhados, ficando com um formato digital, de modo a facilitar a sua sobreposição uma vez que, no caso de alguns mapas, não era possível fazer uma sobreposição rigorosa. Este facto deve-se, muito provavelmente, à tecnologia existente principalmente no século XIX, que não permitia um levantamento rigoroso das construções e da topografia.

⁶⁷ João Carlos Bon de Souza - *Planta da Cidade de Lisboa*. Lisboa: s.n., 1875.

⁶⁸ Augusto Vieira da Silva – “Planta n.º 11”, *Plantas Topográficas de Lisboa*. Lisboa: Câmara Municipal, 1950.

⁶⁹ Câmara Municipal de Lisboa – *Levantamento da Planta de Lisboa: 1904-1911*. Lisboa: Câmara Municipal, 2005.

⁷⁰ Ver nota 68.

⁷¹ Instituto Geográfico e Cadastral – *Planta da Cidade*. Lisboa: s.n., 1954.

⁷² Desenhada a partir do levantamento aerofotogramétrico da Câmara Municipal de 1998, actualizada a partir de imagens do site da Câmara Municipal, por Beatriz Marques.

Deste modo, durante o redesenho digital procurou-se sempre o maior rigor possível, sendo necessário recorrer às restantes informações cartográficas de modo a construir uma matriz a mais exacta e rigorosa possível.

1.4 ANÁLISE DA EVOLUÇÃO DE ALCÂNTARA

Feitas as comparações dos mapas e complementando com a história de Alcântara, é possível então destacar os principais elementos que motivaram processos de transformação. Numa primeira observação comparativa entre as zonas de estudo, mostra-se que a altura em que decorreram as principais transformações e com maior intensidade de construção foi a na última metade do século XIX. A principal justificação prende-se com a construção do aterro, principalmente nas áreas mais próximas do rio. Neste período da história de Lisboa, houve um maior investimento na construção de infra-estruturas, ao mesmo tempo que esta área se foi tornando cada vez mais urbana. A instalação das importantes unidades fabris neste local foi uma grande motivação para a construção de equipamentos de mobilidade, que ainda hoje marcam a paisagem e a ocupação urbana de Alcântara.

Na zona a jusante da ponte de Alcântara, podemos observar as alterações que decorrem das intervenções na foz da ribeira. Ainda antes do início do século XIX é importante referir a existência de uma caldeira com um moinho de marés, que acentuava o afastamento entre as duas margens, com uma marcação no território que ainda hoje é visível, sob a forma de um grande quarteirão delimitado pela Rua das Fontainhas e Rua João de Oliveira Miguéns. Até às primeiras obras de artificialização da ribeira e os melhoramentos da ponte em 1743, são ainda visíveis vários braços da ribeira a montante da ponte, que marcam uma zona baixa e larga do vale de Alcântara, onde se instalou a estação de caminhos-de-ferro de Alcântara-Terra. Na primeira metade do século XIX o desenvolvimento urbano desta área ficou marcado com as primeiras construções no aterro da caldeira, o início do desaparecimento do ramal da ribeira que começa a dar lugar à Rua das Fontainhas, e com a instalação de algumas unidades industriais neste local. No entanto, só na segunda metade do século teve lugar um crescimento mais acentuado, a partir da construção da Estrada da Circunvalação de 1852 e principalmente com as obras de aterros para a instalação das linhas de caminhos-de-ferro e que permitiu a abertura da Avenida 24 de Julho e a inauguração da linha de eléctricos já no início do século. Neste período deu-se também o loteamento e início de urbanização do Bairro do Calvário, na zona da antiga Quinta Real ao mesmo tempo que se definia mais fortemente a paisagem industrial de Alcântara, com a construção de grandes edifícios fabris, nomeadamente da Companhia União Fabril (CUF) na zona da antiga caldeira. Durante o século XX o seu desenvolvimento desta zona continuou com a densificação da estrutura urbana já estabelecida, onde se impôs a construção da Avenida de Ceuta, que completou o encanamento da ribeira, e a construção dos acessos à ponte sobre o Tejo nos anos 60. No final do século houve vários estudos e propostas elaboradas no sentido de promover a reabilitação desta área de Alcântara, que culminaram com a construção de uma nova urbanização na zona da antiga fábrica da CUF.

Na zona industrial a sul do Largo do Calvário podemos observar que, no início do século XIX, era definida por construções pontuais ao longo da actual Rua Primeiro de Maio, que estabelecia a ligação com a zona de Belém. Nesta área encontravam-se alguns palácios e casas nobres, conventos e também

fornos de cal que se mantiveram em funcionamento até ao século XIX. As manufacturas de lanifícios estabeleceram-se nesta área no século XIX, tirando partido da ligação privilegiada com o rio Tejo e aproveitando o espaço disponível. A instalação destes equipamentos decorreu numa área afastada dos arruamentos principais, mostrando uma organização territorial específica e autónoma. Neste contexto, foram instaladas neste local a Companhia de Fiação e Tecidos Lisbonenses e a Fábrica de Tecidos Daupias, que marcam o início de uma nova fase de industrialização de Alcântara. A par deste desenvolvimento industrial, tiveram lugar diversas alterações decorrentes da modernização de Lisboa. Com a inauguração dos caminhos-de-ferro e das linhas dos eléctricos, Alcântara adquiriu um maior protagonismo, uma vez que aqui se localizavam as estações de comboios e, no lugar do Palácio do Conde da Ponte, as oficinas dos carris de ferro. Deste período de maior intensidade de construção desta zona podemos ainda observar o aparecimento das habitações operárias da Companhia de Fiação e Tecidos Lisbonenses. Na segunda metade do século XIX, esta área sofreu ainda profundas transformações com a construção do aterro e com a instalação das linhas de comboio. Durante o século XX continuaram as obras de construção das linhas de comboio e das avenidas ao longo da frente ribeirinha, sendo que a construção da ponte sobre o Tejo marca a evolução urbana desta zona, tal como acontece com outras zonas. O grande pilar da ponte, que assenta junto às instalações fabris, marca a presença da ponte impondo-se sobre o existente provocando, nos anos 60, várias demolições para a sua construção.

A evolução urbana da zona do Bairro do Calvário decorreu lentamente até ao loteamento. Antes do início da construção do bairro, esta zona era ocupada pela cerca da Quinta Real do Calvário, alguns palácios e conventos. Desta época, podemos actualmente observar o Convento do Calvário e as antigas cocheiras, no Largo do calvário. Só com a urbanização do referido bairro se iniciou um maior desenvolvimento urbano, com a instalação das linhas de eléctricos em 1901 e a construção da Escola Industrial Marquês de Pombal em 1886. Ao longo do século XX, estando já definidos os arruamentos, definiram-se materialmente os quarteirões, com a continuação da construção e densificação dos lotes.

A zona da colina da Rua da Cruz corresponde a um núcleo bastante antigo de Alcântara, ligado à exploração das pedreiras do Alvito. Na zona baixa do vale, ao longo da ribeira, podemos observar a Fábrica da Pólvora, que existia nesta zona desde o século XVII e que foi sendo ampliada e melhorada até ser desactivado o fabrico da pólvora e ser tomada pelo Estado em 1846. Com o desenvolvimento industrial de Alcântara continuaram a aparecer novas construções, nomeadamente as habitações operárias da Vila Cabrinha, sendo a sua geometria moldada e adaptada à existência da Fábrica da Pólvora. Em 1905 foi inaugurado o Mercado de Alcântara que atraía várias pessoas de toda a cidade, tendo um papel fundamental não só ao nível de Alcântara mas de Lisboa. Com a construção da Avenida de Ceuta e dos acessos à ponte sobre o Tejo, o mercado foi demolido, perdendo-se um importante elemento atractivo de Alcântara. De facto, o principal momento na sua evolução foi, sem dúvida, a segunda metade do século XX, com a construção do bairro e dos acessos à ponte, que criaram um afastamento relativo ao resto de Alcântara, impondo profundas transformações que alteraram não só a paisagem urbana mas também a ocupação humana que caracterizava esta zona.

A última zona de análise teve uma evolução mais constante de todas as áreas de estudo. A construção do Palácio das Necessidades no século XVIII levou a que esta zona tivesse um destino diferente das restantes zonas de Alcântara, uma vez que não foi ocupada por indústrias. A existência dos baluartes limitou durante muito tempo a urbanização desta zona, que decorreu ao longo dos arruamentos existentes. No entanto, este local foi durante muito tempo uma porta de entrada para Lisboa e, por esta razão, um local de passagem de ligação com os subúrbios. Deste modo, no final do século XVIII, com as obras de melhoramentos da ponte e da ribeira, a actual Rua Prior do Crato foi alargada e regularizada entre a ponte e a Praça da Armada. Ao longo deste arruamento encontram-se as principais construções, com excepção do Palácio das Necessidades que foi construído no topo da colina. Só com a construção do aterro e da Avenida 24 de Julho, a partir da demolição do Baluarte do Sacramento, se dá um maior desenvolvimento da zona ribeirinha.

2. A CIDADE COMO PATRIMÓNIO

2.1. A RELAÇÃO DA CIDADE COM O SEU PASSADO

A explosão urbana na segunda metade do século XX, que teve como consequência o desenvolvimento muito acentuado das periferias, provocou uma desertificação do centro com o progressivo crescimento do número de fogos devolutos, devido à inadequação da sua estrutura urbana às exigências dos modernos usos residenciais e terciários. As ocupações terciárias e comerciais não controladas e excessivas alteraram o equilíbrio desejado para que estas zonas permanecessem atractivas à fixação das populações.

O crescimento urbano intenso implicou profundas transformações na cidade, que se traduziram numa leitura diferente de cidade, que cada vez mais parece assentar no que se pode designar por “diluição” dos tecidos urbanos, reflectindo-se em alterações funcionais do espaço da cidade.

Com este modelo de crescimento urbano, assiste-se actualmente uma vontade de retornar ao centro da cidade. Este movimento centrípeto, em oposição à explosão urbana, tem sido promovido por algumas iniciativas de investimentos públicos e essencialmente privados. No entanto, é importante não esquecer que este movimento de retorno só foi possível a partir da expansão da cidade. Neste contexto de desertificação, o centro da cidade encontra-se consolidado, com pouco espaço disponível para novas construções, começando a surgir muitas intervenções na cidade pré-existente, nomeadamente o aproveitamento do património da cidade.

Porém, é importante não esquecer que os usos e funções que saíram dos centros (habitações, pequeno comércio, entre outros), que ocupavam e caracterizavam a cidade tradicional, não são os mesmos que agora começam a regressar (terciário e serviços). Esta alteração funcional começa a deixar marcas na cidade ao nível do espaço urbano e também na sua caracterização económica e social.

Mas esta reutilização do espaço da cidade não é uma novidade de hoje. Na verdade, a construção da cidade acontece ao longo de várias épocas, em constante relação com o passado, ao longo de toda a sua história. Os actores da arquitectura e do desenho urbano procuraram quase sempre imprimir a estéticas e as circunstâncias contemporâneas, sendo os edifícios ou os troços de cidade uma representação desse momento concreto da história. Foram precisos vários anos e passar por várias épocas diferentes para que a cidade se fosse consolidando, sempre na busca de uma continuidade com a herança do passado, sem que para isso fosse necessário desenvolver alguma protecção especial que balizasse as intervenções necessárias. As demolições e construções sempre fizeram parte do seu

crescimento e desenvolvimento e a oposição entre o passado e o presente foi sempre uma constante nas transformações da cidade⁷³.

Apesar disso, os registos e marcas dos vários tempos na cidade nem sempre provocaram relações de conflito com o presente nem constituem um sinónimo de homogeneidade da imagem urbana. Na verdade, a capacidade da cidade ser singular na sua pluralidade constitui a sua riqueza mais genuína e autêntica, ao ser possível contemplar as marcas da história e das pessoas que a percorreram⁷⁴.

No entanto, foi principalmente a partir dos finais do século XIX e do século XX, com o desenvolvimento do conceito de património arquitectónico e urbano com as ideias renovadoras do Movimento Moderno, que começou a existir uma preocupação mais assumida dos efeitos das novas construções em zonas antigas.

Mas já antes do século XX as cidades foram sentindo a necessidade de renovação, actualização e construção, elaborando-se planos que conseguissem dar essa resposta. Como vimos no caso de Lisboa, no início do século XVIII a cidade existente não era capaz de responder às necessidades do tempo e os problemas urbanos acumularam-se sem que se encontrasse uma solução eficaz para a realidade existente. Essa solução apareceu de uma maneira radical após o terramoto de 1755, com a necessidade de reconstruir a Baixa. Aqui, os objectivos iluministas ligados ao racionalismo das formas urbanas e também à desejada funcionalidade da cidade representaram uma renovação radical (e necessária) do existente. Mas para além da ideologia racional própria deste período, as cidades ficaram também marcadas pela industrialização crescente, que se iniciou no século XVIII e que provocou muitas transformações urbanas.

Apesar das trocas comerciais terem lugar no interior das cidades, para que a produção pudesse acontecer e desenvolver era necessário que as indústrias se localizassem em locais com área disponível mas que ao mesmo tempo estivessem relativamente próximas da cidade. Deste modo, começou a verificar-se ao longo do século XIX, ainda que de uma maneira pouco assumida, um zonamento da cidade que começou a distinguir as áreas de trabalho das áreas de residência. Esta separação só foi possível graças ao desenvolvimento dos meios de transporte urbanos ao longo deste século.

O corte radical introduzido pela industrialização na vida das populações e da cidade determina uma progressiva valorização da cidade enquanto valor patrimonial. Apesar desta consciência do passado e da história ter começado na época do Renascimento, só nesta altura se começa a materializar na cidade esta vontade de preservar as heranças do passado e as valorizar os processos de transformações do tempo⁷⁵. O crescimento da cidade até então, segundo princípios de continuidade com o passado, começa a levantar novos dilemas, com a necessidade de intervenções de modernização a uma nova escala e que põem em causa a continuidade do tecido urbano.

⁷³ Francisco Barata Fernandes – *Transformação e Permanência na Habitação Portuguesa*. 2ª Edição. Porto: FAUP, 1999, pp. 312-313.

⁷⁴ Francisco Barata Fernandes - Idem, p. 314.

⁷⁵ João Paulo Cabeleira Marques Coelho – *Polivalência e mutação em espaço público na cidade consolidada: Metodologias para a intervenção*. Dissertação de Mestrado em Metodologias de Intervenção em Património Arquitectónico, da Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto, 2005, p. 122.

A inevitável ruptura com o passado começou a motivar uma reflexão sobre a legitimidade destas intervenções, ao pôr em causa os elementos arquitectónicos e urbanos que pré-existiam às operações. A cidade, como objecto patrimonial, surge a partir deste momento, aliada também ao nascimento do urbanismo na segunda metade do século XIX. O desenvolvimento em paralelo das noções de cidade histórica e de cidade do presente levou, inevitavelmente, a convergências em determinados momentos. Com efeito, quer quando o urbanismo defende a destruição dos centros antigos, quer quando procura a sua protecção, é neste confronto ideológico que os tecidos urbanos históricos encontram a sua identidade. A preocupação pela salvaguarda e necessidade de transformação da cidade vão-se desenvolvendo paralelamente ao longo do século XIX e do século XX e serão determinantes para compreender as intervenções que se afirmaram nas cidades, e concretamente no caso da cidade de Lisboa.

Segundo Françoise Choay⁷⁶, a partir da noção de património urbano e do desenvolvimento de novas espacialidades urbanas surgem diferentes aproximações ao tecido urbano existente, que a autora definiu segundo três figuras: memorial, histórica e historical, defendidas respectivamente por John Ruskin⁷⁷, Camillo Sitte⁷⁸ e Gustavo Giovannoni⁷⁹.

A figura memorial surge associada à corrente inglesa de conservação não intervencionista, defendendo a ideia romântica de se manter o existente, qualquer que seja o seu estado. Ao nível da cidade, estes ideais reflectem-se no valor patrimonial do tecido urbano existente, que deve permanecer inalterado ao nível da forma e função inicial. No entanto “ao querer viver a cidade histórica no presente, Ruskin encerra-a, de facto, no passado”⁸⁰, não aceitando as transformações motivadas pela industrialização, impedindo uma vivência moderna na cidade existente.

O passo dado por Camillo Sitte até chegar à figura histórica acontece no sentido de entender a cidade como um fenómeno contínuo. A sua análise histórica representa um instrumento de reflexão e de pedagogia para os tempos actuais, devendo os conjuntos urbanos antigos ser segregados do mundo moderno, como se tratasse de obras museológicas. Relativamente às cidades do passado Sitte considera que “o seu papel terminou, a sua beleza plástica permanece”⁸¹. Porém, não se pretende preservar ou salvar os centros antigos mas antes tirar lições dos conjuntos antigos sobre os modelos e princípios de desenho dos espaços urbanos, com vista a valorizar a cidade industrial.

Finalmente, a aproximação historical de Gustavo Giovannoni consegue fazer convergir o papel museológico e utilitário das cidades antigas, sintetizando-os no conceito de “património urbano”, a partir do alargamento do conceito de monumento. A cidade não pode conservar-se parada num determinado tempo sem comprometer a sua sustentabilidade futura, da mesma maneira que o homem moderno não pode viver da mesma maneira que vivia noutro tempo. Na sua concepção de cidade antiga os tecidos urbanos históricos devem ser conservados e utilizados, voltando a encontrar uma actualidade

⁷⁶ Françoise Choay – *A Alegoria do Património*. Lisboa: Edições 70, 2006, pp. 158-174.

⁷⁷ John Ruskin – *The Seven Lamps of Architecture*. New York: John Wiley & Son, 1865.

⁷⁸ Camillo Sitte – *Construcción de ciudades según principios artísticos*. Barcelona: Editorial Canosa, 1926.

⁷⁹ Gustavo Giovannoni – *L'urbanistica dall'antichità ad oggi*. Florença: Sansoni, 1943.

⁸⁰ Françoise Choay - *Idem*, p. 160.

⁸¹ Françoise Choay - *Ibidem*, p. 166.

que seja compatível com as suas características morfológicas. Para Giovannoni a cidade histórica constitui em si um monumento mas é também um tecido vivo, que deve ser integrado no contexto urbano e regional de modo a que seja inserido numa rede polinuclear articulada⁸².

Tal como vimos anteriormente, a preocupação pela protecção da cidade histórica e necessidade de transformação urbana, sublimada pelo desenvolvimento da disciplina do urbanismo, foram decorrendo em paralelo mas, no seu confronto e convergência, foram decisivas para a construção da identidade das suas intervenções. Ao nível do urbanismo, podemos destacar como protagonistas de intervenções na cidade o Barão Haussmann (1809-1891), Cerdá (1815-1876) e Le Corbusier (1887-1965), ainda que de formas completamente distintas⁸³.

O acelerado crescimento demográfico do século XIX, a “destruição” das muralhas como limites urbanos e a disseminação do modo de produção industrial, que conduz à concentração das forças de trabalho em lugares específicos, provoca um grande salto na escala do fenómeno urbano e o rápido crescimento das cidades, emergem novas questões sociais que exigem intervenções tendo em vista a redução dos problemas que advêm das malhas medievais, com as ruas insalubres e inseguras, no sentido de promover a facilidade de circulação urbana e também o enquadramento urbanístico dos monumentos. Com tudo isto foi necessário adaptar a cidade à quantidade de pessoas a quem se destinava e actuar de uma forma mais pragmática e global, prevalecendo deste modo o desenho urbano em detrimento dos estilos arquitectónicos.

Umas das transformações mais importantes do final do século XIX são as intervenções em Paris pelo Barão Haussmann, entre 1851 e 1870 que rompe, literalmente, com o tecido urbano pré-existente. A sua relevância prende-se não só com as inovações que introduzem na estruturação da cidade mas também porque esta intervenção serviu de modelo para outras cidades. As razões para a construção da cidade prendem-se essencialmente com razões de segurança, como garantia de rapidez e eficiência nas intervenções policiais, e também por razões higienistas, como meio de evitar os focos epidémicos que resultavam da existência de ruas estreitas e pouco salubres. Com este plano, dá-se um salto conceptual na maneira de pensar a cidade, em que a rede viária e as infra-estruturas assumem uma inédita proeminência hierárquica, forçando a uma estratégia de erradicação da cidade antiga e sobrepondo-se um novo traçado, em que é possível a conjugação da cidade com a modernidade. Deste modo, o traçado haussmaniano impõe-se à cidade pré-existente, ao mesmo tempo que, ao nível dos grandes eixos urbanos, prevalece a convergência às imponentes obras históricas e aos novos equipamentos civis (terciários e administrativos) e o afastamento das estruturas industriais e operárias. Apesar de não ser uma questão fundamental, é procurada uma qualidade estética no resultado urbano na medida em que se procura manter os edifícios significativos para cidade, mesmo que desligados da estrutura urbana, e também pela necessária aprovação das fachadas, como molduras dos espaços públicos, para garantir a qualidade do “efeito arquitectónico”. Deste modo, o protagonista não é tanto o monumento, com todo

⁸² Françoise Choay - Ibidem, pp. 171-172.

⁸³ João Paulo Cabeleira Marques Coelho – *Polivalência e mutação em espaço público na cidade consolidada: Metodologias para a intervenção*. Dissertação de Mestrado em Metodologias de Intervenção em Património Arquitectónico, da Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto, 2005, p. 123.

o seu significado, mas uma “qualidade” ou “monumentalidade difusa” que não se encerra em elementos singulares mas no valor do seu conjunto. Por esta razão, foram estabelecidos vários instrumentos legislativos que possibilitaram a concretização deste plano⁸⁴.

Neste contexto de crescimento urbano também se verificam outros tipos de intervenção urbana em que não está em causa uma operação tão directa e transformadora da cidade existente. Nos casos de expansão, foi a partir das mudanças nas estratégias de defesa da cidade que se tornou possível ultrapassar os limites anteriormente definidos pelas muralhas. Os novos tecidos, mesmo sem transformar directamente o casco antigo, alteram a sua relação com a envolvente e implicam também a resolução da charneira entre o tecido novo e antigo, que se podem revelar como ruptura ou continuidade. Na verdade, a irregularidade das cidades antigas contrasta muitas vezes com as operações de planeamento do século XIX, para além do facto que são introduzidas na cidade novas escalas que podem pôr em causa uma leitura contínua do tecido da cidade⁸⁵.

No caso da intervenção de Cerdà para Barcelona iniciada em 1859 é evidente o contraste entre as malhas urbanas e são facilmente distinguíveis as épocas de construção da cidade. O objectivo desta operação foi aumentar a área total da cidade, expandindo-a para além dos limites da antiga muralha, tendo como base uma estrutura inter-dependente em quadrícula. O espaço urbano correspondia essencialmente aos eixos de transportes, e portanto a vida pública da população acontecia no interior dos quarteirões. As praças tradicionais, que constituíam tradicionalmente aos principais pontos de encontro e convergência, encontram-se agora ao serviço dos meios de transporte, assumindo o papel de charneira para a distribuição do tráfego. Nas zonas de encontro entre estas duas formas de urbanidade são organizados espaços de resolução destas transições, que definem novas escalas e novas direcções. Apesar de se caracterizar essencialmente pelo seu carácter de expansão, não ficou excluída a possibilidade de intervir no tecido existente para conseguir transições mais eficazes entre o plano e a cidade antiga.

É segundo este processo de transformação urbana, empreendido por Cerdà, que Lisboa definiu o seu caminho de expansão, pelas mãos do Engenheiro Ressano Garcia no final do século XIX. No seu “Plano Geral de Melhoramentos da Capital” publicado em 1904 é definida uma nova direcção para o crescimento da cidade, apresentando uma nova solução ao nível da morfologia urbana, ao mesmo tempo que resolve a transição entre o novo plano e a cidade do século XVIII. Com efeito, para a sua concretização, é destruído o remate pombalino que constituía o Passeio Público para a cidade se abrir a uma nova acção urbanística.

O carácter inovador das intervenções nas cidades de Paris e de Barcelona não traz, no entanto, novos elementos de desenho urbano, permanecendo as premissas de composição da cidade tradicional. Só com a cidade modernista, cujos princípios se encontram expressos na *Carta de Atenas* elaborada no

⁸⁴ Benedetto Gravagnuolo – *Historia del Urbanismo en Europa, 1750-1960*. Madrid: Akal Arquitectura, 1998, pp. 39-43.

⁸⁵ João Paulo Cabeleira Marques Coelho – *Polivalência e mutação em espaço público na cidade consolidada: Metodologias para a intervenção*. Dissertação de Mestrado em Metodologias de Intervenção em Património Arquitectónico, da Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto, 2005, pp. 127-128.

CIAM de 1933⁸⁶, é que se dá uma grande revolução ao nível dos traçados urbanos e dos elementos que compõem a cidade. Se até agora os planos para a cidade faziam prevalecer o desenho dos espaços públicos sobre as construções, os novos princípios urbanísticos vão defender a importância da arquitectura, que se assume como o principal elemento urbano. São rejeitados os elementos da cidade tradicional, que opunha o cheio ao vazio, o espaço construído e o espaço livre, estabelecendo nos espaços exteriores hierarquias de socialização, livres da complexidade espacial dos elementos urbanos tradicionais, defendendo a criação de grandes extensões de espaços verdes públicos não compartimentadas, em relação directa com os edifícios. Para além desta ruptura com as anteriores premissas de desenho urbano, o modernismo defende a erradicação das estruturas urbanas tradicionais, para que se possa viver plenamente a modernidade. Deste modo, as ideias das ruas e das praças que definem os quarteirões são abandonadas dando lugar a construções isoladas, que levitam sobre grandes espaços verdes livres. O espaço livre perde então a sua forma ao tornar-se indefinido e extenso.

Com o fim dos CIAM nos anos 50, a concepção da cidade moderna vai ser posta em causa. Para o urbanismo moderno a célula habitacional era “o elemento base da formação da cidade”, sendo a partir destas células que nasciam os edifícios e a partir do seu agrupamento que surgiam os bairros e consequentemente marcavam o desenho da cidade. O espaço público era o espaço sobranante das construções, sem conformação espacial que o caracterizasse. Com estes princípios urbanísticos racionalistas, que defendiam o funcionalismo e a rigidez formal, o modernismo não respondia aos desejos do homem, nem se apresentavam como soluções às novas realidades urbanas do século XX. Com esta crise, começa-se a redescobrir o valor dos espaços tradicionais da cidade, consolidados por séculos de experiências urbanas, que trazem consigo algo mais do que a racionalidade dos espaços modernos: o valor de pertença, de herança e de Identidade. A negação do passado, que caracterizou o modernismo até aos finais dos anos 40, começa a dar lugar a uma reconciliação com a memória, voltando a procurar-se os princípios da cidade tradicional⁸⁷.

Este regresso à apologia da conservação e manutenção, que já havia sido defendida por Giovannoni, ficou marcado pela redacção da *Carta de Veneza* em 1964. Mas mais do que a vontade de (re) valorizar o passado, este documento veio alargar a noção de património, que começou nesta altura a abranger não só os edifícios singulares como também os conjuntos urbanos, mais em relação ao enquadramento dos edifícios do que ao nível do conjunto do construído e do espaço aberto, como está descrito no 6º artigo. Para além deste alargamento do conceito de monumento histórico para uma dimensão cada vez mais urbana, afirmada logo no 1º artigo, a operação de restauro do objecto em causa deveria ter um carácter excepcional, para que não correr o risco de adulterar a sua história.

⁸⁶ Le Corbusier – *Principios de Urbanismo: la Carta de Atenas*. 3ª Edição. Barcelona: Ariel, 1975.

⁸⁷ Ana Tostões – “Património Construído: Ideias e atitudes na segunda metade do século XX”, *Conservação e Reabilitação Urbana – Uma nova cultura de cidade*. Lisboa: Direcção Municipal de Conservação e Reabilitação Urbana/CML, 2005, p. 40.

2.2. IDEOLOGIAS DE INTERVENÇÃO

A relação entre uma nova intervenção arquitectónica e a arquitectura existente é um fenómeno que muda em relação aos valores culturais atribuídos ao significado histórico e às intenções da nova intervenção. Esta ideia é sustentada por Ignasi de Solà-Morales que defende a pluralidade de soluções, no seu texto “Del contraste a la analogía. Transformaciones en la concepción de la intervención arquitectónica”⁸⁸. Segundo o autor, não se pode pensar em fazer uma doutrina permanente ou uma definição científica de uma intervenção arquitectónica. Apenas compreendendo em cada caso o conceito na base das respectivas acções é que é possível revelar as diferentes características que esta relação assumiu ao longo do tempo. O novo projecto está então não só fisicamente perto do existente mas cria também uma interpretação genuína da história em que se insere.

Neste contexto, são nomeadas duas posições extremas em relação às intervenções: o “contraste” e a “analogia”. A primeira situação tem como base a ideia de fotomontagem, numa composição onde o passado e o presente se reconhecem mutuamente, enfatizando as suas diferenças. Esta atitude não procura um repúdio à arquitectura histórica, mas sim uma valorização da modernidade e da capacidade humana de evoluir. A partir do século XIX, os edifícios começam a adquirir um valor histórico como uma memória positiva, a valorizar e a revelar. O património construído começa a ser visto como uma qualidade subjectiva que produz uma satisfação psicológica. Já no século XX, o cidadão moderno, não estando interessado na informação erudita que pode ser descodificada nos pormenores, procura uma visão mais alargada. O que o atrai é o testamento para uma determinada geração oferecida pelo monumento em questão, precisamente porque o principal valor da cultura urbana foi e é a terminada perfeição do novo edifício, uma imagem intangível para a erosão da história.

A “analogia”, por seu lado, procura mais a semelhança do que a diferença, procurando a interpretação das principais características dominantes dos edifícios, pois estas deveriam repercutir-se na intervenção. No processo de intervenção por analogia, pode ser comum a introdução de imagens historicistas ou de elementos modernos, procurando sempre uma continuidade ou uma extensão do existente. Ignasi de Solà-Morales resume nestas posições duas ideias fortes sobre a relação da cidade com o passado, tendo em conta que as populações precisam igualmente de novas perspectivas.

Resumindo, podemos dizer que a nota comum a todas estas tendências é de que o antigo e o novo devem ser distinguidos nas intervenções, quer elas se imponham no existente, quer se constituam como uma extensão. Actualmente, o papel do arquitecto é resolver a relação da nova cidade com as pré-existências, tendo em conta a herança do passado, analisadas a uma escala de integração e articulação no tecido urbano e não apenas ao nível dos arruamentos. O novo não se pode impor ao

⁸⁸ Ignasi de Solà-Morales Rubió – “Del contraste a la analogía. Transformaciones en la concepción de la intervención arquitectónica”, *Intervenciones*. Barcelona: Editorial Gustavo Gili, 2006, pp. 33-50.

existente, a verdade é que deve co-existir em harmonização com o antigo, de modo a conseguir manter a cidade como um organismo vivo, actualizado e sustentável.

A pluralidade de soluções para estas operações, quer se trate de lotes vazios quer se trate de intervenções em edifícios existentes, deve ser tida em conta a partir da construção de uma matriz, que consiga apurar os elementos essenciais e distingui-los das componentes variáveis, sem pôr em causa a qualidade urbana do conjunto. Deste modo, “toda a avaliação da relação entre o novo e o antigo, seja à escala do objecto arquitectónico, seja à escala de uma parte da cidade, deveria basear-se na informação recolhida através de uma análise tipo-morfológica especificamente dirigida para esse objectivo”⁸⁹.

Procurando regulamentar as intervenções sobre este património, foram criados vários organismos na busca de sensibilizar as pessoas para a valorização das heranças do passado, segundo os critérios históricos, arquitectónicos ou outros, que tornem único o elemento em causa. Dentro destes organismos destacam-se a UNESCO⁹⁰, criada após a Segunda Guerra Mundial, com o objectivo de promover a paz e a segurança no mundo através da educação, da ciência e da cultura, pela salvaguardar o património cultural a nível mundial, promovendo a elaboração de normas orientadoras para as intervenções.

Inserido nesta política de protecção da história da Humanidade é criado o ICOMOS⁹¹, a partir do alargamento do conceito de património, que se começa a definir na segunda metade do século XX. Se até ao século XIX a defesa do património construído era um assunto interno de cada país ou comunidade, a partir do século seguinte começou a surgir uma preocupação mais alargada, para além das fronteiras. Percebendo que as heranças culturais pertencem ao Mundo, começaram a surgir normativas e convenções para conseguir orientar para o futuro esta herança do passado. Com esta crescente preocupação global, começou a ser cada vez mais possível alargar o conceito de património, de modo a que integre realidades distintas. Nas Cartas de Atenas de 1931 (sobre o restauro de edifícios históricos) e de 1933 (elaborada por Le Corbusier) começa a surgir esta ideia de internacionalização do património. A Carta de Veneza de 1964, como veremos no próximo capítulo, veio ao encontro da preocupação de especialistas sobre as intervenções nas cidades, a partir das reflexões sobre as experiências realizadas durante as reconstruções do pós-guerra. É neste contexto que surge então o ICOMOS, para coordenar e orientar os esforços de preservação e como ponto de partida para a definição de princípios de intervenção nas cidades e sítios.⁹²

A discussão sobre a reutilização dos conjuntos históricos permanece como uma questão que representa eficazmente as dificuldades da valorização do património edificado e da sua integração nas cidades actuais. A ideia de protecção de áreas históricas, se for vista como um congelamento, pode

⁸⁹ Francisco Barata Fernandes – *Transformação e Permanência na Habitação Portuguesa*. 2ª Edição. Porto: FAUP, 1999, pp. 323-324.

⁹⁰ *United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization*, fundado em 16 de Novembro de 1945 (traduzido para português como *Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura*).

⁹¹ *International Council of Monuments and Sites*, fundado em 1965 (traduzido para português *Conselho Internacional de Monumentos e Sítios*).

⁹² Matilde Cardoso – *Património Moderno: do Conceito à Intervenção*. Dissertação de Mestrado em Arquitectura, pelo Instituto Superior Técnico da Universidade Técnica de Lisboa, 2007, pp. 19-27.

entrar facilmente em conflito com a sua valorização, que muitas vezes requer a adaptação para se conseguir integrar eficazmente.

Em 1976, a Recomendação de Nairobi sobre a salvaguarda dos conjuntos históricos e a sua função na vida contemporânea surge como “a defesa mais completa a favor do tratamento não museológico dos tecidos urbanos antigos”, elucidando sobre “os perigos inerentes a essa atitude”⁹³.

Enquanto for possível, a modernização das zonas históricas vai continuando a preencher os espaços sobrantes ou com valor reduzido em relação ao conjunto. Françoise Choay defende o contraste das novas construções com as antigas, no sentido em que “o sentido constrói-se na contiguidade, pela diferença, mas com a condição de a justaposição dos signos se tornar articulação. Os elementos arquitectónicos modernos reputados de mais-valias para a cidade antiga são-no efectivamente, com a condição de respeitar essa articulação e as suas regras morfológicas e não, como é quase sempre o caso, ao serem implantados no tecido urbano histórico da maneira autónoma, como objecto independentes e auto-suficientes”⁹⁴.

⁹³ Françoise Choay – *A Alegoria do Património*. Lisboa: Edições 70, 2006, p. 194.

⁹⁴ Françoise Choay - *Idem*, p. 196.

2.3. PATRIMÓNIO INDUSTRIAL: CONCEITOS DE INTERVENÇÃO

A atitude de protecção e salvaguarda do património industrial é muito recente. Aliás, todo o património mais recente com um destino marcadamente funcional e utilitário e menos reconhecido tem uma aceitação de mais difícil entendimento para a maior parte das pessoas, a não ser que constitua um exemplar arquitectónico excepcional. Como olhar então para vestígios materiais que até há tão pouco tempo desempenharam uma função tão importante na estrutura económica da sociedade? Qual será o seu valor como bem patrimonial, mesmo depois de terem perdido a sua função inicial que os caracteriza e que define a sua natureza industrial?

Como vimos anteriormente, o alargamento da noção de património para uma dimensão mais urbana no final do século XIX, com a defesa da cidade pré-industrial promovida por John Ruskin e Camillo Sitte começaram a surgir os conceitos que levaram a que actualmente se pudesse considerar como património os conjuntos antigos. Foi nesta altura que surgiu o conceito de *Património Urbano*, abrindo caminho para visões cada vez mais abrangentes da noção de património, culminando com a criação da UNESCO e do ICOMOS. Desde então, começou a ser dada uma importância cada vez maior às definições de áreas históricas e, em 1987, o ICOMOS publica um novo documento (*Carta de Washington para a Conservação de Cidades Históricas e de Áreas Urbanas*) que introduz a ideia da preservação de áreas urbanas e das suas funções adquiridas ao longo dos tempos (como se encontra descrito no na alínea e) do 2º artigo). Reconhecendo um valor de identidade cultural e de desenvolvimento técnico, económico e social às áreas urbanas criadas com um propósito principalmente funcional, começa-se a abrir um caminho de salvaguarda do património industrial, não só ao nível dos edifícios mas também ao nível dos conjuntos.

Deste modo, tendo como ponto de partida a *Carta de Nizhny Tagil* elaborada pelo TICCIH⁹⁵ de Julho de 2003, podemos definir o conceito de património industrial como os vestígios da cultura industrial que possuem valor histórico, tecnológico, social, arquitectónico ou científico, podendo englobar edifícios e maquinaria, oficinas, fábricas, minas e locais de processamento e de refinação, entrepostos e armazéns, centros de produção, transmissão e utilização de energia, meios de transporte e todas as suas estruturas e infra-estruturas, assim como os locais onde se desenvolveram actividades sociais relacionadas com a indústria, tais como habitações, locais de culto ou de educação.

Contudo, mesmo com toda esta evolução de conceitos, a sua proximidade temporal não facilita o seu reconhecimento como valor histórico como acontece nas outras categorias de património. Apesar da Revolução Industrial ser vista a vários níveis como motor de uma transformação profunda no curso da história, da economia, das ciências e de outras áreas de conhecimento, a herança física desse tempo pode parecer um “presente envenenado”⁹⁶, pela complexidade que representa a integração destes

⁹⁵ O TICCIH – *The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage* (Comissão Internacional para a Conservação do Património Industrial) é a organização mundial consagrada ao património industrial, sendo também o consultor especial do ICOMOS para esta categoria de património.

⁹⁶ Deolinda Folgado – “‘A Memória ao Negro’ ou a salvaguarda como reduto da memória”, *Estudos Patrimónios*. Lisboa: Ministério da Cultura/IPPAP, n.º 6, Julho 2004, p. 20.

conjuntos na cidade contemporânea. O seu próprio desenvolvimento e a sua organização no território promoveram a sua obsolescência, uma vez que foram sendo feitos à margem da cidade, e só recentemente as áreas de vocação industrial começaram a estar integradas no planeamento urbano. A própria conservação dos edifícios fabris não é uma tarefa simples, uma vez que a sua natureza utilitária muitas vezes se sobrepôs a uma qualidade estética, que acabou por condenar os edifícios à ruína, após a perda da sua função inicial.

As mais variadas formas que procuramos actualmente salvaguardar têm uma génese representativa da época em que foram criadas. Para perceber o seu valor histórico consideramos importante relembrar brevemente o percurso das indústrias ao longo do tempo, sublinhando a sua relação com a cidade e o seu planeamento.

Numa fase inicial e de uma maneira geral podemos relacionar a existência das áreas e dos edifícios industriais com a localização das fontes de energia e de matérias-primas. Os locais de produção industrial localizavam-se junto das linhas de água ou no alto das colinas, procurando a energia hidráulica e eólica. Nesta primeira fase, muitos edifícios tinham um carácter efémero e pouco marcante ao nível, apesar de começarem a alterar a paisagem com a adopção de mecanismos de energia nos alçados⁹⁷.

Com o arranque da época das grandes manufacturas nos séculos XVII e XVIII as instalações industriais ganham uma maior dimensão, não só territorial como também ao nível das políticas do Estado, que marcaram uma nova fase. Os principais avanços ao nível da produção manufactureira prendem-se com a mecanização da produção e o faseamento de tarefas, através da especialização da mão-de-obra, exigências que acabaram por se reflectir na implantação e na organização funcional dos edifícios. As indústrias manufactureiras, símbolos de prestígio por estarem ligadas a investimentos régios, marcaram uma estrutura funcional inovadora também ao nível da cidade, começando a instituir os primeiros bairros com destino industrial. Um exemplo desta política de organização urbana é a construção da *Real Fábrica das Sedas* e o bairro industrial das Águas Livres, ambos da autoria de Carlos Mardel, que começaram a estabelecer um “urbanismo industrial”. Na lógica do sistema manufactureiro a fábrica centralizava a actividade industrial, sendo que uma parte da produção também podia ser feita no domicílio dos mestres tecelões, razão pela qual a habitação e o trabalho foram ambos integrados no plano pombalino. Este bairro, talvez o primeiro conjunto urbano de Lisboa planeado como núcleo industrial, integrou-se no plano de reconstrução da capital após o terramoto de 1755, sob a orientação do Marquês de Pombal. A partir desta época, os edifícios e as áreas destinados a acolherem funções industriais começam a contar com construções mais perenes, marcando consequentemente uma presença mais forte na cidade⁹⁸.

O aparecimento de uma nova energia com a máquina a vapor, que revolucionou a escala e a ocupação urbana das instalações industriais, marcou uma nova fase da indústria, a partir dos grandes

⁹⁷ Deolinda Folgado – “Paisagem industrial: Utopia na salvaguarda patrimonial?”, *Margens e Confluências: Um olhar contemporâneo sobre as artes*. Guimarães: Escola Superior Artística do Porto, n.º 3, Julho - Dezembro de 2001, pp. 69-70.

⁹⁸ Deolinda Folgado – “O lugar da indústria no território”, *A Arquitectura da Indústria, 1925-1965*. Barcelona: Fundação DOCOMOMO Ibérico, 2005, p. 81.

avanços técnicos e científicos. Esta autonomia em relação aos cursos de água levou a que procurassem construir áreas exclusivamente industriais. A necessidade de conceber novos espaços para acolher as novas máquinas e de organizar os vários edifícios em função desta nova fonte de energia vai provocar grandes alterações ao nível da volumetria e da ocupação no terreno. O aumento da produção industrial e o crescimento das dimensões das instalações são duas marcas bastante visíveis no território das mudanças do sector.

Para além de todas estas alterações em termos do edificado, foram também muito importantes as mudanças ao nível social, uma vez que começou a haver uma maior concentração da mão-de-obra para operar a maquinaria. Sendo que a maioria da população operária vinha do mundo rural na busca de melhores condições de vida na cidade, começaram a emergir novos problemas urbanos que necessitaram de novas respostas e soluções que até então nunca tinham sido tidas em conta. As áreas industriais aumentaram a sua superfície e começaram a desenvolver-se, alterando a organização das cidades. O problema das habitações e dos transportes vêm no seguimento deste novo quadro de necessidades que mais tarde vai procurar dar uma resposta ao nível do lazer.

Com os avanços da técnica e das ciências os materiais de construção ganham, neste período, um papel relevante, não só ao nível da estabilidade das estruturas cada vez mais exigentes mas também ao nível dos incêndios. Com efeito, até à aplicação da energia eléctrica na arquitectura industrial é necessário conceber estruturas com grandes entradas de luz e com espaços amplos para acolher a maquinaria, e estes requisitos vão se reflectir na escolha dos materiais de construção e também na inovação das estruturas construtivas. Um exemplo inovador destas práticas foi a *Fábrica de Fiação e Tecidos Lisbonenses*, construída em 1846 perto da Rua Primeiro de Maio, utilizando uma estrutura em ferro que respondia aos requisitos de segurança ao nível da estrutura e de incêndios, conciliando a escolha de um material incombustível com a necessidade de construção em altura, mantendo os espaços interiores amplos⁹⁹.

A renovação energética para a electricidade marcou o universo industrial principalmente devido à localização das instalações. Neste momento, as indústrias ganham uma nova independência em relação aos centros urbanos, apesar de continuarem dependente dos transportes e das matérias-primas. Muitas indústrias continuaram a laborar inseridas na malha urbana mas abriu-se nesta altura uma porta para uma maior liberdade de implantação, acabando por se difundir pelo território. Com esta autonomia adquirida, as empresas fabris começaram a sentir necessidade de se instalarem segundo uma organização territorial própria e autónoma em função das fontes de energia, aproveitando os espaços livres¹⁰⁰.

Como podemos verificar, as áreas industriais sempre procuram algum afastamento em relação à cidade e, neste sentido, as preocupações ao nível do urbanismo retribuíram não procurando a sua integração no tecido urbano. As visões integradas para a cidade no século XIX, no âmbito das

⁹⁹ Deolinda Folgado – “Paisagem industrial: Utopia na salvaguarda patrimonial?”, *Margens e Confluências: Um olhar contemporâneo sobre as artes*. Guimarães: Escola Superior Artística do Porto, n.º 3, Julho - Dezembro de 2001, pp. 74-75.

¹⁰⁰ Deolinda Folgado - Idem, pp. 81-82.

renovações fontistas e do *Plano de Melhoramentos* de Ressano Garcia descuraram na necessidade de responder à urgência de habitações para a população operária. Na verdade, os bairros lisboetas definidos na transição para o século XX destinaram-se essencialmente às classes burguesas. Mesmo com a institucionalização do urbanismo durante a época de Duarte Pacheco e apesar das inovações ao nível do desenho urbano, o Estado não vai conseguir dar uma resposta efectiva ao problema do alojamento operário. Estas habitações serão desenvolvidas principalmente pela iniciativa privada, pela parte de alguns dos empregadores que vão procurar uma solução¹⁰¹.

No campo da arquitectura, as instalações industriais constituíram também uma oportunidade de aplicação das novas estéticas, um lugar de experiências ao nível da espacialidade, com a aplicação de novos materiais de construção que só mais tarde foram adoptados noutros edifícios. O facto de estarem condicionados mais pelos aspectos funcionais do que pelos aspectos estéticos tornaram as fábricas um paradigma para a arquitectura moderna do início do século XX. No entanto, a própria natureza do sector tornou estes edifícios bastante propensos à mudança e adaptação de tecnologias em constante desenvolvimento, levando a que estejam facilmente desactualizados e que necessitem de adaptação, procurando-se cada vez mais soluções que sejam flexíveis. Ora, esta não era a finalidade desejável para os edifícios modernos, uma vez que não foram pensados para a versatilidade dos seus espaços. Com tudo isto, é fácil perceber a razão pela qual muitos edifícios industriais, depois de desafectados do seu uso, tenham caído no abandono.

A arquitectura moderna na Europa teve a sua génese justamente nas experiências nos edifícios industriais nos anos vinte. Na verdade, podemos facilmente reconhecer uma matriz industrial nestes edifícios, cujos princípios projectuais estiveram ligados à funcionalidade e a uma nova linguagem estética racionalista que fosse o reflexo da sua ocupação, sem ligações à arquitectura do passado e livres de quaisquer usurpações. Reciprocamente, esta ligação entre o mundo industrial e a nova linguagem da arquitectura moderna marcou fortemente as construções deste tempo¹⁰², que podemos considerar como um valor cultural e arquitectónico a reconhecer no que diz respeito ao património industrial do século XX. A sua manutenção e reutilização, mais do que aproveitar espaços existentes na cidade que se encontram disponíveis, procuram conservar os princípios da arquitectura de um tempo, ainda que recente, mas que consideramos fundamental e marcante no percurso da história da arquitectura.

Indiscutivelmente, o mundo industrial definiu um novo momento para a sociedade e para a história por todas as inovações que promoveu e também pelos problemas que causou e aos quais foram procurando dar uma resposta. A fábrica e as instalações industriais, como símbolo desta época tão transformadora, detêm valores de identidade cultural, social e cultural que promoveram, num determinado momento, o desenvolvimento do país. Como vimos também no curso da sua história, o

¹⁰¹ Deolinda Folgado – “O lugar da indústria no território”, *A Arquitectura da Indústria, 1925-1965*. Barcelona: Fundação DCOMOMO Ibérico, 2005, p. 82.

¹⁰² Ana Tostões – “Programa Industrial, os Novos Materiais e Tecnologias”, *Arquitectura Moderna Portuguesa 1920-1970*. Lisboa: IPPAR, 2004, pp. 361-362.

valor do mundo industrial não se encerra num edifício singular mas no conjunto, com a habitação e trabalho integrados de uma maneira inovadora.

Perceber o seu valor enquanto testemunho de um passado é um passo decisivo para se entender estes bens como valores patrimoniais a preservar. No entanto, é importante questionar a importância deste legado e perceber afinal quais são os conjuntos a preservar e como. Para esta avaliação é importante construir uma série de critérios para facilitar este discernimento, uma vez que não será sustentável manter todo este universo industrial cristalizado na cidade contemporânea. Como já vimos anteriormente, a cidade faz-se de passado, presente e futuro e a sua beleza reside na articulação e conciliação destes vários tempos. Por isso, é importante perceber e analisar o existente, segundo alguns critérios de avaliação, e, a partir daí, equacionar o seu caminho de integração na cidade actual.

Os critérios gerais e específicos apresentados pela historiadora Deolinda Folgado para a avaliação do património industrial procuram sistematizar esta análise, a partir dos valores reconhecidos para os restantes tipos de património. Deste modo, a autora propõe que os edifícios e os conjuntos sejam avaliados segundo vários critérios gerais: valor arquitectónico/estético, valor técnico/ tecnológico, valor urbano/paisagístico/territorial, interesse histórico, interesse social e interesse imaterial. Dentro destes valores mais globais inserem-se outros mais específicos, que ajudam na tarefa de avaliação destes bens tão complexos. No entanto, para completar esta avaliação, a autora propõe ainda a consideração do estado de conservação e apreciação das alterações que os edifícios possam ter sofrido, para determinar a fidelidade ao objecto original¹⁰³.

Actualmente, com a desafecção de usos dos edifícios industriais e o reconhecimento do seu valor patrimonial começam-se a procurar soluções que procurem a integração destes edifícios na cidade contemporânea, ao mesmo tempo que se protege e salvaguarda a sua identidade como estabelecimentos fabris, ainda que como memória do passado. Das opções que se podem seguir neste contexto destacam-se a salvaguarda através da criação de museus e também através de reutilizações para outros fins. A reutilização é solução mais audaz, uma vez que é bastante complexa a sua valorização quando acolhe um programa diferente do original, principalmente quando estão em causa edifícios criados para responder a necessidades funcionais. A criação de museus ligados à indústria, para além de terem a possibilidade de serem pouco intrusivos nas suas intervenções, preserva a memória da produção, que engloba não só o edifício mas também as máquinas, os produtos e todo o processo da indústria em questão.

No entanto, o caminho museal facilmente termina, não podendo por isso ser uma solução corrente e tida como modelo de solução generalizado. A adaptação a novos usos, apesar de todos os aspectos negativos que pode implicar, parece ser o caminho a seguir, mesmo quando se encontra esvaziado de qualquer conteúdo. A sua construção sóbria e de fácil manutenção, com grandes vãos tornam estes edifícios facilmente adaptáveis às exigências actuais. No entanto, deve ser tido em conta o

¹⁰³ Deolinda Folgado – “A Memória ao Negro’ ou a salvaguarda como reduto da memória”, *Estudos Patrimónios*. Lisboa: Ministério da Cultura/IPPAP, n.º 6, Julho 2004, pp. 24-26.

estado de conservação e também as necessidades da cidade e da sua população, para que a sua integração seja bem sucedida.

Neste processo de integração do legado industrial existem outras questões em que se podem sintetizar as dificuldades relacionadas com a sua salvaguarda e que estão ligadas não só à sua natureza funcional mas também à escala dos edifícios em causa em relação às suas imediações¹⁰⁴. No entanto, actualmente promove-se a preservação da identidade do conjunto industrial, facilitando o seu enquadramento e a percepção da realidade que se pretende preservar. Neste sentido, as operações de adaptação de usos tornam-se bastante complexas, englobando vários edifícios e áreas de grande extensão dentro do perímetro urbano, necessitando de estar integradas nos planos para a cidade para se tornarem possíveis.

¹⁰⁴ Françoise Choay – *A Alegoria do Património*. Lisboa: Edições 70, 2006, p. 191.

CONCLUSÃO

No processo de investigação sobre a evolução das formas urbanas do bairro de Alcântara vamos recapitular os principais pontos de vista percorridos ao longo do trabalho.

Na primeira parte do trabalho, foi desenvolvido um estudo sobre a história urbana de Alcântara e também de Lisboa, numa perspectiva mais alargada de modo a integrar a zona em estudo. Nesta primeira fase de investigação, facilmente reconhecemos na história os principais momentos da evolução. Ao longo do século XIX, Lisboa transita de um plano de reconstrução, para um novo plano com uma postura expansionista, suportada por dois eixos em direcção a norte, um mais nobre e cuidado e outro mais modesto e flexível às novas urbanizações. No intervalo destes dois planos, passou-se quase um século, marcado por uma crise política e uma estagnação no desenvolvimento da cidade, só interrompida pela Regeneração que, pela mão de Fontes Pereira de Melo e, mais tarde, pelo Engenheiro Ressano Garcia, que estabilizou a economia nacional e relançou o crescimento de Lisboa. Foi neste período que Alcântara conheceu o seu primeiro plano de urbanização, com a concretização do loteamento do bairro do Calvário, ocupando o lugar da Quinta Real.

A Regeneração marcou a evolução de Alcântara com a construção de importantes obras de equipamentos: a construção das linhas de comboio e dos aterros, onde mais tarde se instalou o porto de Lisboa. A melhoria das condições económicas e alguma estabilização política levou a que Fontes Pereira de Melo, o protagonista da Regeneração, criasse o Ministério das Obras Públicas, procurando colmatar o desfasamento tecnológico de Portugal em relação ao resto da Europa.

A industrialização ganhou também muita força no século XIX e desenvolveu-se uma nova lógica de trabalho, centralizada nas fábricas. O desenvolvimento deste sector levou a que comessem a aparecer movimentos migratórios para as cidades de populações rurais. Nasce a classe operária, começou a surgir igualmente as suas habitações, sob a forma de pátios e vilas com condições bastante precárias. No último quartel do século XIX procurou resolver-se este problema com a construção do bairro do Calvário, mas que acabou por ser um bairro mais burguês do que operário. Deste modo, foram os empresários industriais que tiveram a iniciativa de construção de habitações de raiz para os seus operários.

O vale de Alcântara, que até ao século XVIII se considerava como uma área rural, ganhou nesta época o estatuto de subúrbio, na medida em que se começava a tornar uma área de apoio à cidade de Lisboa. Deste modo, era neste vale que os investidores encontraram o espaço disponível que em Lisboa escasseava para a instalação de fábricas e que, para além disso, se encontrava servida não só pela presença do rio Tejo, que ligava Alcântara a outros pontos ao longo das margens do rio, mas também pela existência da ribeira, que penetrava para o interior do território. Todas estas condicionantes

levaram a que o desenvolvimento industrial fosse um dos momentos mais importantes para o bairro de Alcântara.

Durante o século XX e já durante a governação do Estado Novo, teve lugar um forte investimento em obras públicas e de infra-estruturas. A construção do bairro da Quinta do Jacinto e dos acessos à ponte sobre o Tejo são exemplos desses investimentos e que são uma concretização desta fase de desenvolvimento de Lisboa e de Alcântara, ainda que para a construção da ponte tivesse de se destruir uma parte deste bairro.

Actualmente, o progressivo desaparecimento das actividades industriais em Alcântara tem deixado espaços expectantes e sem ocupação. A cidade, que sempre se desenvolveu junto ao rio, começou a crescer para o interior com o plano de expansão de Ressano Garcia e afastou-se definitivamente do Tejo com a construção das linhas de caminhos-de-ferro e das grandes avenidas ribeirinhas. No caso de Alcântara, esta fragmentação teve uma importância ainda maior se tivermos em conta que a presença do rio e da ribeira era uma das razões para a existência de actividade industrial neste local. Estando as fábricas mais afastadas destes meios de comunicação e com o crescimento de Lisboa que começava a transpor as margens da ribeira, foi construída a linha de comboio de voltou a ligar Alcântara à cidade. Já no século XX, com a construção da ponte e com o crescimento urbano cada vez mais acentuado, esta zona começou a ser marcada por um progressivo abandono, pelo desaparecimento das indústrias. Desde o final do século XIX, com a construção das linhas de comboio e das grandes avenidas ribeirinhas, começaram a nascer importantes linhas de fragmentação, que podem ter sido uma das causas para o abandono do bairro. A construção da ponte e dos seus acessos, dividiu definitivamente o bairro, isolando umas das áreas mais antigas do tecido urbano de Alcântara.

A situação actual de degradação de uma parcela tão grande de Lisboa leva à reflexão sobre o futuro da cidade e sobre o seu potencial para criar uma estrutura urbana mais sustentável e integrada no seu conjunto. Deixando de estar ocupada pelas funções que caracterizaram este espaço da cidade, Alcântara mantém indiscutivelmente o seu valor cultural e antropológico, mais do que o seu valor económico.

A cidade de hoje carece de uma visão global que integre os vários conjuntos de acordo com a sua identidade. Olhando para as experiências do passado, vemos que os planos de carácter inovador procuram dar resposta às necessidades, pondo muitas vezes em causa a permanência de edifícios antigos. No caso do plano da Baixa resolveram-se os problemas da cidade com uma atitude de ruptura com o que existia anteriormente. A opção de reconstrução seguiu no entanto um novo caminho, procurando dar novas respostas aos novos problemas que se faziam sentir, impondo um desenho urbano rígido onde a arquitectura surgia como uma moldura regrada, com uma grande homogeneidade.

A postura expansionista do final do século XIX tem uma atitude menos transformadora mas igualmente inovadora. A prevalência do desenho urbano sobre os desígnios da arquitectura conferiu uma pluralidade de soluções, nomeadamente ao nível das fachadas, que não foram definidas ou reguladas pelo plano. Os resultados actuais destas duas intervenções permitem-nos identificar

experiências urbanas bastante diferentes e que podem ser pontos de partida para uma reflexão sobre a cidade actual.

A multiplicidade de respostas arquitectónicas não integradas no conjunto urbano levam-nos a questionar a total liberdade de criação. Para as intervenções na cidade existente, de modo a garantir a sua continuidade, devemos apelar a operações que tenham em conta o seu contexto arquitectónico e urbano e, no mesmo sentido, negar as intervenções singulares, que procuram unicamente o destaque em relação ao conjunto. Os arquitectos, urbanistas, políticos e todos os intervenientes na cidade actual devem então procurar soluções de intervenção que se adequem a cada contexto, ficando excluídas soluções únicas ou tipo, procurando ser singulares na sua inserção mas sem procurar protagonismo.

Resumindo nas palavras de Alexandre Alves Costa, “nos edifícios, nas cidades ou no território sempre humanizado, a arquitectura dos próximos anos será marcada pela prática da recuperação. Recuperação e criação serão complemento e não especialidades passíveis de tratamentos autónomos. Tudo será reconhecido como património colectivo e, nessa condição, objecto de mudança e continuidade. Os instrumentos de reconhecimento do real chamam-se História, a arte de construir a sua transformação chama-se Arquitectura. Uma sem a outra chama-se fracasso da Arquitectura Moderna”¹⁰⁵.

O processo de transformação da cidade pretende integrar e articular a cidade antiga com a cidade actual, procurando também estabelecer pontos de partida abertos para as realidades futuras. No caso de Alcântara, as heranças existentes remetem-nos para um passado marcadamente industrial, não só pela existência de chaminés e de fábricas desactivadas mas também pela organização territorial, que procurava afastar estas construções dos principais arruamentos. Nesta situação, surgem novos desafios à sua integração na estrutura urbana actual. A reutilização dos edifícios e uma adaptação do tecido da cidade às marcas do processo industrial podem ser um caminho viável. Tal como foi referido no capítulo “Património industrial: conceitos de intervenção”, não se pretende uma cristalização destas construções, procurando adaptá-las funcionalmente às exigências actuais. Apesar de não ser unânime a utilização para novos usos em edifícios criados com um carácter tão marcadamente funcional, como é caso dos edifícios industriais, e com escalas tão distintas das restantes construções, a verdade é que podemos pensar em soluções que consigam tirar partido da sua versatilidade, da memória histórica que transportam e da sua posição excepcional na cidade. Felizmente, a evolução das noções de património urbano e construído começam a excluir a atitude radical de destruição dos edifícios de valor reconhecido e começam a ser questionadas novas formas de salvaguarda. A partir do estudo realizado, começamos a acreditar no potencial destas memórias industriais para a revitalização de Alcântara, na sua integração com a estrutura urbana existente, a partir da atribuição de um papel fundamental de organização funcional da cidade, que consiga preservar a sua identidade única em Lisboa.

¹⁰⁵ Alexandre Alves Costa – “Então é Portugal, hein?... Cheira bem!”, *Jornal Arquitectos*, nº 197, Setembro/Outubro 2000, p. 39.

Actualmente, e como resultado dos vários processos de evolução urbana que tiveram lugar em Alcântara, o tecido urbano apresenta os elementos de fragmentação que representam limites que moldaram o crescimento e desenvolvimento de Alcântara ao longo do tempo. Estas descontinuidades podem ser naturais ou artificiais, resultando de transformações operadas pelo Homem.

No que diz respeito aos elementos naturais destacam-se os declives acentuados da **Rua da Cruz** e **Rua Maria Pia**, antiga linha de **margem** do rio Tejo e a **ribeira** de Alcântara, que mesmo já não existindo actualmente, acabaram por moldar o desenvolvimento do tecido urbano.

Dos limites artificiais da estrutura urbana destacam-se as **linhas de comboio** ao longo da Avenida 24 de Julho e Avenida da Índia que marcam o lugar onde, há pouco mais de um século, se encontravam as margens do rio Tejo, e acabaram por definir o espaço ocupado pelo Porto de Lisboa. Estes elementos constituem uma linha que representa uma forte fragmentação do tecido urbano que, desde a sua construção e que, apesar de beneficiar a ligação de Alcântara à cidade, afastou o bairro das margens do rio. A presença da ribeira de Alcântara e do rio Tejo foram uma das motivações para a criação da identidade de Alcântara, e que durante muito tempo sustentaram o desenvolvimento das indústrias aí presentes.

Outra importante fractura imposta no bairro, que mais alterações provocaram não só a nível da morfologia urbana mas também ao nível social e económico, foi a construção da **ponte sobre o Tejo** e dos seus acessos marcando profundas rupturas, rasgando e destruindo construções antigas e recentes e impondo o isolamento à zona do bairro da Quinta do Jacinto até à Rua da Cruz. A construção da ponte e a conclusão dos **aterros** foram provavelmente as obras mais fortes e que mais consequências trouxeram para Alcântara, sendo bastante difícil actualmente imaginar que, naquele local, já existiu uma ribeira, quintas e que se encontrava tão ligada ao Tejo.

A zona baixa do vale de Alcântara, onde actualmente se encontram a **Avenida de Ceuta** e a **estação de comboios** de Alcântara-Terra são mais uma importante descontinuidade e que, em conjunto com os acessos à ponte, constituem um dos nós viários mais complexos de Lisboa.

A **Tapada da Ajuda** e o **Parque de Monsanto** são dois elementos que, ainda que naturais, foram moldados como limites pelo Homem e que definem a estrutura de Alcântara.

O **Cemitério dos Prazeres**, construído no século XIX, é também considerando um ponto marcante para o vale, delimitando a zona de encosta onde se desenvolveram bairros de génese ilegal durante o século XX e também a área de loteamento do bairro de Campo de Ourique.

A identificação e compreensão destes limites são um resultado da análise comparativa dos mapas de evolução da morfologia urbana de Alcântara, que constituíram um instrumento fundamental para a construção da sua história urbana.

A história das cidades e as várias experiências de transformação urbana leva-nos a reflectir sobre as intervenções na cidade de hoje. No mundo actual impõem-se novas prioridades e necessidades que se traduzem em novas ocupações e novas relações da cidade com os seus habitantes. A resposta a dar neste momento exige criatividade por parte dos vários intervenientes para a (re) criação da cidade.

Sendo as cidades os espaços de conexão de cultura, história e pessoas por excelência, torna-se imperativa a participação dos valores patrimoniais e culturais nesta recriação. A apropriação contemporânea do património deve, por isso, assegurar o seu valor e manter a sua essência, ao mesmo tempo que lhe confere modernidade, de modo a construir a cidade actual em articulação e harmonia com a cidade do futuro.

A partir da sua situação actual, que com este trabalho foi sendo estudada e analisada tendo em conta a história e a cartografia, conseguimos compreender a génese de Alcântara com uma identidade e com uma história tão forte, ainda que bastante recente. Conseguimos também perceber que o passado que encontramos em Alcântara, sob a forma de edifícios e da sua estrutura, não está devidamente integrado e salvaguardado, faltando uma estratégia de reabilitação de fundo, que não seja posta em causa com as construções que vão surgindo. Alcântara não está (ainda, esperamos) em harmonia com a sua história e o resultado deste facto observa-se na sua desertificação progressiva e com a ocupação pouco cuidada dos edifícios patrimoniais.

Urge salvaguardar a identidade única deste bairro, torná-lo singular numa cidade e numa sociedade em desenvolvimento, através de uma estratégia integrada de urbanismo, história e arquitectura.

BIBLIOGRAFIA

- AAVV. – *Dicionário da História de Lisboa*. Sacavém: Carlos Quintas & Associados, 1994
- ABRANTES, António Emídio – *Elementos para o Estudo do Plano de Urbanização da Cidade de Lisboa*. Lisboa: Direcção dos Serviços de Urbanização e Obras, 1938.
- ALMEIDA, Álvaro; BELO, Duarte – *Portugal Património*. Volume VII. Lisboa: Círculo de Leitores, 2007.
- BENEVOLO, Leonardo - *História da Cidade*. 3ª Edição. São Paulo: Editora Perspectiva, 2001.
- BENEVOLO, Leonardo – *História de la Arquitectura Moderna*. 8ª Edição revista e actualizada. Barcelona: Gustavo Gili, 2002.
- CABRITA, Ana Elisa Vilarés – *A urbanidade em contexto de modernidade. O caso do vale de Alcântara*. Dissertação para a obtenção do grau de Mestre em Regeneração Urbana e Ambiental, da Faculdade de Arquitectura da Universidade Técnica de Lisboa, Novembro de 2005.
- CAETANO, Joaquim Oliveira – “Arquitectos, engenheiros e mestre-de-obras do Aqueduto das Águas Livres”, *D. João V e o abastecimento de água a Lisboa*. Lisboa: Câmara Municipal, 1990, pp. 67-100.
- CÂMARA MUNICIPAL DE LISBOA – *Pelas Freguesias de Lisboa*. Lisboa: Pelouro da Educação/CML, volume 4, 1996.
- CARDOSO, Matilde – *Património Moderno: do Conceito à Intervenção*. Dissertação de Mestrado em Arquitectura, pelo Instituto Superior Técnico da Universidade Técnica de Lisboa, 2007.
- CHOAY, Françoise – *A Alegoria do Património*. Lisboa: Edições 70, 2006.
- COELHO, João Paulo Cabeleira Marques – *Polivalência e mutação em espaço público na cidade consolidada: Metodologias para a intervenção*. Dissertação de Mestrado em Metodologias de Intervenção em Património Arquitectónico, da Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto, 2005.
- COSTA, Alexandre Alves – “Então é Portugal, hein?... Cheira bem!”, *Jornal Arquitectos*, nº 197, Setembro/Outubro 2000, pp. 33-39.
- CUSTÓDIO, Jorge – “A indústria portuguesa na época do Movimento Moderno (1925 - 1965)”, *A Arquitectura da Indústria, 1925-1965*. Barcelona: Fundação DCOMOMO Ibérico, 2005, pp. 14-35.
- CUSTÓDIO, Jorge – “Os Museus Industriais e a Arqueologia Industrial”, *Museologia e Arqueologia*

Industrial. Lisboa: Associação Portuguesa de Arqueologia Industrial, 1991, pp. 7-23.

CUSTÓDIO, Jorge – “Reflexos da Industrialização na fisionomia e vida da cidade”, *O Livro de Lisboa*. Lisboa: Livros Horizonte, 1994, pp. 435-492.

FERNANDES, Francisco Barata – *Transformação e Permanência na Habitação Portuense*. 2ª Edição. Porto: FAUP, 1999.

FOLGADO, Deolinda – “‘A Memória ao Negro’ ou a salvaguarda como reduto da memória”, *Estudos Patrimónios*. Lisboa: Ministério da Cultura/IPPAR, n.º 6, Julho 2004, pp. 20-56.

FOLGADO, Deolinda – “‘A Napolitana’: Programa arquitectónico ao serviço da indústria”, *Estudos Património*. Lisboa: Ministério da Cultura/IPPAR, n.º 6, Julho 2004, pp. 102-108.

FOLGADO, Deolinda – “O lugar da indústria no território”, *A Arquitectura da Indústria, 1925-1965*. Barcelona: Fundação Docomomo Ibérico, 2005, pp. 80-90.

FOLGADO, Deolinda – “Paisagem industrial: Utopia na salvaguarda patrimonial?”, *Margens e Confluências: Um olhar contemporâneo sobre as artes*. Guimarães: Escola Superior Artística do Porto, n.º 3, Julho - Dezembro de 2001, pp. 65-89.

FRANÇA, José-Augusto – *Lisboa: História Física e Moral*. Lisboa: Livros Horizonte, 2008.

FRANÇA, José-Augusto – *Lisboa: Urbanismo e Arquitectura*. 4ª Edição. Lisboa: Livros Horizonte, Dezembro 2000.

FREIRE, João Paulo – *Alcântara: Apontamentos para uma Monografia*. Coimbra: Imprensa da Universidade, 1929.

FREITAS, Jordão de – *Paço Real de Alcântara: sua localização – Elementos para a sua história desde o domínio filipino*. Lisboa: Editorial Império, 1946.

GASPAR, Jorge – “O Desenvolvimento do Sítio de Lisboa”, *O Livro de Lisboa*. Lisboa: Livros Horizonte, 1994, pp. 11-24.

GIOVANNONI, Gustavo – *L’urbanistica dall’antichità ad oggi*. Florença: Sansoni, 1943.

GOITIA, Fernando Chueca – *Breve História do Urbanismo*. 4ª Edição. Lisboa: Editorial Presença, 1996.

GRAVAGNUOLO, Benedetto – *Historia del Urbanismo en Europa, 1750-1960*. Madrid: Akal Arquitectura, 1998.

JANEIRA, Ana Luísa; ANTUNES, Conceição Lobo – *Marcas da Indústria no Ambiente de Alcântara*.

Lisboa: Barca Nova, 1983.

KOSTOF, Spiro – *The city assembled: elements of urban form through history*. Londres: Thames and Hudson, 1992.

LAMAS, José M. Ressano Garcia – *Morfologia Urbana e Desenho da Cidade*. 2ª Edição. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian / Junta Nacional de Investigação Científica e Tecnológica, 1993.

LE CORBUSIER – *Princípios de Urbanismo: la Carta de Atenas*. 3ª Edição. Barcelona: Ariel, 1975.

MATOS, José Sarmiento de – “A Evolução Urbanística de Lisboa”, *Atlas Urbanístico de Lisboa*. 1ª Edição. Lisboa: Argumentum Edições, 2006, p. 30-35.

MUMFORD, Lewis – *A cidade na história: suas origens, transformações e perspectivas*. 2ª Edição. São Paulo: Martins Fontes, 1982.

MURTEIRA, Helena – *Lisboa da Restauração às Luzes*. 1ª Edição. Lisboa: Presença, 1999.

OLIVEIRA, Vítor Manuel Araújo de – *A evolução das formas urbanas de Lisboa e do Porto*. Dissertação para a obtenção do grau de Mestre em Planeamento e Projecto do Ambiente Urbano das Faculdades de Arquitectura e Engenharia da Universidade do Porto, Julho de 2004.

PAIS, Miguel – *Melhoramentos de Lisboa e seu porto*. Lisboa: Typ. Universal, 1882

PEREIRA, Paulo – “(Re)trabalhar o Passado – Intervenção no Património Edificado”, *Portugal Arquitectura do Século XX*. Lisboa: Portugal-Frankfurt 97, 1997, pp. 98-110.

PORTAS, Nuno – “Notas sobre a intervenção na cidade existente”, *Sociedade e Território*, nº2. Porto: Edições Afrontamento, 1985, pp. 8-13.

PORTAS, Nuno – *Os Tempos das Formas*. 1º Volume. Guimarães: Departamento Autónomo de Arquitectura da Universidade do Minho, 2005.

RIBEIRO, Isabel; CUSTÓDIO, Jorge; SANTOS, Luísa – *Arqueologia Industrial do Bairro de Alcântara – Estudos e Materiais*. Lisboa: Edição Companhia de Caminhos de Ferro de Lisboa, 1981.

RIBEIRO, Isabel; SANTOS, Luísa – “O Museu da Indústria e a Valorização do Património Industrial”, *Museologia e Arqueologia Industrial*. Lisboa: Associação Portuguesa de Arqueologia Industrial, 1991, pp. 71-74.

ROSSA, Walter – “Episódios da evolução urbana entre a restauração e as invasões francesas”, *Lisboa*. Itália: Rassegna, 1994, pp. 24-31.

ROSSA, Walter – *Além da Baixa: Indícios de Planeamento Urbano na Lisboa Setecentista*. Lisboa: Ministério da Cultura/IPPAR, 1998.

RUSKIN, John – *The Seven Lamps of Architecture*. New York: John Wiley & Son, 1865.

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

SANTOS, António Maria dos Anjos – *Para o Estudo da Arquitectura Industrial na Região de Lisboa (1846-1918)*. Dissertação de Mestrado em História da Arte Contemporânea, da Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova de Lisboa, 1996.

SILVA, Augusto Vieira da – *Dispersos*. Volume III. Lisboa: Câmara Municipal de Lisboa, 1960.

SITTE, Camillo – *Construcción de ciudades según principios artísticos*. Barcelona: Editorial Canosa, 1926.

SOLÀ-MORALES, Ignasi de – “Del contraste a la analogía. Transformaciones en la concepción de la intervención arquitectónica”, *Intervenciones*. Barcelona: Editorial Gustavo Gili, 2006, pp. 33-50.

TOSTÕES, Ana – “Em direcção a uma estética industrial: *Zeitwill* ou vontade de modernidade”, *A Arquitectura da Indústria, 1925-1965*. Barcelona: Fundação Docomomo Ibérico, 2005, pp. 60-71.

TOSTÕES, Ana – “Lisboa e Tejo e tudo...”, *Atlas Urbanístico de Lisboa*. 1ª Edição. Lisboa: Argumentum Edições, 2006, p. 20-28.

TOSTÕES, Ana – “Património Construído: Ideias e atitudes na segunda metade do século XX”, *Conservação e Reabilitação Urbana – Uma nova cultura de cidade*. Lisboa: Direcção Municipal de Conservação e Reabilitação Urbana/CML, 2005, pp. 38-47.

TOSTÕES, Ana – “Programa Industrial, os Novos Materiais e Tecnologias”, *Arquitectura Moderna Portuguesa 1920-1970*. Lisboa: IPPAR, 2004, pp. 361-369.

SÍTIOS NA INTERNET

Arquivo Municipal de Lisboa – <http://arquivomunicipal.cm-lisboa.pt>

Biblioteca de Arte da Gulbenkian – <http://www.biblar tepac.gulbenkian.pt>

Biblioteca Nacional – <http://www.bn.pt>

Bibliotecas da Universidade Técnica de Lisboa – <http://thesaurus.reitoria.utl.pt>

Bibliotecas de Lisboa – <http://catalogolx.cm-lisboa.pt>

Câmara Municipal de Lisboa - <http://www.cm-lisboa.pt>

Comité Internacional para a Conservação do Património Industrial - <http://www.mnactec.cat/ticcih>

Conselho Internacional de Monumentos e Sítios – <http://www.icomos.org>

Dicionário de língua portuguesa online – <http://www.priberam.pt>

Instituto de Gestão do Património Arquitectónico e Arqueológico – <http://www.igespar.pt>

Pesquisa de livros – <http://books.google.com>

Urbanismo de Lisboa – <http://ulisses.cm-lisboa.pt>

CARTOGRAFIA

CML – *Levantamento da Planta de Lisboa: 1905-1911*. Lisboa: Câmara Municipal, 2005.

FOLQUE, Fillipe – *Carta Topográfica da Cidade de Lisboa e seus arredores (levantada entre 1856 e 1858)*. Lisboa: Instituto Português de Cartografia e Cadastro, 1995.

FOLQUE, Fillipe – *Carta Topográfica da Cidade de Lisboa*. Lisboa: Direcção Geral dos Trabalhos Geodésicos, 1871.

FREITAS, Jordão de – *Paço Real de Alcântara: sua localização – Elementos para a sua história desde o domínio filipino*. Lisboa: Editorial Império, 1946.

INSTITUTO GEOGRÁFICO E CADASTRAL – *Planta da Cidade*. Lisboa: s.n., 1954.

NEVES, José Maria Costa – *Planta da Cidade de Lisboa*. Lisboa: s.n., 1843.

SILVA, Augusto Vieira da – *Dispersos*. Volume III. Lisboa: Câmara Municipal, 1960.

SILVA, Augusto Vieira da – *Plantas Topográficas de Lisboa*. Lisboa: Câmara Municipal, 1950.

SOUZA, João Carlos Bon de – *Planta da Cidade de Lisboa*. Lisboa: s.n., 1875.

ANEXOS

1. CRONOLOGIA DE LISBOA E DE ALCÂNTARA

719	Conquista muçulmana
1179	Foral de Lisboa
1256	Lisboa, capital do reino
1294	Muralha ribeirinha
1373	Construção da muralha fernandina (até 1375)
1513	Início do loteamento do Bairro Alto
1549	Ermida de Santo Amaro
1580	Combate entre as tropas de D. António, prior do Crato, e Filipe II de Espanha
1582	Convento das Flamengas
1600	Convento do Calvário
1605	Paço Real de Alcântara
1612	Convento do Sacramento
1617	Convento do Calvário
1640	Restauração da independência por D. João IV
1642	Convento do Livramento
1652	Início da construção da fortificação de Lisboa, que incluía os baluartes do Sacramento e do Livramento
1679	Fundação do Convento do Livramento, destinado aos padres Trinos
1690	Construção da Fábrica de Pólvora
1698	Remodelação do Convento do Livramento
1727	Reconstrução/Ampliação da Fábrica de Pólvora
1728	Construção da Fábrica da Pólvora pelo holandês António Crémer
1730	D. João V ordena a realização de um plano para um aterro, com vista a melhorar a margem do Tejo
1731	Construção do Aqueduto das Águas Livres por Manuel da Maia e Custódio Vieira, por alvará de D. João V, em 12 de Maio (até 1748)
1735	Construção da Real Fábrica das Sedas, ao Rato (até 1741)
1743	Alargamento da ponte de Alcântara, de 5,20 metros para 13,50 metros.
1746	Apresentação do plano de Carlos Mardel para a zona ribeirinha
1750	Paço das Necessidades
1752	Construção do Arco das Amoreiras
1756	Estabelecimento da Tinturaria da Real Fábrica das Sedas, junto à ribeira de Alcântara
1760	Carlos Mardel elabora novo plano pedido pelo Marquês de Pombal (apenas concretizado parcialmente)
1762	Transferência da Fábrica da Pólvora para a ribeira de Barcarena
1764	Início das obras de construção do Passeio Público

1769	(c.) Abertura da Rua Direita do Livramento (actual Rua do Prior do Crato), demolindo-se uma parte do baluarte e a cortina de fortificação entre os dois baluartes
1777	Morte de D. José I e subida ao trono de D. Maria I Saída do Marquês de pombal
1782	Igreja de S. Pedro em Alcântara
1807	Primeiras invasões francesas e fuga da família real para o Brasil
1820	Revolução liberal e Guerras civis
1833	Surto de cólera
1834	Extinção das ordens religiosas
1835	Cemitério dos Prazeres
1836	Iluminação a gás
1839	Fábrica de Tecidos Daupias e Companhia (mais tarde vai dar lugar à Companhia de Açúcar de Moçambique)
1842	Costa Cabral tenta restaurar a economia (até 1846)
1846	O Estado toma posse da Fábrica da Pólvora
1846	Companhia de Fiação e Tecidos Lisbonenses em Alcântara – transferida de Xabregas (mantém em laboração até 1888 quando é vendida à Companhia Industrial Portugal e Colónias)
1849	Refinaria de Açúcar de Santo Amaro
1851	Fontes Pereira de Melo passa a liderar o Ministério das Obras Públicas
1852	Estrada da Circunvalação (11 de Setembro)
1854	Cozinha económica em Alcântara
1858	Início da construção do aterro (23 de Julho)
1860	Obras de aterro (da Boavista) e primeiras propostas para a resolução do porto (serão feitos 14 até 1883)
1862	Fundação da Escola-Asilo de S. Pedro em Alcântara
1864	<i>Plano Geral de Melhoramentos</i> de Possidónio da Silva
1865	Construção do Quartel de Marinheiros, na área do Baluarte do Sacramento
1870	Construção de bairros operários (até 1890)
1872	Eng.º Ressano Garcia é presidente da Câmara de Belém (até 1873) Expropriação do Palácio do Conde da Ponte para oficinas dos carris de ferro Inauguração do caminho-de-ferro entre o Rossio e Belém Construção das habitações da Companhia de Fiação e Tecidos Lisbonenses (até 1883)
1873	Introdução em Lisboa do “americano” (carruagem movida a cavalos) que faz a ligação entre Santa Apolónia e Belém A Companhia de Fiação e Tecidos Lisbonenses constrói de raiz o Pátio do Cabrinha com 111 habitações
1874	Ressano Garcia como Engenheiro da Câmara
1876	Cedência do baluarte do Sacramento à Câmara Municipal de Lisboa para construção da Avenida 24

	de Julho
	Primeira ideia para a ponte sobre o Tejo (Eng.º Miguel Pais)
	Abertura da Avenida 24 de Julho entre a Rocha do Conde de Óbidos e o caneiro (Setembro)
1877	Urbanização do triângulo compreendido entre a Calçada da Tapada de Santo Amaro, a Rua 1ª de Maio e Rua de Alcântara, no local do antigo Paço Real de Alcântara (a edificação é lenta e só existe no início do século XX)
1878	Rosa Araújo, presidente da Câmara (até 1885)
	Bairros de Campo de Ourique de da Estefânia
1880	Planos de intervenção para construção de casas baratas através de benefícios fiscais e medidas complementares (até 1884)
	<i>Melhoramentos de Lisboa</i> do Eng.º Miguel Pais
1883	A Companhia de Fiação e Tecidos Lisbonenses constrói de raiz habitações para 49 famílias na Rua de S. Joaquin e Rua de Santo António
1884	Construção das habitações operárias da Quinta do Cabrinha (até 1892)
	Alargamento da área urbana com a incorporação das novas freguesias dos extintos concelhos de Belém e Olivais (18 de Julho) (os limites foram corrigidos em 1895 e 1903)
1885	Construção da abóbada do caneiro e desaparecimento da ponte (até 1887)
1886	Construção da Escola Industrial Marquês de Pombal
	Inauguração da ligação férrea Lisboa – Sintra (2 de Abril)
1887	Início das obras do porto e urbanização dos terrenos marginais
	Projecto de H. Hersent para fazer passar por Alcântara 2 linhas de caminhos-de-ferro e 2 estações
	Definição de vários planos de expansão da cidade articulados entre si pelo Eng.º Ressano Garcia
1888	Construção do túnel dos Terramotos (extensão de 540 metros) e do viaduto de Santana (demolido para a construção dos acessos às ponte) (até 1891)
	Companhia Industrial Portugal e Colónias, no mesmo local da Companhia de Fiação e Tecidos Lisbonenses
1890	Segunda fase de aterros
	Concluída a linha de cintura urbana ferroviária Alcântara - Xabregas
1891	Abertura do túnel de ligação ao Rossio
1895	Conclusão da Avenida da Liberdade
	Conclusão dos aterros e abertura da Avenida da Índia
1898	Companhia União Fabril
1901	Inauguração da linha de eléctricos entre o Cais do Sodré e Algés
1904	Aprovação do plano das Avenidas Novas
1905	Inauguração do mercado de Alcântara (31 de Dezembro)
1908	Fábrica Napolitana
1910	Definição material dos quarteirões e construção de casas no bairro do Calvário (até 1945)
1912	Lei de expropriação por utilidade pública

1914	Construção da Escola de Desenho Industrial
1930	Proibição de construção de novas vilas operárias em Lisboa
1933	Criação do Estado Novo pela Constituição de 1933 Propostas 1000 “casas baratas” para Lisboa (nenhum dos bairro é planeado para Alcântara)
1936	Construção do bairro de casas económicas do Alvito (até 1937)
1937	Arborização do Parque Florestal de Monsanto Início da construção do Viaduto Duarte Pacheco Duarte Pacheco, presidente da Câmara e Ministro das Obras Públicas (até à sua morte em 1943)
1938	Reestruturação radical na estrutura de Lisboa com a expropriação pública de mais de um terço da área concelhia, dando maior poder ao Estado no desenvolvimento urbano
1943	Inauguração das estações marítimas de Alcântara (e da Rocha do Conde de Óbidos)
1944	Fim das obras do Viaduto Duarte Pacheco Início da construção da Avenida de Ceuta (até 1957)
1945	Programa de Casas para Alojamento de Famílias Pobres
1946	Construção da Quinta do Jacinto (1ª fase)
1948	Construção da Standard Eléctrica <i>Plano Geral de Urbanização e Expansão de Lisboa</i> do Arq. Etienne de Gröer
1949	Construção na Quinta do Jacinto (2ª fase)
1950	Fundação da Sidul (Sociedade Industrial do Ultramar)
1951	Regulamento Geral de Edificações Urbanas
1954	Criação do Gabinete de Estudo de Urbanização na CML
1957	Construção na Quinta do Jacinto (3ª fase)
1959	Extinção do GEU, substituído pelo Gabinete Técnico de Habitação (dedicado à urbanização através de habitação social)
1959	Conclusão do <i>Plano Director de Urbanização de Lisboa</i>
1962	Início da Construção da ponte sobre o rio Tejo e seus acessos (até 1966)
1967	<i>Plano Geral de Urbanização de Lisboa</i> do Arq. George Meyer-Heine
1974	Revolução de 25 de Abril Proposta de reconversão e reurbanização da área industrial de Alcântara pela CUF (Junho)
1976	Nova Constituição – Democracia de base parlamentar
1986	Adesão à CEE
1987	Plano Estratégico de Lisboa
1991	Plano VALIS (até 1993)
1994	Estudos para o Plano de Ordenamento da Zona Ribeirinha de Lisboa (POZOR)
1995	Plano de Urbanização de Alcântara Rio

2. CARTOGRAFIA ORIGINAL – LISBOA



Figura 1 – *Planta Topographica da Cidade de Lisboa* de 1780, representando a reconstrução e obras pombalinas (Fonte: Augusto Vieira da Silva – “Planta n.º 4”, *Plantas Topográficas de Lisboa*. Lisboa: Câmara Municipal, 1950.)



Figura 2 – *Carta Topographica de Lisboa e seus subúrbios*, levantada no ano de 1807 sob a direcção do Eng.º Duarte José Fava, litografada no ano de 1831
(Fonte: Augusto Vieira da Silva – “Planta n.º 6”, *Plantas Topográficas de Lisboa*. Lisboa: Câmara Municipal, 1950.)



Figura 3 – Mapa da cidade de Lisboa e de Belém, de 1812
 (Fonte: Augusto Vieira da Silva – “Planta n.º 7”, *Plantas Topográficas de Lisboa*. Lisboa: Câmara Municipal, 1950.)



Figura 4 – Planta da cidade de Lisboa do Eng.º José Maria da Costa Neves, do ano de 1843
 (Fonte: José Maria da Costa Neves - *Planta da Cidade de Lisboa*. Lisboa: s.n., 1843.)



Figura 5 – Carta topographica da cidade de Lisboa de Filipe Folque, representando a cidade em 1871, com as alterações a encarnado até 1882
(Fonte: Filipe Folque - *Carta Topographica da Cidade de Lisboa*. Lisboa: Direcção Geral dos Trabalhos Geodésicos, 1871.)



Figura 6 – Carta topográfica de Lisboa de 1871, com as alterações a encarnado feitas até 1911
(Fonte: Augusto Vieira da Silva – “Planta n. 10”, *Plantas Topográficas de Lisboa*. Lisboa: Câmara Municipal, 1950.)



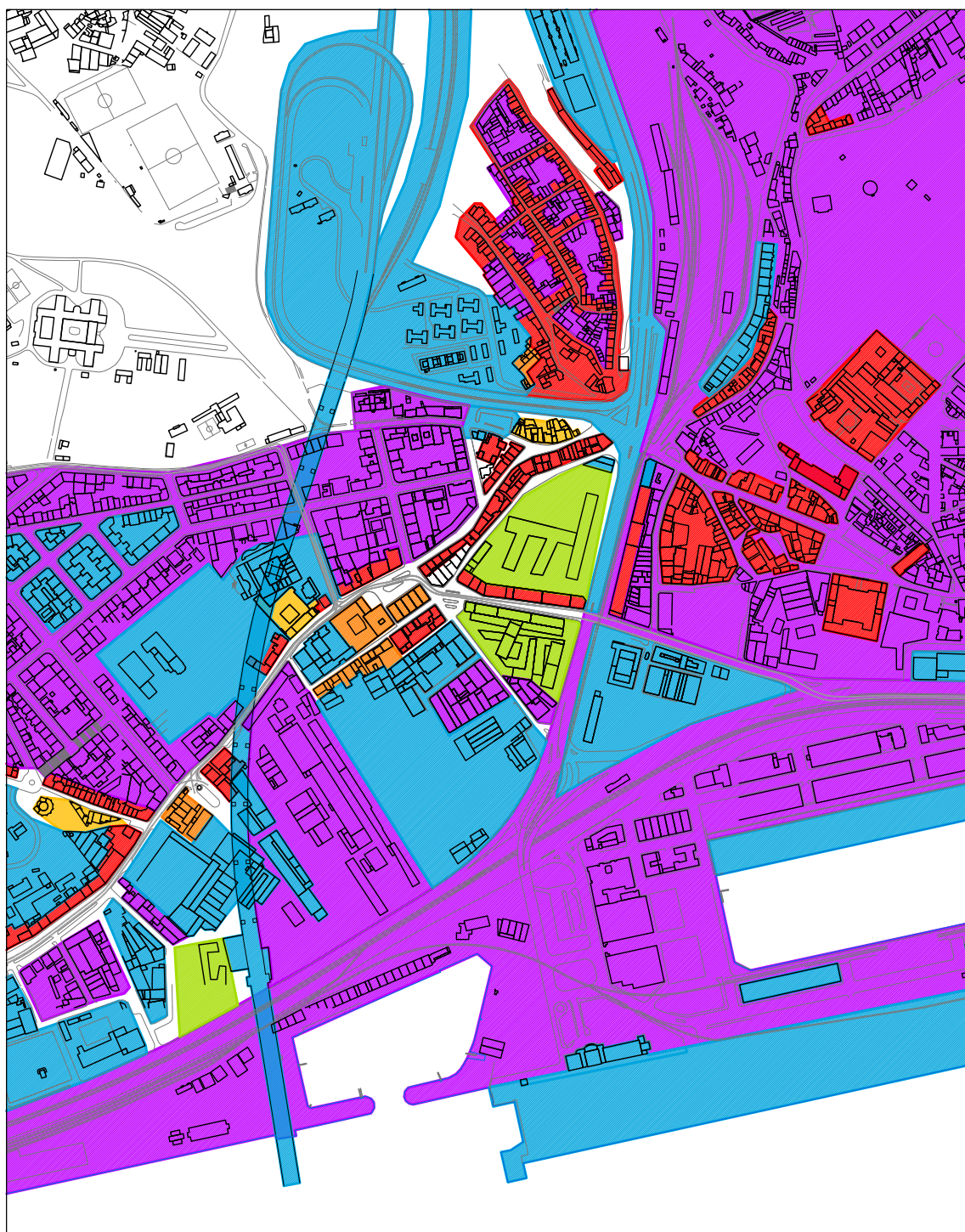
Figura 7 – *Planta da cidade de Lisboa* por João Carlos Bon de Souza, de 1875
(Fonte: João Carlos Bon de Souza - *Planta da Cidade de Lisboa*. Lisboa: s.n., 1875.)



Figura 8 – *Planta da cidade de Lisboa* de 1899, com a representação a encarnado das principais alterações até 1948
(Fonte: Augusto Vieira da Silva – “Planta n.º 11”, *Plantas Topográficas de Lisboa*. Lisboa: Câmara Municipal, 1950.)

FASES DE CONSOLIDAÇÃO DA ÁREA EM ESTUDO

Alcântara, Lisboa



Século XVI

Século XVII

Século XVIII

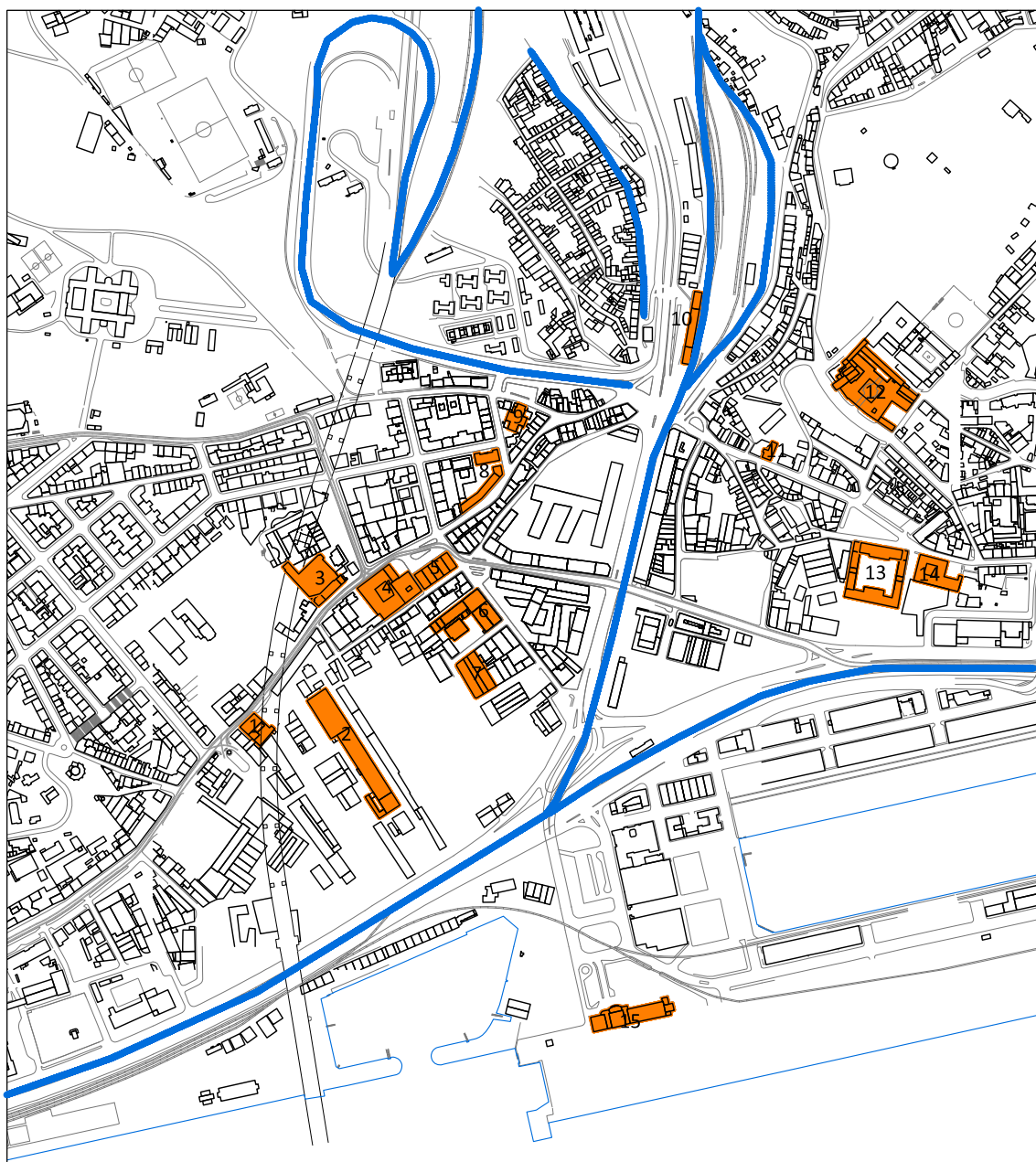
Século XIX

Século XX

Século XXI

ELEMENTOS MARCANTES DA ÁREA EM ESTUDO

Alcântara, Lisboa



 LINHAS DE FRAGMENTAÇÃO

 PATRIMÓNIO DE ALCÂNTARA

- | | |
|---|--|
| 1. Palácio dos Condes da Ponte | 10. Estação de caminho-de-ferro de Alcântara-Terra |
| 2. Edifício da Companhia de Fiação e Tecidos Lisbonense | 11. Caixa Geral de Depósitos (Pardal Monteiro) |
| 3. Igreja e Convento de Nossa Senhora da Quietação ou das Flamengas | 12. Palácio das Necessidades |
| 4. (Antigo) Convento do Monte do Calvário | 13. Ministério da Defesa |
| 5. (Antigas) Cocheiras da Quinta Real | 14. Convento do Sacramento |
| 6. (Antiga) Unidade industrial "A Napolitana" | 15. Gare Marítima de Alcântara |
| 7. (Antiga) Fábrica de Lanifícios de Bernardo Daupias | |
| 8. (Antiga) Escola Industrial Marquês de Pombal | |
| 9. Igreja de S. Pedro em Alcântara | |

PLANTA DE LOCALIZAÇÃO DA ÁREA EM ESTUDO

Alcântara, Lisboa

A



PRINCIPAIS ARRUAMENTOS

Rua de Alcântara, Largo do Calvário, Rua Fradesso da Silveira, Rua da Cozinha Económica, Rua de Cascais, Rua João de Oliveira Miguéns Avenida 24 de Julho, Rua de Prior do Crato, Praça de Alcântara, Rua Vieira da Silva.



EVOLUÇÃO DA FORMA URBANA

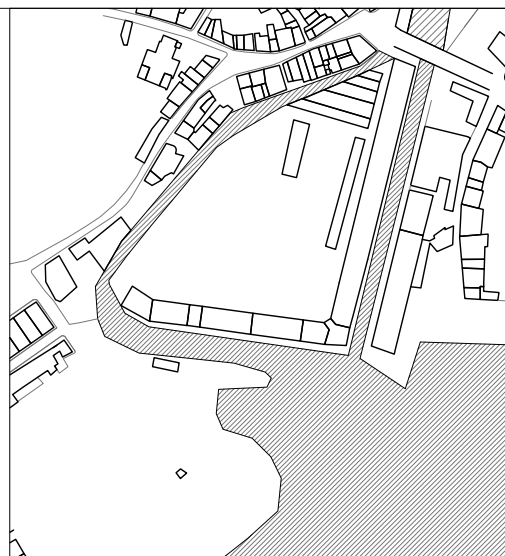
Alcântara, Lisboa

A1

1807

PLANTA DE LISBOA DE 1807

Fonte: *Carta Topographica de Lisboa e seus subúrbios, levantada no ano de 1807 pelo Eng.º Duarte José Fava.*



1852 - Construção da Estrada da Circunvalação

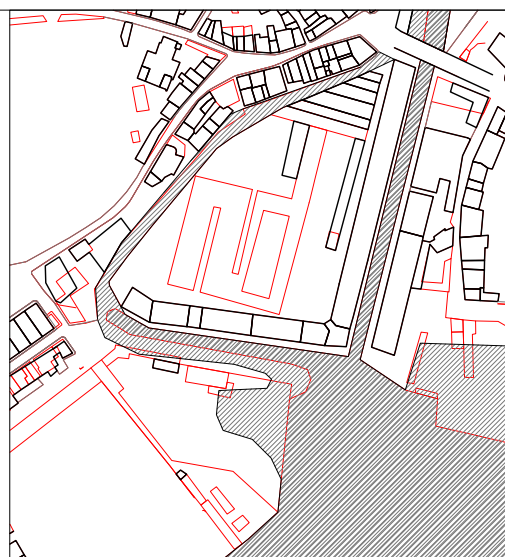
1852 - Criação do concelho de Belém

1854 - Cozinha económica

1855 - Alargamento da área urbana de Lisboa e extinção do concelho de Belém

SOBREPOSIÇÃO DE PLANTAS DE LISBOA DE 1807 (PRETO) E 1858 (VERMELHO)

Fonte: *Carta Topographica de Lisboa e seus subúrbios, levantada no ano de 1807 pelo Eng.º Duarte José Fava e Carta Topographica da Cidade de Lisboa e seus arredores do Eng.º Filipe Folque*



1858

PLANTA DE LISBOA DE 1858

Fonte: *Carta Topographica da Cidade de Lisboa e seus arredores do Eng.º Filipe Folque*



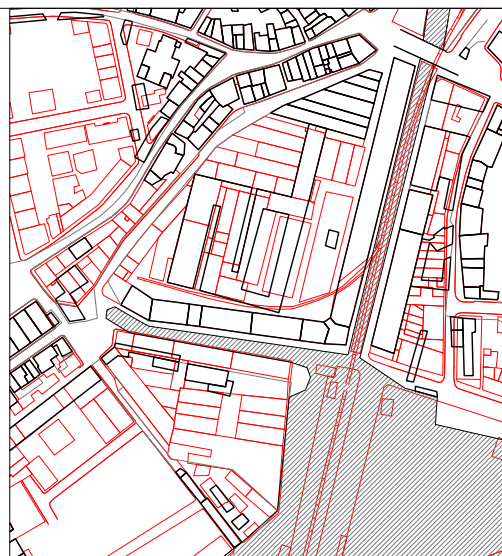
EVOLUÇÃO DA FORMA URBANA

Alcântara, Lisboa

A1

- 1873 - Inauguração do caminho de ferro entre o Rossio e Belém
- 1877 - Abertura da Avenida 24 de Julho entre a Rocha do Conde de Óbidos e o caneiro (Setembro)
 - Urbanização do triângulo compreendido entre a Calçada da Tapada de Santo Amaro, a Rua 1º de Maio e Rua de Alcântara, no local do antigo Paço Real de Alcântara
- 1885 - Alargamento da área urbana de Lisboa
 - Construção do caneiro e desaparecimento da ponte de Alcântara
- 1886 - Construção da Escola Industrial Marquês de Pombal
- 1890 - Concluída a linha de cintura ferroviária de Xabregas a Alcântara
- 1898 - Companhia de União Fabril
- 1901 - Inauguração da linha de eléctricos entre Cais do Sodré e Algés

SOBREPOSIÇÃO DE PLANTAS DE LISBOA DE 1858 (PRETO) E 1911 (VERMELHO)
Fonte: *Carta Topographica da Cidade de Lisboa e seus arredores* do Eng.º Filipe Folque e *Planta da Cidade de Lisboa* do Eng.º Silva Pinto



1911

PLANTA DE LISBOA DE 1911

Fonte: *Planta da Cidade de Lisboa* do Eng.º Silva Pinto



- 1930 - Proibição de construção de novas vilas operárias em Lisboa
- 1944 - Início da construção da Avenida de Ceuta (até 1957)
- 1948 - *Plano Geral de Urbanização e Expansão de Lisboa* do Arq. Etienne de Gröer
- 1950 - Fundação da Sidul (Sociedade Industrial do Ultramar)

SOBREPOSIÇÃO DE PLANTAS DE LISBOA DE 1911 (PRETO) E 1950 (VERMELHO)
Fonte: *Planta da Cidade de Lisboa* do Eng.º Silva Pinto e *Planta da Cidade de Lisboa* do Instituto Geográfico e Cadastral



EVOLUÇÃO DA FORMA URBANA

Alcântara, Lisboa

A1

1950

PLANTAS DE LISBOA DE 1950

Fonte: *Planta da Cidade de Lisboa* do Instituto Geográfico e Cadastral



1954 - Criação do Gabinete de Estudo de Urbanização na CML

1959 - Conclusão do *Plano Director de Urbanização de Lisboa*

1962 - Início da Construção da ponte sobre o rio Tejo e seus acessos (até 1966)

1967 - *Plano Geral de Urbanização de Lisboa* do Arq. George Meyer-Heine

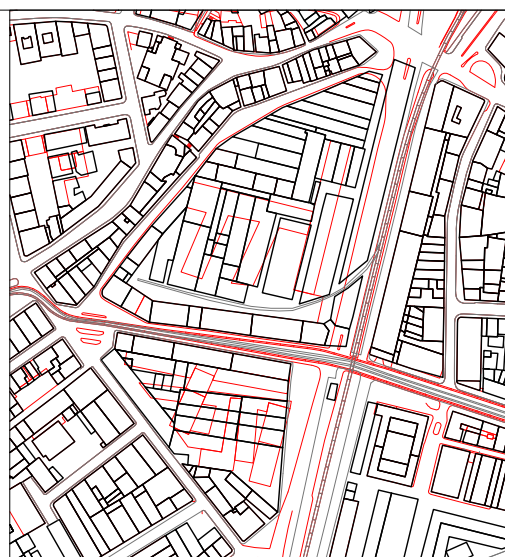
1974 - Proposta de reconversão e reurbanização da área industrial de Alcântara pela CUF (Junho)

1994 - Estudos para o Plano de Ordenamento da Zona Ribeirinha de Lisboa (POZOR)

1995 - Plano de Urbanização de Alcântara Rio

SOBREPOSIÇÃO DE PLANTAS DE LISBOA DE 1950 (PRETO) E 2008 (VERMELHO)

Fonte: *Planta da Cidade de Lisboa* do Instituto Geográfico e Cadastral e Câmara Municipal de Lisboa



2008

PLANTA DE LISBOA DE 2008

Fonte: Câmara Municipal de Lisboa



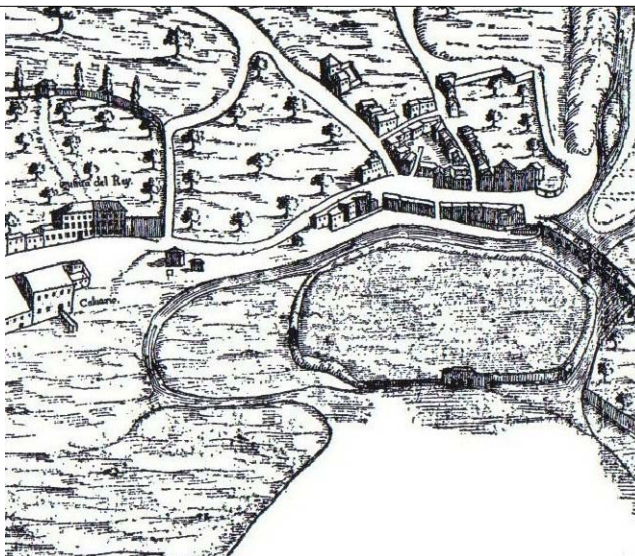
CARTOGRAFIA DA ÁREA EM ESTUDO

Alcântara, Lisboa

A2

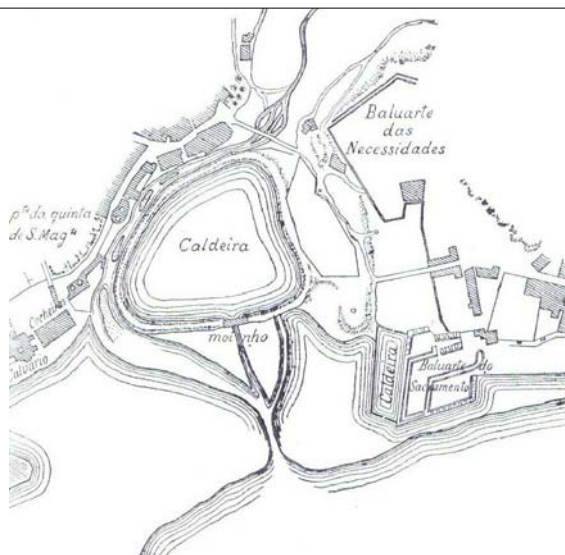
Vista do Palácio do Calvário e planta em perspectiva do sítio do Calvário, entre os anos 1679 e 1727

Fonte: Augusto Vieira da Silva - *Dispersos*. Volume III. Lisboa: Câmara Municipal, 1960.



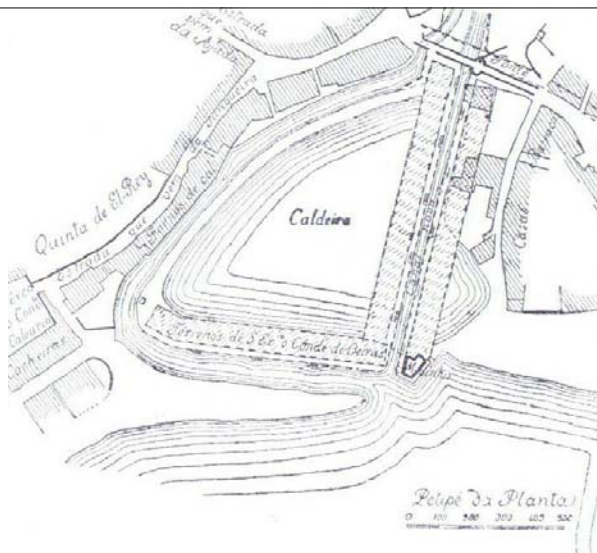
Extracto da Planta topographica da marinha das cidades de Lisboa ocidental e oriental, desde o Forte de S. Joseph de Ribamar té ao Convento do Grilo, feita no anno de 1727

Fonte: Augusto Vieira da Silva - *Dispersos*. Volume III. Lisboa: Câmara Municipal, 1960.



Planta do local da Ponte e suas circunvizinhanças, mostrando as obras projectadas e em execução, entre 1759 e 1769

Fonte: Augusto Vieira da Silva - *Dispersos*. Volume III. Lisboa: Câmara Municipal, 1960.



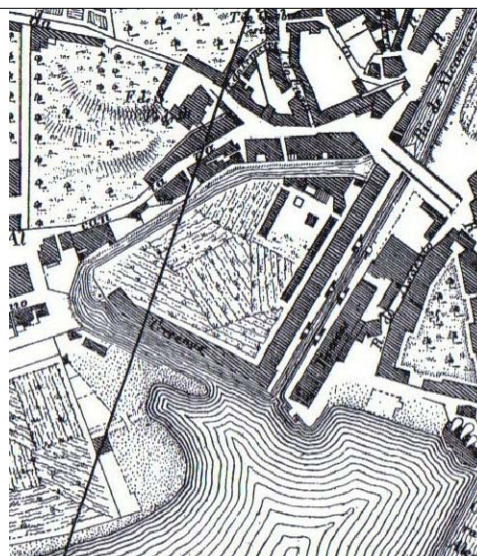
CARTOGRAFIA DA ÁREA EM ESTUDO

Alcântara, Lisboa

A2

Excerto da *Carta Topographica de Lisboa e seus subúrbios*,
levantada no ano de 1807 sob a direcção do Eng.º Duarte José
Fava, litografada no ano de 1831

Fonte: Augusto Vieira da Silva - "Planta n.º 6". *Plantas Topográficas de Lisboa*.
Lisboa: Câmara Municipal, 1950.



Excerto da *Carta topographica da cidade de Lisboa e seus
arredores* de Fillipe Folque, levantada entre 1856 e 1858
(plantas n.º 47 e 56)

Fonte: Gabinete de Estudos Olissiponenses



Excerto da *Planta da cidade de Lisboa* de Silva Pinto,
levantada em 1911 (plantas 7D e 7E)

Fonte: Gabinete de Estudos Olissiponenses



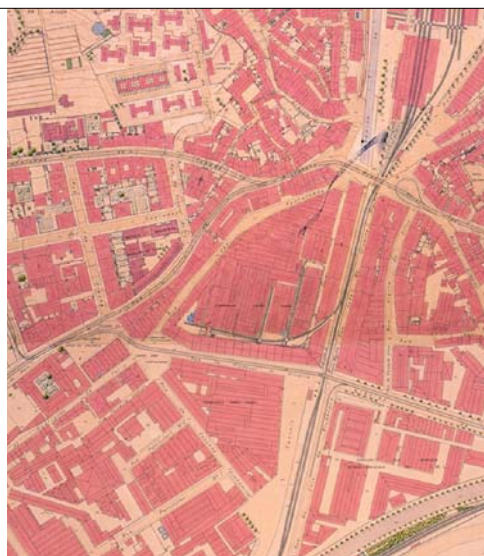
CARTOGRAFIA DA ÁREA EM ESTUDO

Alcântara, Lisboa

A2

Excerto da *Planta da cidade* do Instituto Geográfico e
Cadastral, levantada nos anos 50 (planta 7D e 7E)

Fonte: Gabinete de Estudos Olissiponenses



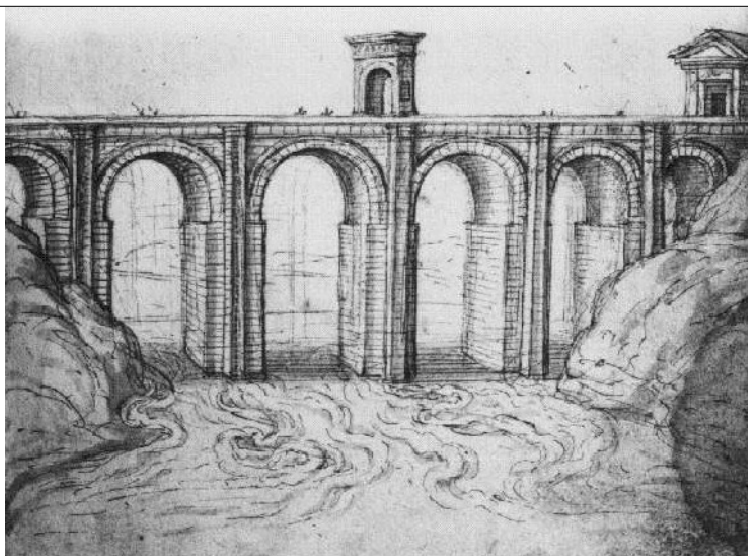
IMAGENS DA ÁREA EM ESTUDO

Alcântara, Lisboa

A3

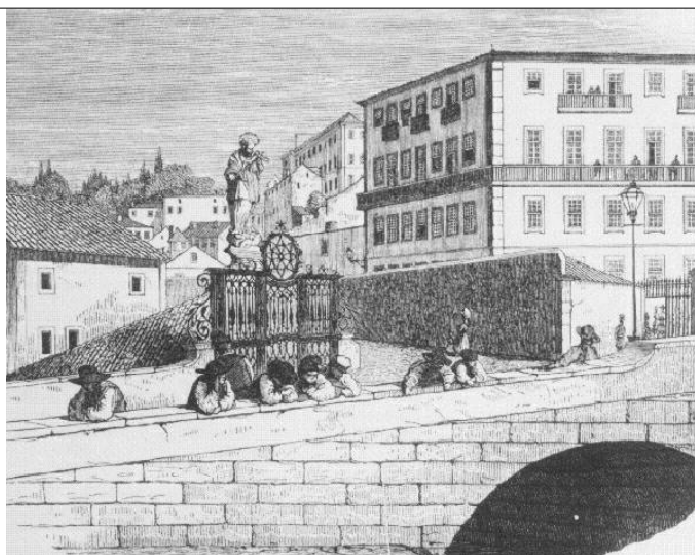
**Imagem da ponte de Alcântara,
em 1571**

Fonte: Arquivo Fotográfico



**Imagem da ponte de Alcântara, vendo
o início da estrada da circunvalação (s.d.)**

Fonte: Arquivo Fotográfico



**Imagem de postal da ponte de
Alcântara, em direcção à Rua Prior do
Crato (s.d.)**

Fonte: Arquivo Fotográfico



ALCANTARA

IMAGENS DA ÁREA EM ESTUDO

Alcântara, Lisboa

A3

Fotografia da Rua das Fontainhas, em 1908

Fonte: Arquivo Fotográfico



Fotografia da Fábrica da CUF, em 1961

Fonte: Arquivo Fotográfico



Fotografia da Fábrica da CUF, em 2000

Fonte: Arquivo Fotográfico



IMAGENS DA ÁREA EM ESTUDO

Alcântara, Lisboa

A3

Imagem da Rua de Alcântara, de 2009

Fonte: Beatriz Marques



Imagem das antigas cocheiras da Quinta Real, no Largo do Calvário, de 2009

Fonte: Beatriz Marques



Imagem da Rua Fradesso da Silveira, de 2009

Fonte: Beatriz Marques



PLANTA DE LOCALIZAÇÃO DA ÁREA EM ESTUDO

Alcântara, Lisboa

B



PRINCIPAIS ARRUAMENTOS

Largo do Calvário, Rua Primeiro de Maio, Rua da Cozinha Económica, Rua Rodrigues de Faria, Travessa Teixeira Júnior, Rua Maria Luísa Holstein, Rua Maria Isabel Saint Léger, Rua de Cascais, Avenida da Índia, Ponte 25 de Abril.



EVOLUÇÃO DA FORMA URBANA

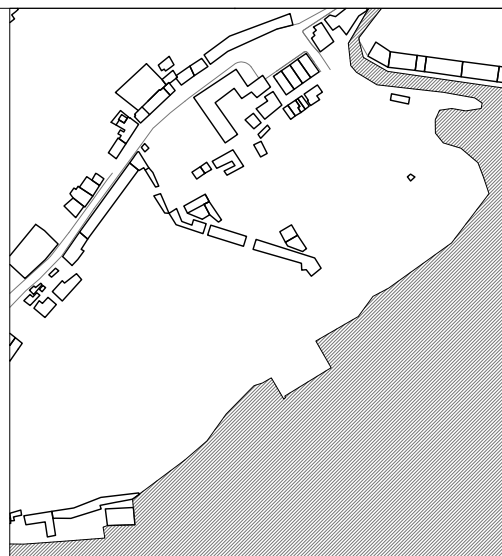
Alcântara, Lisboa

B1

1807

PLANTA DE LISBOA DE 1807

Fonte: *Carta Topographica de Lisboa e seus subúrbios, levantada no ano de 1807* pelo Eng.º Duarte José Fava.



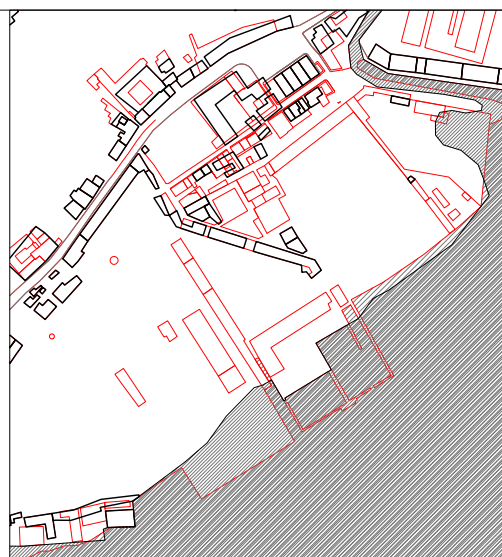
1839 - Fábrica de Tecidos Daupias e Companhia (mais tarde vai dar lugar à Companhia de Açúcar de Moçambique)

1846 - Companhia de Fiação e Tecidos Lisbonenses em Alcântara (mantém-se em laboração até 1888 quando é vendida à Companhia Industrial Portugal e Colónias)

1854 - Cozinha Económica

SOBREPOSIÇÃO DE PLANTAS DE LISBOA DE 1807 (PRETO) E 1858 (VERMELHO)

Fonte: *Carta Topographica de Lisboa e seus subúrbios, levantada no ano de 1807* pelo Eng.º Duarte José Fava e *Carta Topographica da Cidade de Lisboa e seus arredores* do Eng.º Filipe Folque



1858

PLANTA DE LISBOA DE 1858

Fonte: *Carta Topographica da Cidade de Lisboa e seus arredores* do Eng.º Filipe Folque



EVOLUÇÃO DA FORMA URBANA

Alcântara, Lisboa

B1

1873 - Expropriação do Palácio do Conde da Ponte para oficinas dos carris de ferro
- Inauguração do caminho-de-ferro entre o Rossio e Belém
- Construção das habitações da Companhia de Fiação e Tecidos Lisbonenses (até 1883)

1885 - Alargamento da área urbana de Lisboa

1887 - Início das obras do porto e urbanização dos terrenos marginais
- Projecto de H. Hersent para fazer passar por Alcântara 2 linhas de caminhos-de-ferro e 2 estações

1888 - Companhia Industrial Portugal e Colónias, no mesmo local da Companhia de Fiação e Tecidos Lisbonenses

1898 - Conclusão dos aterros e abertura da Avenida da Índia

1901 - Inauguração da linha de eléctricos entre Cais do Sodré e Algés

1908 - Construção da Fábrica Napolitana

SOBREPOSIÇÃO DE PLANTAS DE LISBOA DE 1858 (PRETO) E 1911 (VERMELHO)
Fonte: *Carta Topographica da Cidade de Lisboa e seus arredores* do Eng.º Filipe Folque e *Planta da Cidade de Lisboa* do Eng.º Silva Pinto



1911

PLANTA DE LISBOA DE 1911

Fonte: *Planta da Cidade de Lisboa* do Eng.º Silva Pinto



1930 - Proibição de construção de novas vilas operárias em Lisboa

1943 - Inauguração da estação marítima de Alcântara

1948 - *Plano Geral de Urbanização e Expansão de Lisboa* do Arq. Etienne de Gröer

1950 - Fundação da Sidul (Sociedade Industrial do Ultramar)

SOBREPOSIÇÃO DE PLANTAS DE LISBOA DE 1911 (PRETO) E 1950 (VERMELHO)
Fonte: *Planta da Cidade de Lisboa* do Eng.º Silva Pinto e *Planta da Cidade de Lisboa* do Instituto Geográfico e Cadastral



EVOLUÇÃO DA FORMA URBANA

Alcântara, Lisboa

B1

1950

PLANTA DE LISBOA DE 1950

Fonte: *Planta da Cidade de Lisboa* do Instituto Geográfico e Cadastral



1954 - Criação do Gabinete de Estudos de Urbanização na CML

1959 - Conclusão do *Plano Director de Urbanização de Lisboa*

1962 - Início da Construção da ponte sobre o rio Tejo e seus acessos (até 1966)

1967 - *Plano Geral de Urbanização de Lisboa* do Arq. George Meyer-Heine

1974 - Proposta de reconversão e reurbanização da área industrial de Alcântara pela CUF (Junho)

1994 - Estudos para o Plano de Ordenamento da Zona Ribeirinha de Lisboa (POZOR)

1995 - Plano de Urbanização de Alcântara Rio

SOBREPOSIÇÃO DE PLANTAS DE LISBOA DE 1950 (PRETO) E 2008 (VERMELHO)

Fonte: *Planta da Cidade de Lisboa* do Instituto Geográfico e Cadastral e Câmara Municipal de Lisboa



2008

PLANTA DE LISBOA DE 2008

Fonte: Câmara Municipal de Lisboa



CARTOGRAFIA DA ÁREA EM ESTUDO

Alcântara, Lisboa

B2

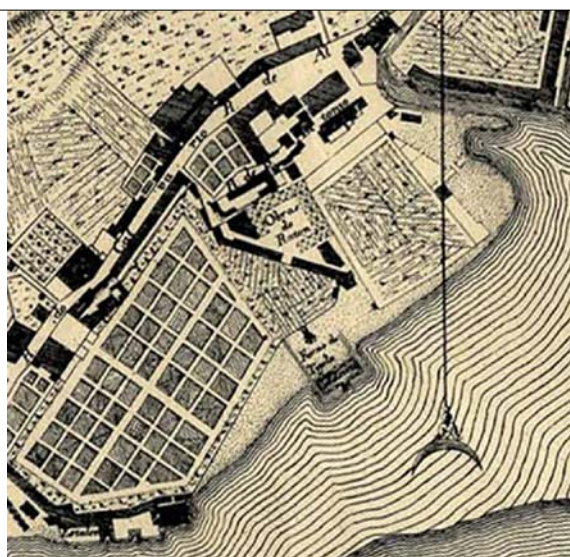
Vista do Palácio do Calvário e planta em perspectiva do sítio do Calvário, entre os anos 1679 e 1727

Fonte: Augusto Vieira da Silva - *Dispersos*. Volume III. Lisboa: Câmara Municipal, 1960.



Excerto da *Carta Topographica de Lisboa e seus subúrbios*, levantada no ano de 1807 sob a direcção do Eng.º Duarte José Fava, litografada no ano de 1831

Fonte: Augusto Vieira da Silva - "Planta n.º 6". *Plantas Topográficas de Lisboa*. Lisboa: Câmara Municipal, 1950.



Excerto da *Carta topographica da cidade de Lisboa e seus arredores* de Fillipe Folque, levantada entre 1856 e 1858 (plantas n.º 55, 56 e 62)

Fonte: Gabinete de Estudos Olissiponenses



CARTOGRAFIA DA ÁREA EM ESTUDO

Alcântara, Lisboa

B2

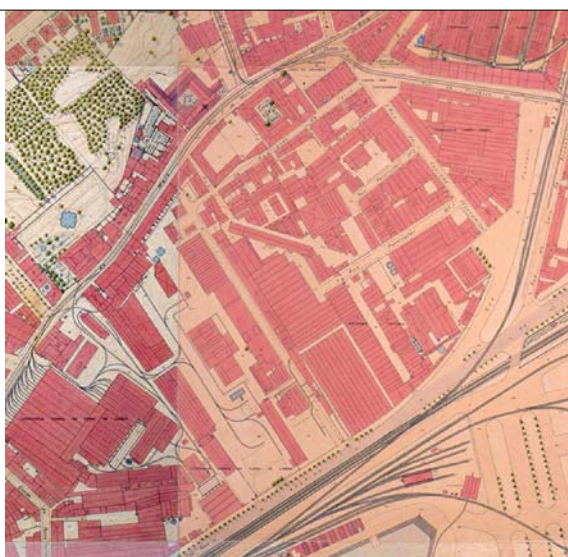
Excerto da *Planta da cidade de Lisboa* de Silva Pinto, levantada em 1911 (plantas 6C, 6D, 7C e 7D)

Fonte: Gabinete de Estudos Olissiponenses



Excerto da *Planta da cidade* do Instituto Geográfico e Cadastral, levantada nos anos 50 (plantas 6C, 6D, 7C e 7D)

Fonte: Gabinete de Estudos Olissiponenses



IMAGENS DA ÁREA EM ESTUDO

Alcântara, Lisboa

B3

**Imagem de edifício demolido
para a construção da ponte sobre o
Tejo, entre 1962-66**

Fonte: Arquivo Fotográfico



**Imagem da Avenida da Índia
com a linha de comboio, de 1963**

Fonte: Arquivo Fotográfico



**Imagem de Alcântara com as
indústrias em funcionamento
(s.d.)**

Fonte: Arquivo Fotográfico



IMAGENS DA ÁREA EM ESTUDO

Alcântara, Lisboa

B3

**Imagem da Fábrica
Napolitana na Rua da
Cozinha Económica,
de 2009**

Fonte: Beatriz Marques



**Imagem da Rua
Maria Luísa Holstein,
de 2009**

Fonte: Beatriz Marques



**Imagem das habitações
operárias da Companhia
de Fiação e Tecidos
Lisbonenses, na Rua
Primeiro de Maio, de 2009**

Fonte: Beatriz Marques



PLANTA DE LOCALIZAÇÃO DA ÁREA EM ESTUDO

Alcântara, Lisboa

C



PRINCIPAIS ARRUAMENTOS

Rua de Alcântara, Rua Primeiro de Maio, Largo do Calvário, Rua dos Lusíadas, Rua Leão de Oliveira, Calçada da Tapada e Rua José Dias Coelho



EVOLUÇÃO DA FORMA URBANA

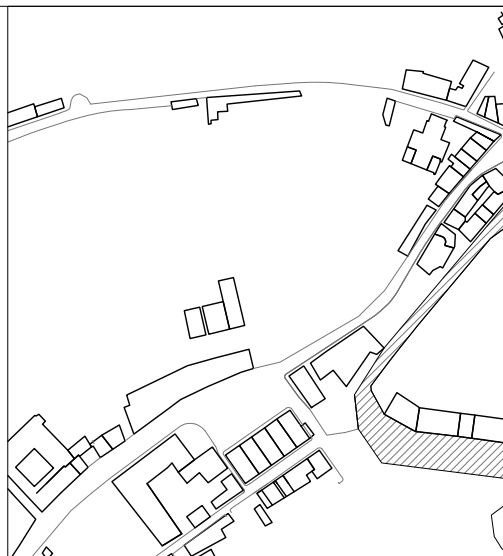
Alcântara, Lisboa

C1

1807

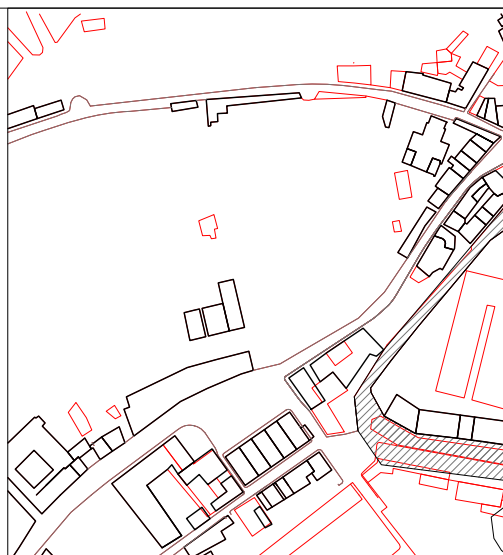
PLANTA DE LISBOA DE 1807

Fonte: *Carta Topographica de Lisboa e seus subúrbios, levantada no ano de 1807* pelo Eng.º Duarte José Fava.



SOBREPOSIÇÃO DE PLANTAS DE LISBOA DE 1807 (PRETO) E 1858 (VERMELHO)

Fonte: *Carta Topographica de Lisboa e seus subúrbios, levantada no ano de 1807* pelo Eng.º Duarte José Fava e *Carta Topographica da Cidade de Lisboa e seus arredores* do Eng.º Filipe Folque



1858

PLANTA DE LISBOA DE 1858

Fonte: *Carta Topographica da Cidade de Lisboa e seus arredores* do Eng.º Filipe Folque



EVOLUÇÃO DA FORMA URBANA

Alcântara, Lisboa

C1

1877 - Urbanização do triângulo compreendido entre a Calçada da Tapada de Santo Amaro, a Rua 1º de Maio e Rua de Alcântara, no local do antigo Paço Real de Alcântara

1885 - Alargamento da área urbana de Lisboa

1886 - Construção da Escola Industrial Marquês de Pombal

1898 - Companhia de União Fabril

1901 - Inauguração da linha de eléctricos entre Cais do Sodré e Algés

1908 - Construção da Fábrica Napolitana

1910 - Definição material dos quarteirões e construção de casas no bairro do Calvário

SOBREPOSIÇÃO DE PLANTAS DE LISBOA DE 1858 (PRETO) E 1911 (VERMELHO)
Fonte: *Carta Topographica da Cidade de Lisboa e seus arredores* do Eng.º Filipe Folque e *Planta da Cidade de Lisboa* do Eng.º Silva Pinto



1911

PLANTA DE LISBOA DE 1911

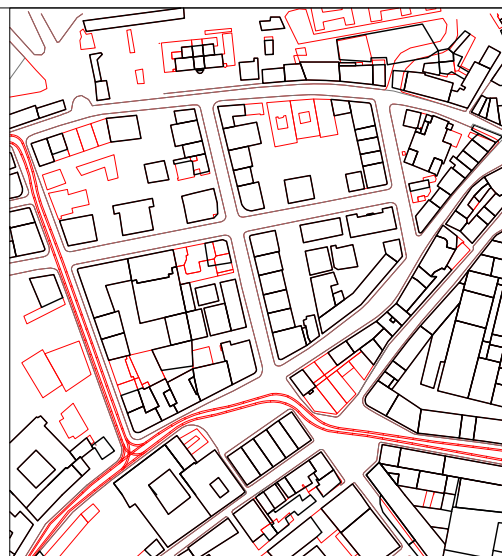
Fonte: *Planta da Cidade de Lisboa* do Eng.º Silva Pinto



1930 - Proibição de construção de novas vilas operárias em Lisboa

1948 - *Plano Geral de Urbanização e Expansão de Lisboa* do Arq. Etienne de Gröer

SOBREPOSIÇÃO DE PLANTAS DE LISBOA DE 1911 (PRETO) E 1950 (VERMELHO)
Fonte: *Planta da Cidade de Lisboa* do Eng.º Silva Pinto e *Planta da Cidade de Lisboa* do Instituto Geográfico e Cadastral



EVOLUÇÃO DA FORMA URBANA

Alcântara, Lisboa

C1

1950

PLANTA DE LISBOA DE 1950

Fonte: *Planta da Cidade de Lisboa* do Instituto Geográfico e Cadastral



1954 - Criação do Gabinete de Estudos de Urbanização na CML

1959 - Conclusão do *Plano Director de Urbanização de Lisboa*

1962 - Início da Construção da ponte sobre o rio Tejo e seus acessos (até 1966)

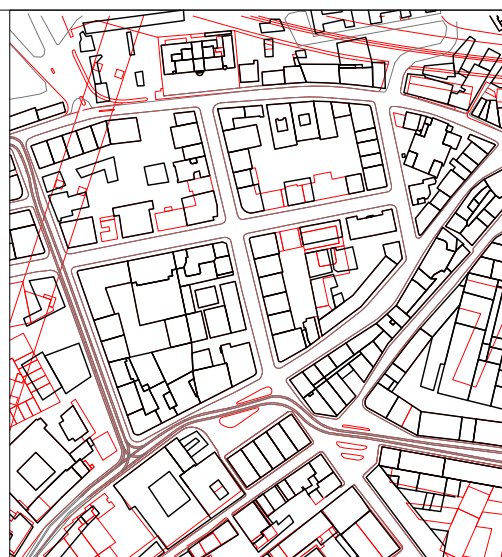
1967 - *Plano Geral de Urbanização de Lisboa* do Arq. George Meyer-Heine

1974 - Proposta de reconversão e reurbanização da área industrial de Alcântara pela CUF (Junho)

1994 - Estudos para o Plano de Ordenamento da Zona Ribeirinha de Lisboa (POZOR)

SOBREPOSIÇÃO DE PLANTAS DE LISBOA DE 1950 (PRETO) E 2008 (VERMELHO)

Fonte: *Planta da Cidade de Lisboa* do Instituto Geográfico e Cadastral e Câmara Municipal de Lisboa



2008

PLANTA DE LISBOA DE 2008

Fonte: Câmara Municipal de Lisboa



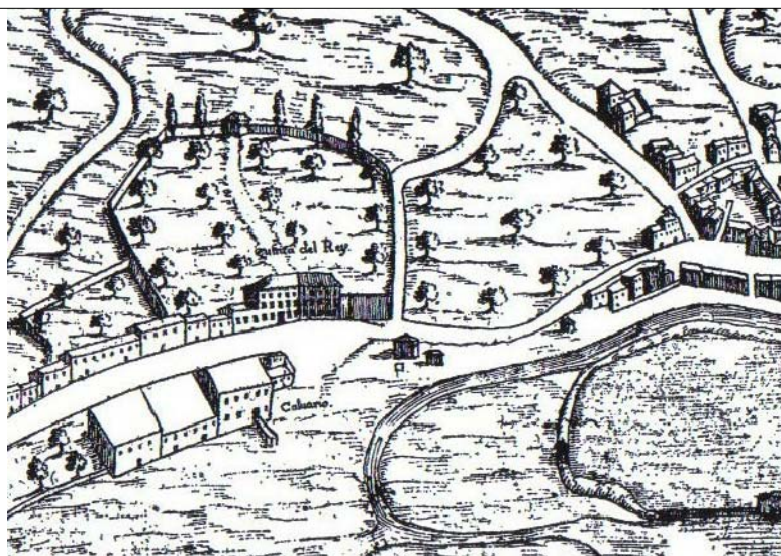
CARTOGRAFIA DA ÁREA EM ESTUDO

Alcântara, Lisboa

C2

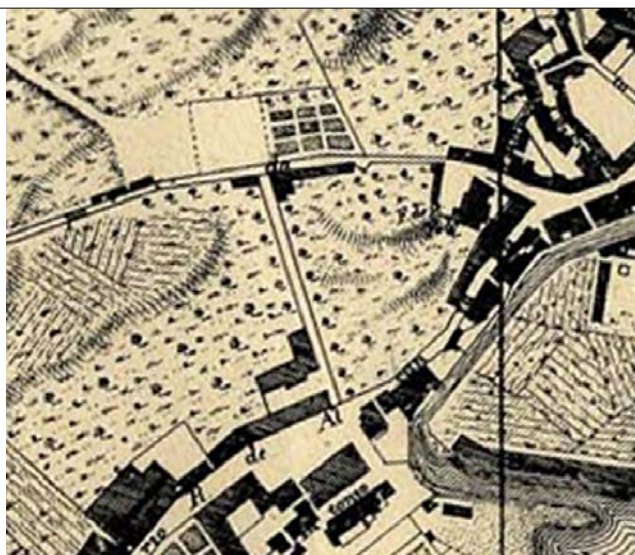
Vista do Palácio do Calvário e planta em perspectiva do sítio do Calvário, entre os anos 1679 e 1727

Fonte: Augusto Vieira da Silva - *Dispersos*. Volume III. Lisboa: Câmara Municipal, 1960.



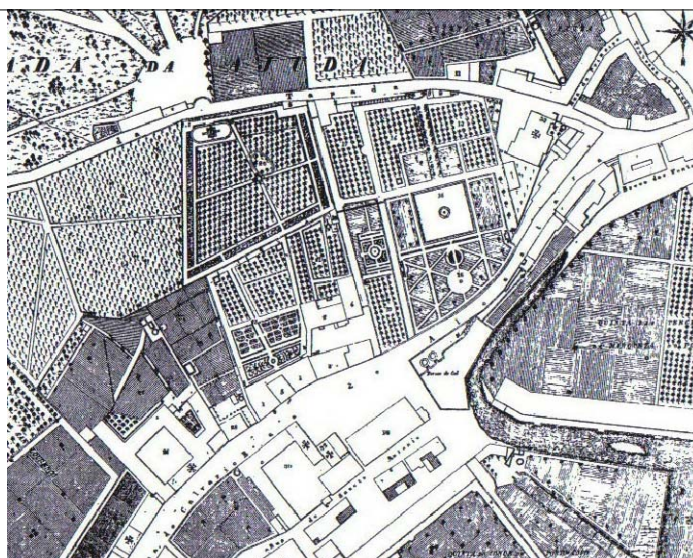
Excerto da *Carta Topographica de Lisboa e seus subúrbios*, levantada no ano de 1807 sob a direcção do Eng.º Duarte José Fava, litografada no ano de 1831

Fonte: Augusto Vieira da Silva - "Planta n.º 6". *Plantas Topográficas de Lisboa*. Lisboa: Câmara Municipal, 1950.



Excerto da *Planta do Paço Real de Alcântara*, de 1844

Fonte: Jordão de Freitas - *Paço Real de Alcântara: sua localização - elementos para a sua história desde o domínio filipino*. Lisboa: Editorial Império, 1946.



CARTOGRAFIA DA ÁREA EM ESTUDO

Alcântara, Lisboa

C2

Excerto da *Carta topographica da cidade de Lisboa e seus arredores* de Fillipe Folque, levantada entre 1856 e 1858 (plantas n.º 46 e 47)

Fonte: Gabinete de Estudos Olissiponenses



Excerto da *Planta da cidade de Lisboa* de Silva Pinto, levantada em 1911 (plantas 6E e 7E)

Fonte: Gabinete de Estudos Olissiponenses



Excerto da *Planta da cidade* do Instituto Geográfico e Cadastral, levantada nos anos 50 (planta 6E e 7E)

Fonte: Gabinete de Estudos Olissiponenses



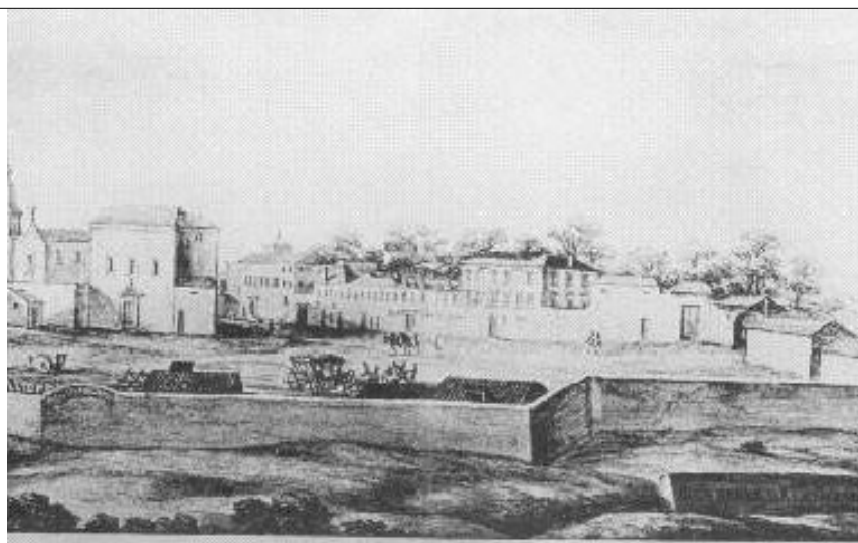
IMAGENS DA ÁREA EM ESTUDO

Alcântara, Lisboa

C3

**Imagem da Quinta
Real de Alcântara, em
1669**

Fonte: Arquivo Fotográfico



**Imagem do local
onde estava o Palácio
Real, de 1949**

Fonte: Arquivo Fotográfico



**Imagem da antiga Escola
Indústrial de Marquês de
Pombal, actual Escola
Secundária, de 2009**

Fonte: Beatriz Abreu



IMAGENS DA ÁREA EM ESTUDO

Alcântara, Lisboa

C3

**Imagem da Igreja
de S. Pedro em
Alcântara, de 2009**

Fonte: Beatriz Marques



**Imagem da Rua dos
Lusíadas, de 2009**

Fonte: Beatriz Marques



**Imagem do Largo do
Calvário, de 2009**

Fonte: Beatriz Marques



PLANTA DE LOCALIZAÇÃO DA ÁREA EM ESTUDO

Alcântara, Lisboa

D



PRINCIPAIS ARRUMENTOS

Avenida de Ceuta, Rua da Fábrica da Pólvora, Rua Feliciano de Sousa, Rua do Alvito, Rua da Quinta do Jacinto



EVOLUÇÃO DA FORMA URBANA

Alcântara, Lisboa

D1

1807

PLANTA DE LISBOA DE 1807

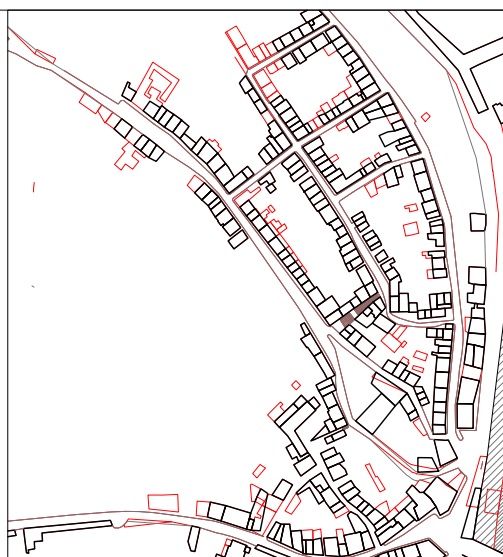
Fonte: *Carta Topographica de Lisboa e seus subúrbios, levantada no ano de 1807*
pelo Eng.º Duarte José Fava.



1846 - O Estado toma posse da Fábrica da Pólvora

SOBREPOSIÇÃO DE PLANTAS DE LISBOA DE 1807 (PRETO) E 1858 (VERMELHO)

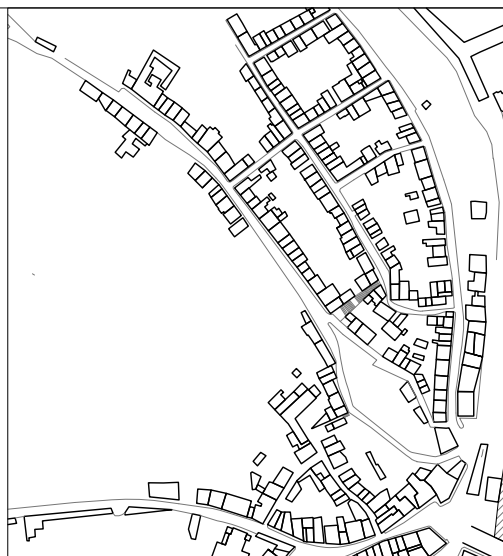
Fonte: *Carta Topographica de Lisboa e seus subúrbios, levantada no ano de 1807*
pelo Eng.º Duarte José Fava e *Carta Topographica da Cidade de Lisboa e seus
arredores* do Eng.º Filipe Folque



1858

PLANTA DE LISBOA DE 1858

Fonte: *Carta Topographica da Cidade de Lisboa e seus arredores* do Eng.º Filipe
Folque



EVOLUÇÃO DA FORMA URBANA

Alcântara, Lisboa

D1

1873 - A Companhia de Fiação e Tecidos Lisbonenses constrói de raiz o Pátio do Cabrinha com 111 habitações

1884 - Construção das habitações operárias da Quinta do Cabrinha (até 1892)

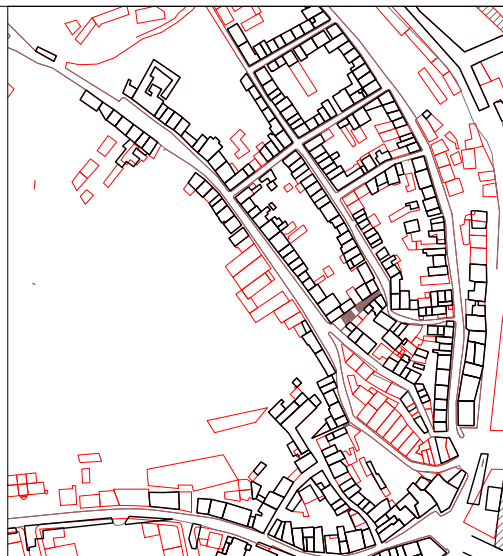
1885 - Alargamento da área urbana de Lisboa

1887 - Início das obras do porto e urbanização dos terrenos marginais
- Projecto de H. Hersent para fazer passar por Alcântara 2 linhas de caminhos-de-ferro e 2 estações

1890 - Concluída a linha de cintura urbana ferroviária Alcântara - Xabregas

1905 - Inauguração do mercado de Alcântara (31 de Dezembro)

SOBREPOSIÇÃO DE PLANTAS DE LISBOA DE 1858 (PRETO) E 1911 (VERMELHO)
Fonte: *Carta Topographica da Cidade de Lisboa e seus arredores* do Eng.º Filipe Folque e *Planta da Cidade de Lisboa* do Eng.º Silva Pinto



1911

PLANTA DE LISBOA DE 1911

Fonte: *Planta da Cidade de Lisboa* do Eng.º Silva Pinto



1930 - Proibição de construção de novas vilas operárias em Lisboa

1937 - Arborização do Parque Florestal de Monsanto

1944 - Início da construção da Avenida de Ceuta (até 1957)

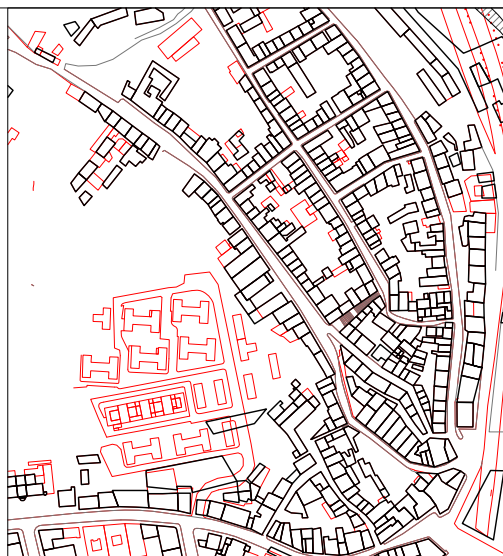
1946 - Construção da Quinta do Jacinto (1ª fase)

1948 - *Plano Geral de Urbanização e Expansão de Lisboa* do Arq. Etienne de Gröer

1949 - Construção na Quinta do Jacinto (2ª fase)

1950 - Fundação da Sidul (Sociedade Industrial do Ultramar)

SOBREPOSIÇÃO DE PLANTAS DE LISBOA DE 1911 (PRETO) E 1950 (VERMELHO)
Fonte: *Planta da Cidade de Lisboa* do Eng.º Silva Pinto e *Planta da Cidade de Lisboa* do Instituto Geográfico e Cadastral



EVOLUÇÃO DA FORMA URBANA

Alcântara, Lisboa

D1

1950

PLANTA DE LISBOA DE 1950

Fonte: *Planta da Cidade de Lisboa* do Instituto Geográfico e Cadastral



1954 - Criação do Gabinete de Estudos de Urbanização na CML

1959 - Conclusão do *Plano Director de Urbanização de Lisboa*

1962 - Início da Construção da ponte sobre o rio Tejo e seus acessos (até 1966)

1967 - *Plano Geral de Urbanização de Lisboa* do Arq. George Meyer-Heine

1994 - Estudos para o Plano de Ordenamento da Zona Ribeirinha de Lisboa (POZOR)

SOBREPOSIÇÃO DE PLANTAS DE LISBOA DE 1950 (PRETO) E 2008 (VERMELHO)

Fonte: *Planta da Cidade de Lisboa* do Instituto Geográfico e Cadastral e Câmara Municipal de Lisboa



2008

PLANTA DE LISBOA DE 2008

Fonte: Câmara Municipal de Lisboa



CARTOGRAFIA DA ÁREA EM ESTUDO

Alcântara, Lisboa

D2

Excerto da *Carta Topographica de Lisboa e seus subúrbios*, levantada no ano de 1807 sob a direcção do Eng.º Duarte José Fava, litografada no ano de 1831

Fonte: Augusto Vieira da Silva - "Planta n.º 6". *Plantas Topográficas de Lisboa*. Lisboa: Câmara Municipal, 1950.



Excerto da *Carta topographica da cidade de Lisboa e seus arredores* de Fillipe Folque, levantada entre 1856 e 1858 (plantas n.º 39 e 47)

Fonte: Gabinete de Estudos Olissiponenses



Excerto da *Planta da cidade de Lisboa* de Silva Pinto, levantada em 1911 (plantas 7E e 7F)

Fonte: Gabinete de Estudos Olissiponenses



CARTOGRAFIA DA ÁREA EM ESTUDO

Alcântara, Lisboa

D2

Excerto da *Planta da cidade* do Instituto
Geográfico e Cadastral, levantada nos anos 50
(plantas 7E e 7F)

Fonte: Gabinete de Estudos Olissiponenses



IMAGENS DA ÁREA EM ESTUDO

Alcântara, Lisboa

D3

Imagem das casas na Quinta do Jacinto, de 1939

Fonte: Arquivo Fotográfico



Imagem do mercado de Alcântara, de 1939

Fonte: Arquivo Fotográfico



Imagem do mercado de Alcântara, tirada em direcção à Rua Prior do Crato, de 1940

Fonte: Arquivo Fotográfico



IMAGENS DA ÁREA EM ESTUDO

Alcântara, Lisboa

D3

Imagem do vale de Alcântara e do Pátio do Cabrinha, vista desde a Rua da Cruz, de 1940

Fonte: Arquivo Fotográfico



Imagem do mercado de Alcântara, de 1954

Fonte: Arquivo Fotográfico



Imagem das habitações na Quinta do Jacinto, de 1957

Fonte: Arquivo Fotográfico



IMAGENS DA ÁREA EM ESTUDO

Alcântara, Lisboa

D3

**Imagem da Rua da Cruz, no
cruzamento com a Rua da Fábrica
da Pólvora (s.d.)**

Fonte: Arquivo Fotográfico



**Imagem da estrada de
acesso à ponte, mostrando
a ruptura no tecido urbano,
de 2009**

Fonte: Beatriz Marques



**Imagem da Quinta do
Jacinto, de 2009**

Fonte: Beatriz Marques



PLANTA DE LOCALIZAÇÃO DA ÁREA EM ESTUDO

Alcântara, Lisboa

E



PRINCIPAIS ARRUAMENTOS

Rua Maria Pia, Rua da Triste Feia, Calçada do Livramento, Rua Prior do Crato, Travessa da Trabuqueta, Travessa do Baluarte, Praça da Armada, Rua das Necessidades



EVOLUÇÃO DA FORMA URBANA

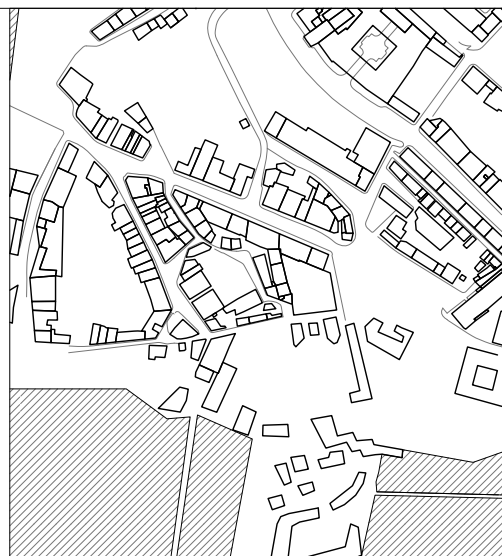
Alcântara, Lisboa

E1

1807

PLANTA DE LISBOA DE 1807

Fonte: *Carta Topographica de Lisboa e seus subúrbios*, levantada no ano de 1807 pelo Eng.º Duarte José Fava.



1852 - Construção da Estrada da Circunvalação

1858 - Início da construção do aterro

SOBREPOSIÇÃO DE PLANTAS DE LISBOA DE 1807 (PRETO) E 1858 (VERMELHO)

Fonte: *Carta Topographica de Lisboa e seus subúrbios*, levantada no ano de 1807 pelo Eng.º Duarte José Fava e *Carta Topographica da Cidade de Lisboa e seus arredores* do Eng.º Filipe Folque



1858

PLANTA DE LISBOA DE 1858

Fonte: *Carta Topographica da Cidade de Lisboa e seus arredores* do Eng.º Filipe Folque



EVOLUÇÃO DA FORMA URBANA

Alcântara, Lisboa

E1

1865 - Construção do Quartel de Marinheiros, na área do Baluarte do Sacramento

1873 - Inauguração do caminho de ferro entre o Rossio e Belém

1876 - Cedência do baluarte do Sacramento à Câmara Municipal de Lisboa para construção da Avenida 24 de Julho

1877 - Abertura da Avenida 24 de Julho entre a Rocha do Conde de Óbidos e o caneiro (Setembro)

1887 - Início das obras do porto e urbanização dos terrenos marginais
- Projecto de H. Hersent para fazer passar por Alcântara 2 linhas de caminhos-de-ferro e 2 estações

1898 - Conclusão dos aterros e abertura da Avenida da Índia

1901 - Inauguração da linha de eléctricos entre Cais do Sodré e Algés

SOBREPOSIÇÃO DE PLANTAS DE LISBOA DE 1858 (PRETO) E 1911 (VERMELHO)

Fonte: *Carta Topographica da Cidade de Lisboa e seus arredores* do Eng.º Filipe Folque e *Planta da Cidade de Lisboa* do Eng.º Silva Pinto



1911

PLANTA DE LISBOA DE 1911

Fonte: *Planta da Cidade de Lisboa* do Eng.º Silva Pinto



1873 - Inauguração do caminho de ferro entre o Rossio e Belém
- Introdução da linha de "americanos"
- Expropriação do Palácio dos Condes da Ponte

1885 - Alargamento da área urbana de Lisboa
- Construção do caneiro e desaparecimento da ponte de Alcântara

1890 - Concluída a linha de cintura ferroviária de Xabregas a Alcântara

1898 - Companhia de União Fabril

1901 - Inauguração da linha de eléctricos entre Cais do Sodré e Algés

SOBREPOSIÇÃO DE PLANTAS DE LISBOA DE 1911 (PRETO) E 1950 (VERMELHO)

Fonte: *Planta da Cidade de Lisboa* do Eng.º Silva Pinto e *Planta da Cidade de Lisboa* do Instituto Geográfico e Cadastral



EVOLUÇÃO DA FORMA URBANA

Alcântara, Lisboa

E1

1950

PLANTAS DE LISBOA DE 1950

Fonte: *Planta da Cidade de Lisboa* do Instituto Geográfico e Cadastral



1994 - Estudos para o Plano de Ordenamento da Zona Ribeirinha de Lisboa (POZOR)

SOBREPOSIÇÃO DE PLANTAS DE LISBOA DE 1950 (PRETO) E 2008 (VERMELHO)

Fonte: *Planta da Cidade de Lisboa* do Instituto Geográfico e Cadastral e Câmara Municipal de Lisboa



2008

PLANTA DE LISBOA DE 2008

Fonte: Câmara Municipal de Lisboa



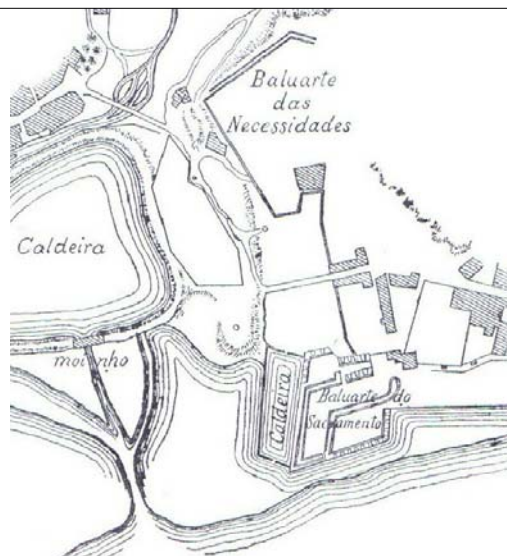
CARTOGRAFIA DA ÁREA EM ESTUDO

Alcântara, Lisboa

E2

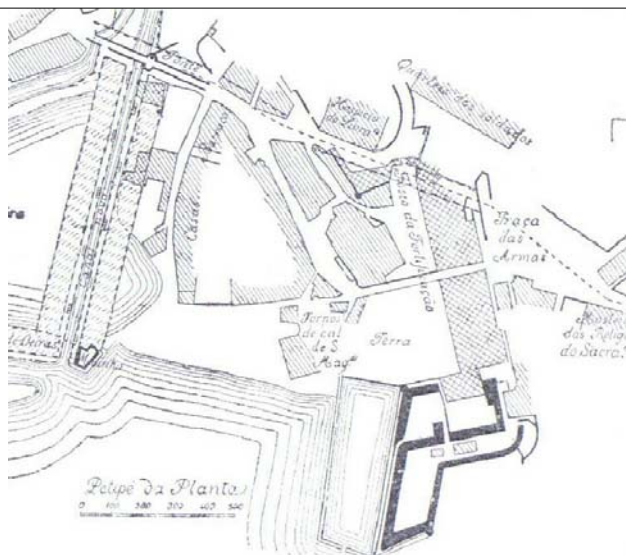
Extracto da *Planta topographica da marinha das cidades de Lisboa occidental e oriental, desde o Forte de S. Joseph de Ribamar té ao Convento do Grilo, feita no anno de 1727*

Fonte: Augusto Vieira da Silva - *Dispersos*. Volume III. Lisboa: Câmara Municipal, 1960.



Extracto da *Planta do local da Ponte e suas circunvizinhanças, mostrando as obras projectadas e em execução, entre 1759 e 1769*

Fonte: Augusto Vieira da Silva - *Dispersos*. Volume III. Lisboa: Câmara Municipal, 1960.



Excerto da *Carta Topographica de Lisboa e seus subúrbios*, levantada no ano de 1807 sob a direcção do Eng.º Duarte José Fava, litografada no ano de 1831

Fonte: Augusto Vieira da Silva - "Planta n.º 6". *Plantas Topográficas de Lisboa*. Lisboa: Câmara Municipal, 1950.



CARTOGRAFIA DA ÁREA EM ESTUDO

Alcântara, Lisboa

E2

Excerto da *Carta topographica da cidade de Lisboa e seus arredores* de Fillipe Folque, levantada entre 1856 e 1858 (plantas n.º 47 e 56)

Fonte: Gabinete de Estudos Olissiponenses



Excerto da *Planta da cidade de Lisboa* de Silva Pinto, levantada em 1911 (plantas 7D, 7E e 8I)

Fonte: Gabinete de Estudos Olissiponenses



Excerto da *Planta da cidade* do Instituto Geográfico e Cadastral, levantada nos anos 50 (planta 7D, 7E e 8I)

Fonte: Gabinete de Estudos Olissiponenses

