

Marieta Dá Mesquita

Licenciada em História, pela Faculdade de Letras da Universidade Clássica de Lisboa e doutora em Arquitectura pela Faculdade de Arquitectura da Universidade Técnica de Lisboa, na especialidade de História da Arquitectura, com dissertação subordinada ao tema: "História e arquitectura – Uma proposta de Investigação – O Palácio dos Marqueses de Fronteira como Situação exemplar da arquitectura residencial erudita em Portugal.



ISBOA NO SÉCULO 19 – INTERVENÇÕES URBANAS

CONFERÊNCIA NA FAUUSP EM 14 DE MAIO DE 2008
SOB A COORDENAÇÃO DO PROFESSOR MURILLO MARX

AVENIDA CENTRAL EM LISBOA – MOMENTOS DE UM TRECHO URBANO OITOCENTISTA¹

Preâmbulo

*"(...) importantes melhoramentos se notam em Lisboa e nos seus arrabaldes desde 1895 (...) o serviço de carros electricos, talvez o mais bem organizado da Europa; os trabalhos para o parque da Avenida; os bellos jardins e ruas recentemente abertas; a quantidade de novas e bonitas habitações dentro e em volta da cidade."*²

O testemunho de Edgar Prestage³ (1869-1951) sobre a Lisboa do princípio do século 20 veicula uma imagem de progresso e modernização que não corresponde, no entanto, a um plano sincrónico e articulado⁴.

Com efeito, o processo de transformação de que a cidade foi alvo durante a segunda metade de Oitocentos impõe que se tenha em conta que as alterações ocorridas se inscrevem num quadro de referências complexo⁵ onde contracenam rupturas e continuidades, inovação e tradição – e em que as variáveis em presença se revelam múltiplas e polissémicas⁶.

Muitas são também as contradições, desvios e ambigüidades, os avanços e abrandamentos que estão na origem do plano que irá ser implementado em Lisboa durante o século 19 bem como as sucessivas alterações programáticas e funcionais.

A partir de 1851 sob a égide da Regeneração começam a definir-se os contornos de um programa de transformação e modernização da cidade de Lisboa⁷. A criação de um sistema articulado de transportes⁸ e a concretização de uma rede geral de viação⁹ estão entre as prioridades do governo fontista¹⁰, que se propõe contribuir de forma visível para o alinhamento de Lisboa com as grandes capitais europeias¹¹.

Figura 1: Excerto da Planta de Lisboa, da autoria de Duarte Fava em 1807, e na qual se assinala o Passeio Público
 Fonte: SILVA, Augusto Vieira da. Plantas. Planta n. 6. *Plantas Topográficas de Lisboa*. Lisboa: Oficinas Gráficas da CML, 1950.

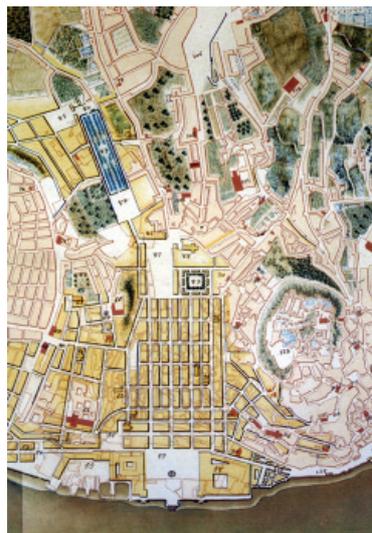


Figura 2: Planta topográfica da cidade de Lisboa
 Fonte: Idem, ibidem, Planta n. 4.



Figura 3: Plantas n. 35 e 36. Praça de D. Pedro, Passeio Público
 Fonte: *Atlas das Cartas Topográficas de Lisboa*, sob a direcção de Filipe Folque: 1856 -1858

O PASSEIO PÚBLICO

Obra inaugural da arte paisagista da cidade de Lisboa, o Passeio Público – alameda arborizada e murada¹² (Figuras 1, 2 e 3) – localiza-se no Valverde entre as colinas que separam as zonas ocidental e oriental da cidade. Implantado na sequência natural e topográfica do traçado da Baixa Pombalina¹³ e em relação estreita com a Praça do Rossio, coincide com a visão programática do Iluminismo¹⁴, que dota a capital de um cenário exterior onde se poderiam materializar os rituais de sociabilidade da burguesia comercial setecentista¹⁵ (Figura 4).

O plano da autoria de Reinaldo Manuel dos Santos (1731-1791), datado de 1764¹⁶, não corresponde cronologicamente ao projecto de

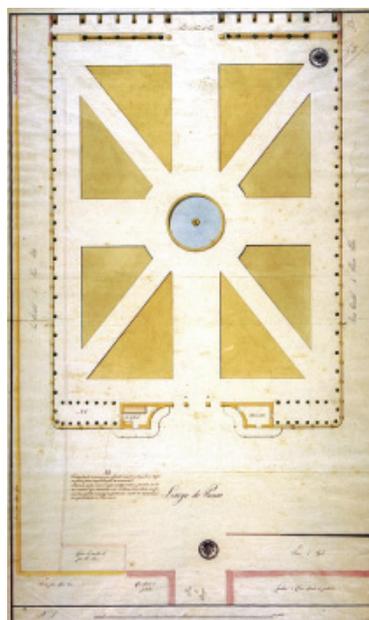


Figura 4: Planta da parte sul do Passeio Público. A. C. – Doc. n. 246.
 Crédito: Data e autor desconhecidos

execução. As obras só se encontrariam parcialmente concluídas no último quartel do século 18¹⁷, sem que este bosque pré-romântico – rodeado de espessos muros e pontuado de freixos, banquetas de buxo e árvores de grande porte – tivesse cumprido a sua função social e cultural¹⁸.

É no início da década de 1930 do século 19 que se assiste à preocupação por parte da Câmara Municipal – com o apoio expresso da Coroa¹⁹ – em remodelar o jardim em estreita relação com as experiências paisagistas ocorridas nas principais capitais europeias, tentando imprimir-lhe um cunho mais cosmopolita.

As obras, realizadas entre 1836 e 1838 sob o risco do arquitecto da cidade, Malaquias Ferreira Leal²⁰ (1787-1859), procurariam criar um espaço aberto e dinâmico e melhor articulado com o tecido urbano, sem alterar substancialmente a disposição geométrica primitiva (Figuras 5, 6 e 7).

A abertura do parque à cidade é “(...) conseguida pela criação de um gradeamento interrompido por pilares que arrancam de um murete de cantaria.”²¹ e a entrada é assinalada por um portal que ostenta elementos gramaticais do reportório classicista. Assiste-se também a alterações programáticas na organização da massa vegetal e no sistema de águas (cascatas, lagos e repuxos) que reflectem os valores estéticos do Romantismo²². Entre os anos 40 e 70 do século 19 este parque vai constituir-se como espaço preferencial de sociabilidade e lazer da Lisboa oitocentista²³.

PERSPECTIVAS EM TORNO DE UM BOULEVARD

A necessidade de se proceder à modernização da capital começa a manifestar-se a partir dos finais da década de 50 com propostas parcelares que indiciam a participação e cooperação entre o poder central, a Câmara Municipal e técnicos especializados portugueses e estrangeiros²⁴.

A criação de uma artéria monumental – de um *boulevard* que se constituísse como marca visível do progresso e da aplicação das novas experiências urbanas europeias – colocam o Passeio Público no centro nevrálgico dessa vontade de transformação.



Figura 5: Lisboa velha – Passeio Público – Alameda Central, c. 1850

Fonte: Arquivo fotográfico – Coleção Eduardo Portugal, n. 23 e 350, dim. 14,7 x 10 cm



Figura 6: Muro lateral do Passeio Público, ant. 1879

Arquivo fotográfico – Coleção Eduardo Portugal, s. n., dim. 14 x 9 cm



Figura 7: Lisboa velha – Passeio Público – Entrada Sul, ant. 1879
Crédito: Foto de A. S. Fonseca.

Fonte: Arquivo Fotográfico – Coleção Eduardo Portugal, n. 23 e 343, dim. 14,5 x 9,5 cm

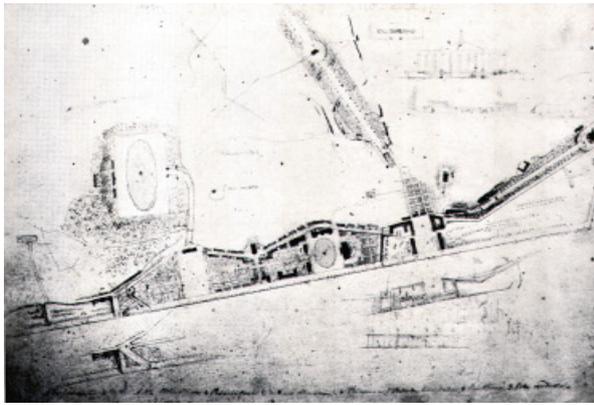


Figura 8: Projecto de regularização da margem norte do Tejo, utilizando os aterros com jardins ao longo da mar e colocando os edifícios públicos sobre duas avenidas, uma marginal e outra interior ao longo das antigas construções, e ainda ideias acerca da avenida ao norte do passeio público e de uma esplanada em Campo de Ourique (1857)

Fonte: ANDRADE, Ruy de. *Alfredo de Andrade*. Lisboa: Oficinas de S. José, 1961.



Figura 9: Grande columnata no início da avenida (1857)

Fonte: Idem, ibidem Figura 8



Figura 10: Arco do triunfo terminal da avenida (1857)

Fonte: Idem, ibidem Figura 8



Figura 11: Palácio e jardim estilo império (1857)

Fonte: Idem, ibidem Figura 8

O contributo de Alfredo de Andrade (1839-1915)²⁵ neste processo de reflexão sobre a cidade de Lisboa é singular e deve ser assinalado. O seu perfil de estrangeirado decorreu do facto da sua formação se ter realizado predominantemente em território italiano, tendo iniciado em 1859 a sua aprendizagem em arquitectura em Génova na Academia Ligústica.

Com efeito, num conjunto de sete desenhos que produzirá neste período²⁶ está patente uma proposta global de transformação de Lisboa, onde se assinala a abertura de um grande eixo a norte do Passeio Público (Figura 8). A valorização desta via monumental é ainda acentuada por uma praça circular que a completa e qualifica.

A avenida surge pois neste plano como instrumento urbano privilegiado que permite a articulação do centro histórico com novas zonas de expansão da cidade²⁷.

A sua permanência nesta cidade permitiu-lhe presenciar o desenvolvimento do primeiro plano de urbanização da cidade formalizado em 1825 por Carlo Barabino (1768-1835)²⁸ e coordenado posteriormente por Giovanni Battista Resasco²⁹ (1799-1872).

Alfredo de Andrade, reflecte nos seus desenhos o reportório formal do academismo neoclássico, particularmente expresso nos elementos arquitectónicos que definem e enquadram o início e o fecho da nova Avenida – respectivamente uma colonata monumental e um Arco do Triunfo³⁰ (Figuras 9 e 10).

A sua visão de uma Lisboa renovada é ainda assinalada pela presença de equipamentos urbanos modernos – *boulevards*, praças e jardins – antecipando os valores programáticos do que virá a ser a cidade burguesa, mas fora do seu contexto económico e socio-político³¹ (Figura 11).

Idênticos desígnios de modernização³² da capital são defendidos por membros da edilidade destacando-se os contributos de Júlio Máximo de Oliveira (1809-1884) e Severo de Carvalho (... -1885).

O primeiro na qualidade de Presidente da Câmara Municipal de Lisboa e dentro de um programa de *afermoseamento*³³ da cidade, proporia em 13 de julho de 1859 a criação dos seguintes elementos:

“uma larga estrada, alameda ou boulevard, que partindo do extremo do Passeio Publico” atravessasse o Salitre e “pela quebrada do Valle do Pereiro”, fosse colocar a Baixa “ em comunicação directa com as estradas de Benfica e Campo Grande” ³⁴.

Quatro anos mais tarde Severo de Carvalho – vereador da CML – corroboraria essa perspectiva nestes termos:

“(…) a obra de que a câmara com mais utilidade geral se pode ocupar ... a indicada avenida em continuação do passeio publico ... uma das mais grandiosas e civilisadoras obras da capital.” ³⁵

“(…) grande arruamento ou boulevard, que comprehenda desde o passeio publico até S. Sebastião da Pedreira.” ³⁶

O ABRANDAMENTO DA IDÉIA DO BOULEVARD

O governo, liderado por Fontes Pereira de Melo (1819-1887), propõe-se criar os mecanismos concretos que permitem requalificar a cidade a partir da resolução dos prementes problemas das infra-estruturas³⁷.

O protagonismo de João Crisóstomo de Abreu (1811-1895) – ministro das Obras Públicas – é assinalado pela criação de um regulamento publicado em 31 de dezembro de 1864³⁸, no qual estão contemplados os princípios a que deviam obedecer a circulação viária e as regras de higiene, salubridade e saneamento dos edifícios urbanos³⁹.

Paralelamente à constituição dos princípios e regras inscritos no regulamento, é também promovido um *Plano geral de melhoramentos da capital* ⁴⁰.

A Câmara Municipal de Lisboa e o Ministério das Obras Públicas – na qualidade de agentes da gestão e ordenamento da cidade – pretendem realizar em parceria⁴¹ o processo de modernização e embelezamento da cidade.

A acção do Plano de Melhoramentos será protagonizada por uma Comissão constituída por técnicos especializados – em que se destacam por

seu perfil qualificado, Pierre-Joseph Pézerat (1801-1872) e Joaquim Possidónio da Silva (1806-1896).

A acção desta equipa no destino e transformação da cidade revela-se opaca e sem consequências imediatas ou resultados tangíveis. Porém, a análise das fontes permite confirmar que a discussão da avenida Central teve lugar no seio da comissão. Possidónio da Silva, anos mais tarde fará menção do facto nestes termos:

“(...) Entendi pois que me cumpria mencionar os trabalhos em que todos nós (...) tomamos parte, para este projecto de boulevard, (...) Esse plano para se abrir uma avenida desde o Passeio Publico com a largura de 60 metros, a fim de se poder plantar dois renques de árvores de cada lado, ficando sufficientemente afastadas das habitações para lhes não lhe tirar a luz, e deixar espaçosa rua central em directa comunicação com as estradas do Campo Grande e de Benfica foi deliniado e entregue pela referida comissão no ministério das obras publicas acompanhados dos respectivos relatórios.” ⁴²

No mesmo documento o presidente da Associação dos Architectos Civis Portugueses afirmaria ainda:

“(...) Poderia servir de base aquelle projecto da avenida do passeio ao largo de S. Sebastião, porque foi estudado tendo-se em vista não exceder nas subidas o máximo da inclinação marcada nas instruções publicadas pelo governo no Diário; e dispondo uma grande praça no meio da sua extensão, da qual partiam oito ruas para comunicação com os pontos principaes da cidade, havendo no centro d’esta praça uma fonte monumental allusiva a tão glorioso melhoramento.”

O artigo de Possidónio da Silva confirma a pertinência da questão do *boulevard* lisboeta no seio da Comissão de Melhoramentos, particularmente pela intervenção de Pierre-Joseph Pézerat.

O engenheiro de origem francesa tinha um profundo conhecimento da cidade de Lisboa, visto desde 1852 ter ingressado na Câmara Municipal e realizado diversos estudos, particularmente no

domínio das infra-estruturas⁴³, bem como projectos de equipamentos urbanos e diversas propostas de intervenção urbana.⁴⁴

O interesse em criar uma artéria qualificadora no espaço da cidade, que remetesse, simultaneamente, para uma nova ordem urbana está presente no *Projecto de Boulevard desde o Passeio Público até Palhavã, passando pelo Vale do Pereiro*, datado de 1859.

O relato de sua viagem a Paris entre 1859-1860⁴⁵ denuncia o interesse pela grande operação urbanística realizada sob a coordenação de Georges Eugene Haussmann⁴⁶ (1809-1891). Confirma, também, sua perspectiva de a transformação da cidade de Lisboa precisar obedecer a uma escolha programática em função das condições de investimento dos organismos intervenientes – o governo e a Câmara Municipal de Lisboa⁴⁷.

A efémera duração da 1ª Comissão de Melhoramentos – suspensa em 1868 – não deixou de assumir um papel na reflexão sobre a cidade, particularmente sobre a discussão iniciada na década anterior. Contribuiu assim para dirigir a questão do *boulevard* para uma ordem mais técnica, integrada e concreta mas consagrando os arquitectos como intervenientes privilegiados no processo de harmonização da cidade⁴⁸.

A década de 1970 transporta novamente para a actualidade lisboeta a pertinência da abertura de um *boulevard* condigno com o estatuto de uma cidade moderna e a premência de adequar a cidade ao novo sistema de transportes urbanos.



Figura 12: Avenida da Liberdade. Estado actual das obras
Crédito: Desenho do natural por J. Cristino
Fonte: Arquivo fotográfico – Colecção Eduardo Portugal, s. n.,
dim: 17 x 12 cm

Na sequência das iniciativas parcelares assinaladas em fases anteriores⁴⁹ volta a discutir-se no Parlamento⁵⁰, nas sessões da CML e nas páginas dos jornais da capital⁵¹, o destino do Passeio Público e a definição dos eixos privilegiados de expansão da cidade.

José Isidoro Viana (1825-1902) – vereador da Câmara Municipal de Lisboa – referiria, em 18 de dezembro de 1873, a necessidade de abertura de um eixo monumental que qualificasse a cidade de Lisboa:

*“(...) grande avenida que deve ter principio no extremo norte do passeio do Rocio e a finalizar na circunvalação para dar regular acesso, boa servidão e, estabelecimento de uma condigna entrada em harmonia com a importante disposição da cidade baixa, mandada executar pelo Marquês de Pombal.”*⁵²

Acentuaria ainda a importância do novo trecho como elemento privilegiado de articulação viária entre o centro da cidade e a periferia, bem como a pertinência de serem criados novos equipamentos urbanos e zonas residenciais qualificadas:

*“(...) espaçosa, com declives suaves devendo attender-se na concepção do projecto à boa disposição dos edificios, espaçosas alamedas, passeios, jardins, praças e ruas, que comuniquem com diferentes pontos mais habitados e concorridos da capital e suas immediações e, principalmente com estradas reaes do Lumiar e Cintra, pelo Campo Grande e Campolide.”*⁵³

Neste contexto de mudança e de apelo à modernização da cidade vão surgir, a partir de meados da década de 1970, os meios que irão conduzir à sua materialização. Decorrem do protagonismo da Repartição Técnica da Câmara Municipal de Lisboa a partir da qual surge uma proposta articulada e racional que visa finalmente a materialização do futuro *boulevard*. (Figura 12).

A ABERTURA DA AVENIDA DA LIBERDADE

“Vão em breve começar as obras do nosso grande boulevard, e vai prosseguir o movimento de transformação material da cidade com a abertura, e prolongamento de diversas vias, e com a realização de melhoramentos, - como o saneamento da cidade, e outros - que as necessidades do município, nas suas relações interiores e exteriores, reclamam, e o progresso exige.” ⁵⁴

A abertura oficial da *Avenida da Liberdade*⁵⁵, em 25 de agosto de 1879⁵⁶, inaugura uma nova etapa na vida da capital portuguesa (Figura 13).

Gregório Rosa Araújo (1840-1893) – presidente da Câmara Municipal de Lisboa⁵⁷ – assumirá neste processo um protagonismo iniludível. Destaca-se a escolha de Frederico Ressano Garcia (1847-1911) – chefe da Repartição Técnica da Câmara Municipal de Lisboa – como coordenador deste projecto.

Com efeito, o engenheiro civil de formação estrangeirada⁵⁸ reunia as condições para desenvolver uma intervenção sustentada nos métodos do urbanismo moderno e também para reequacionar criticamente os contributos parcelares e dispersos já produzidos em momentos anteriores⁵⁹. O seu plano obedecia aos seguintes princípios:

“(...) uma programação sistemática e faseada, visando implantar novos bairros residenciais destinados à média e alta burguesia, articular

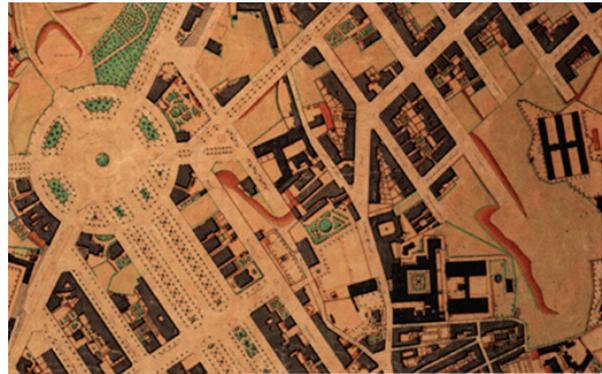


Figura 13: Levantamento de Lisboa, 1911; 10 – H: área entre a rua Alexandre Herculano, avenida da Liberdade e rua de S. José / 10 – I: área entre a praça Marquês de Pombal e a rua Ferreira à Lapa. Esc. 1:1000 (92 x 63cm)
Levantado e desenhado sob a direcção de Júlio António Vieira da Silva Pinto
Fonte: Arquivo da Câmara Municipal de Lisboa. A. C. M. L.

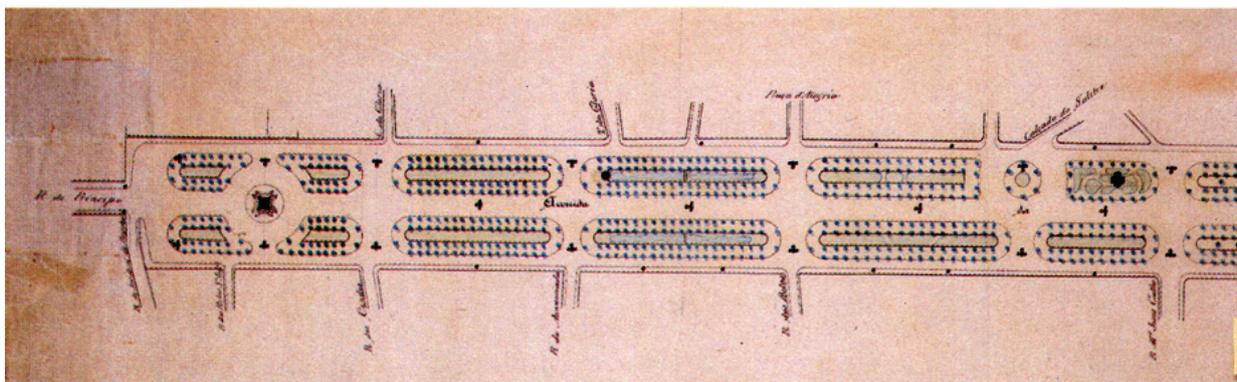


Figura 14: Planta de arborização da avenida da Liberdade. Esc. 1:1000. – [189-]. – ms: tela: color, 178 x 57 cm
Fonte: Câmara Municipal de Lisboa – Direcção dos Serviços de Espaços Verdes. C. M. L. – D. S. E. V.

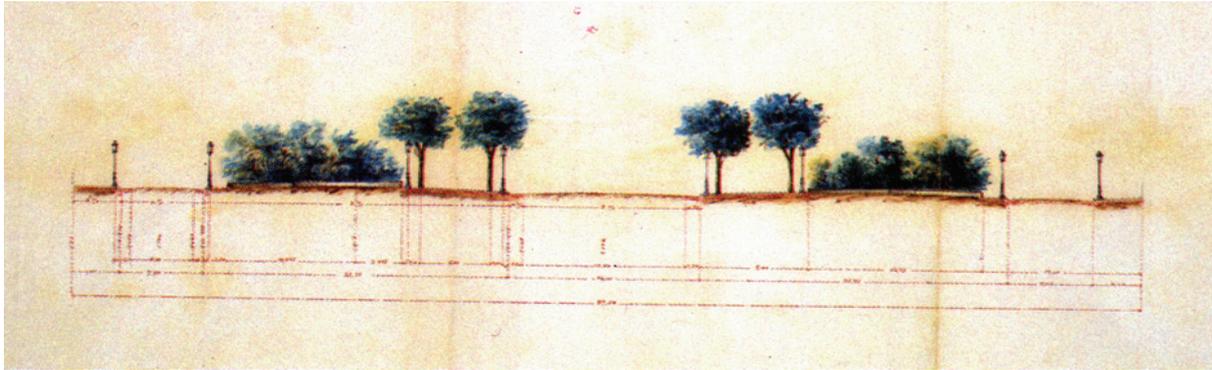


Figura 15: Perfis transversais da avenida da Liberdade. Repartição Técnica. Esc. 1:200. - [188-]. - ms: tela: color, 15 x 32 cm
Fonte: Idem, ibidem Figura 14

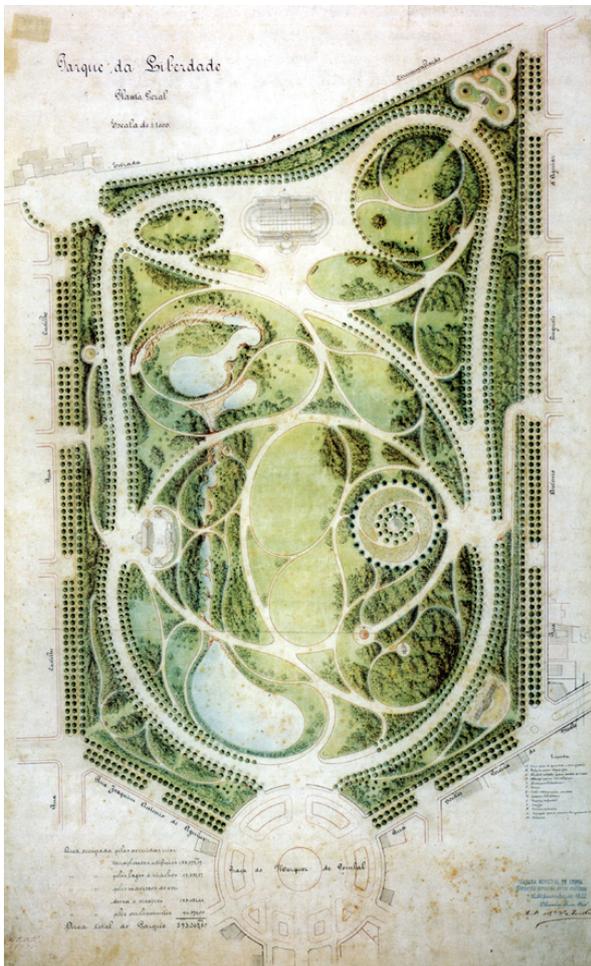


Figura 16: Parque da Liberdade. Planta Geral, 19 de dezembro de 1899
Fonte: Arquivo do Arco do Cego. Urbanismo: Direcção dos Serviços de Urbanização. A. C. - Urbanismo: D. S. U., n. 6.602.

expeditamente o centro da cidade com o seu termo mais qualificado a norte, e finalmente, dotar Lisboa de uma imagem renovada, ortogonal, higienizada e arborizada, espécie de centro alternativo ao velho coração que continuava a bater, para todos os lisboetas, entre o Terreiro do Paço, o Rossio e o Chiado.”⁶⁰

O projecto do primeiro lanço da *Avenida do Rocio às portas da cidade* foi aprovado em outubro de 1877 e correspondeu a uma vontade explícita de dotar finalmente a cidade de um *boulevard* – símbolo de modernidade e cosmopolitismo (Figuras 14 e 15).

Na sua sequência axial estava prevista a construção de um parque⁶¹ antecedido por uma rotunda que agilizaria a circulação com outras zonas da cidade. Mas a futura Avenida inscreve-se numa transformação mais ampla da cidade (Figura 16):

“Segundo este projecto a avenida da Liberdade com 90m de largura terminará em uma grande praça circular denominada de Marquês de Pombal com 200 m de diâmetro. Desta praça partirá para a direita e formando com o prolongamento do eixo da avenida da Liberdade um ângulo de 60° uma rua que se prolongará até às Picôas tendo aproximadamente 873 m de comprimento. No prolongamento desta rua haverá outra em um só alinhamento recto. No prolongamento desta rua haverá outra em um só alinhamento recto com 425,5 metros (...) cruzando-se com estas ruas formando iguais ângulos com o prolongamento do eixo da avenida haverá outras duas ruas a da esquerda com 70 m de comprimento e a da direita com 170 m. (...)

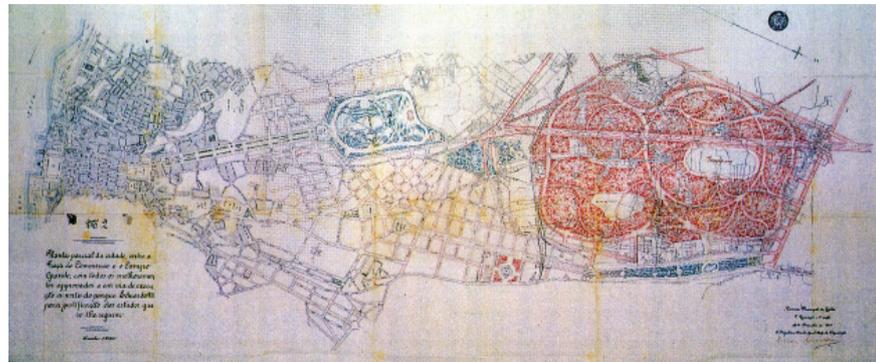
*Partindo destas ruas paralelas entre si e distantes uma da outra entre os seus eixos aproximadamente 575 m, terminando na antiga estrada da circunvalação. A direita com 822 m, e a da esquerda que se prolonga pelo sul até à antiga Calçada do Salitre com 822 m. De um e outro lado destas ruas se projectam paralelas ou perpendiculares à sua direcção.”*⁶²

A racionalidade e rigor patentes no conjunto de documentos que constituem o plano não pode confundir-se com a sua posterior aplicação. As várias fases que correspondem ao processo de execução da avenida da Liberdade – respectivamente a abertura de trabalhos em 1879, a demolição do Passeio Público em 1883 e a inauguração oficial em 1886⁶³



Figura 17: Planta geral da cidade. Esc. 1:25.000, 1903, A. C. – Urbanismo: Cx n. 2, dim: 64 x 61 cm
Fonte: Arquivo do Arco do Cego – Urbanismo.

Figura 18: Planta parcial da cidade de Lisboa entre a praça do Comércio e o Campo Grande, com todos os melhoramentos aprovados. Esc. 1:1000. – 1899. – ms: tela: color, 74 x 110 cm
Crédito: F. Ressano Garcia, 1903.
Fonte: Câmara Municipal de Lisboa – Direcção dos Serviços de Urbanização C. M. L. – D. S. U.



– não correspondem a um articulação entre o projecto e a sua materialização (Figuras 17, 18 e 19).

Com efeito, a ausência de uma estrutura administrativa actualizada que regulamentasse os sistemas de expropriação do solo⁶⁴, o precário e flutuante sistema de financiamento da obra⁶⁵ e a contestação por parte de algumas franjas da opinião pública contribuíram decisivamente quer para o seu abrandamento quer para desvios programáticos definitivos⁶⁶.

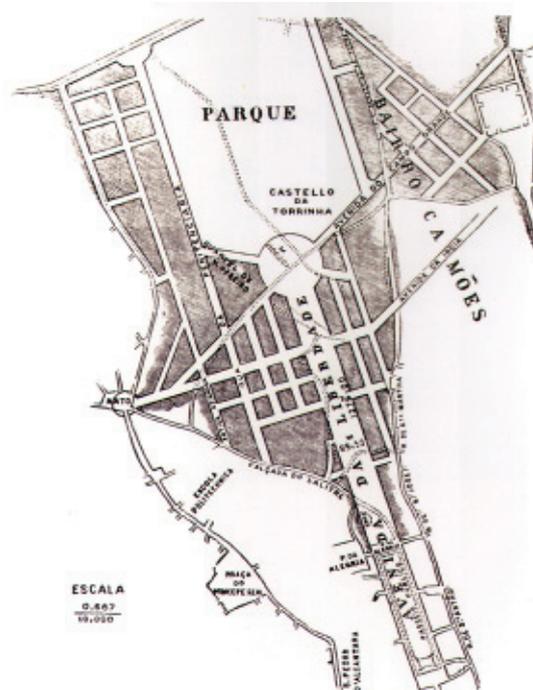


Figura 19: Plano da avenida da Liberdade. Esc.: 0,667:10,000, s.d.
Fonte: *Lisboa de Frederico Ressano Garcia 1874-1909* (dir. Raquel Henriques da Silva). Lisboa: FCG, 1989, p. 45

ECOS DE UMA POLÊMICA

As reacções da opinião pública face ao derrube do Passeio Público fizeram-se sentir de uma forma explícita, quer nos grupos que legitimavam sua eliminação em favor de uma nova ordem urbana, quer pela voz dos defensores da sua manutenção como espaço público de importância histórica e vivencial.

Nas páginas da imprensa lisboeta encontram-se múltiplos testemunhos que atestam a importância desta intervenção urbanística que na perspectiva de alguns contemporâneos criou uma clivagem irreversível entre a cidade pombalina e a cidade moderna.

As duas posições sobre a persistência ou eliminação da alameda romântica da capital não são passíveis de uma leitura imediata. Com efeito, não se trata de uma polémica entre a cidade tradicional *versus* cidade moderna. Esta questão radica numa problemática mais complexa visto alguns dos interlocutores não se inscreverem em nenhuma destas categorias.

A proposta de Miguel Correia Pais (1825-1888)⁶⁷ – *Engrandecimento da Avenida da Liberdade*⁶⁸ – é emblemática desta situação. A sua reflexão inscreve-se num quadro particular de melhoramento da cidade de Lisboa, estando em oposição ao plano elaborado por Ressano Garcia (Figuras 20 e 21).

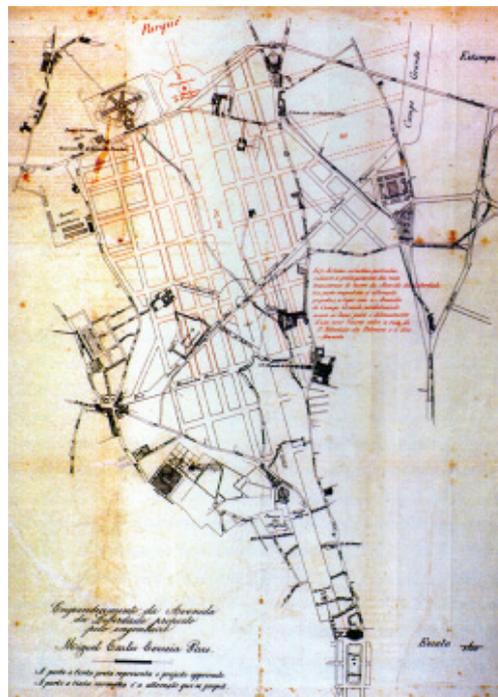
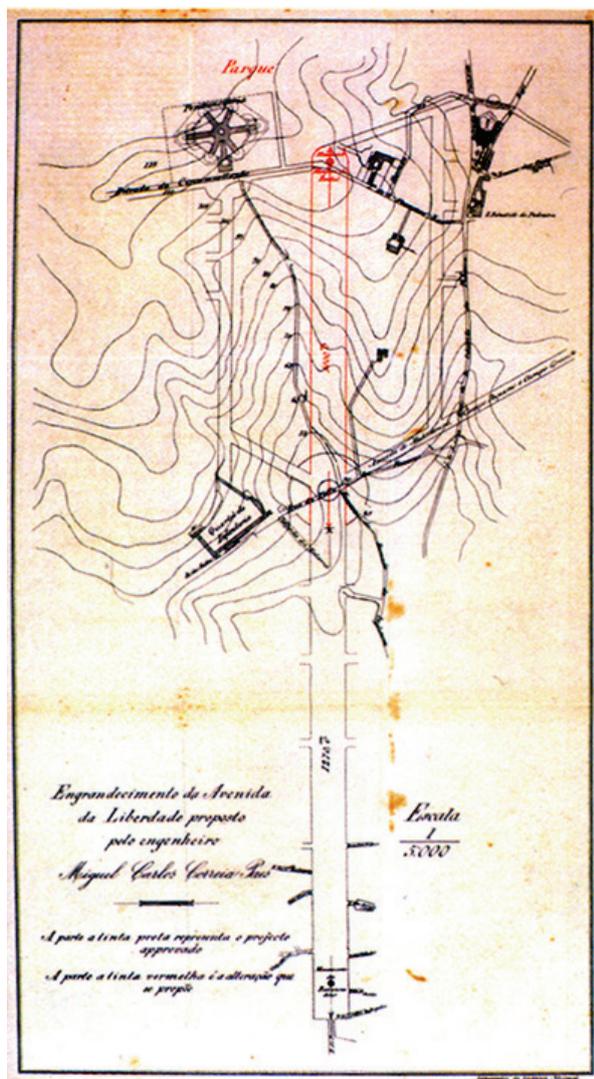


Figura 21: Engrandecimento da Avenida da Liberdade. Esc. 1:5000, Estampa 1
Fonte: PAES, Miguel Carlos Correia. *Melhoramentos de Lisboa e engrandecimento da avenida da Liberdade*. Lisboa: Typografia Universal, 1885

Figura 20: Engrandecimento da avenida da Liberdade, esc.: 1:5000, Engenheiro Miguel Carlos Correia Pais, *Melhoramentos de Lisboa e engrandecimento da avenida da Liberdade*, Lisboa, Typografia Universal, 1885, s/nº

Retoma duas questões que já tinham sido colocadas anteriormente – o desenho do traçado da nova artéria e a definição dos limites da expansão da cidade – bem como a metodologia que devia ser aplicada no redesenhar dos seus sistemas de circulação viária e ferroviária. A vertente técnica do seu discurso, o domínio explícito da topografia de Lisboa o conjunto de reflexões que apresenta sobre a morfologia da cidade moderna conferem-lhe um estatuto singular.

Os argumentos analíticos que apresenta para defender que a avenida devia ser a marca visível de um programa urbano monumental e articulado assumem importância em certos círculos da Lisboa oitocentista (Figuras 22, 23 e 24).

*“ (...) Estive sempre convencido de que a Avenida devia ser traçada em linha recta, desde o fim da rua do Príncipe até á estrada da circunvalação; mas se o tivesse dito há mais tempo, poucos me acreditariam, porque a minha autoridade é limitada (...) A Avenida da Liberdade, desde a sua origem até ao princípio tem a extensão de 1270 metros e a Rotunda 200 m de diâmetro, mas como ela não pode ter a mesma inclinação da Avenida, porque seria inconveniente uma grande praça tão inclinada, fica horizontal ou quase, e, o monumento ao Marquês de Pombal, segundo a sua altura fica oculto no todo ou em parte. Além disso, os terrenos adjacentes são muito acidentados, e a rotunda acha-se, por assim dizer, enterrada entre eles; por todas estas poderosas razões é que proponho a sua eliminação (...) Mesmo como passeio para gente a pé, a actual Avenida é pouco extensa(...) e necessita ser prolongada mas não é este aspecto que apresenta a sua principal vantagem, mas sim a de ligar directamente e por meio de rampas acessíveis ao grande movimento o centro da cidade.”*⁶⁹

Em contrapartida, Simões Margiochi (1848-1904) – engenheiro agrónomo e vereador da CML⁷⁰ – defenderia incondicionalmente o plano de Ressano Garcia, alegando em seu favor a consistência dos processos e a pertinência dos objectivos, destacando o saneamento, as comunicações e o embelezamento.



Figura 22: Praça dos Restauradores e avenida da Liberdade
Fonte: CONSIGLIERI, Carlos; ABEL Marília. *Dos restauradores à avenida da Liberdade em postal antigo*. Lisboa: Livros Horizonte, 2005, ref. 31



Figura 23: Avenida da Liberdade – “Um trecho”
Fonte: Idem, ibidem Figura 22, ref. 70



Figura 24: Avenida da Liberdade. Litografia color, 59,5 x 45 cm
Fonte: Câmara Municipal de Lisboa – Direcção dos Serviços Centrais e Culturais. C. M. L. – D. S. C. C. – 4ª Repartição

“(…) pronunciamo-nos aberta, clara e francamente contra a idea de prolongamento da avenida no alinhamento do troço, que está construído. Achamos muito preferível o projecto primitivo de fazer a Rotunda partindo d’ella as avenidas secundarias para Benfica , Campo Grande , Rato, etc.

1º – É um grande ventilador da cidade baixa, cujo clima foi notavelmente modificado depois de haver-se rasgado aquella artéria;

2º É um passeio publico e um grande embelezamento para a cidade;

3º – *E este é o principal – é a grande artéria de comunicação para o norte da cidade.*” ⁷¹

NOTA FINAL

Assistiu-se a um processo de pensar e fazer cidade no Portugal oitocentista que se perde na enumeração dos intervenientes e na contextualização das suas propostas.

O protagonismo dos engenheiros é inquestionável⁷², visto ser da sua iniciativa directa e da sua acção concreta a caminhada para o progresso e para o desenvolvimento técnico.

Nesta seqüência, a avenida da Liberdade assume um papel de destaque pois inaugura em Lisboa os novos valores do urbanismo moderno e constitui-se como palco de experiências architectónicas pioneiras. Estas oscilam entre os modestos prédios de rendimento destinados à classe média, as moradias que ostentam linguagens exuberantes de teor eclético e os palacetes da alta burguesia que legitimam o estatuto e a dignidade social dos seus proprietários (Figuras 25 a 30).



Figura 25: Projectos de um prédio (que Francisco da Conceição e Silva pretende fazer no alinhamento do lado nascente da avenida da Liberdade. Freguesia do Coração de Jesus), 21 de junho de 1888. Fonte: Arquivo do Alto da Eira – Urbanismo A. E. – Urbanismo: Obra 1.236, processo n. 4.493/4.888

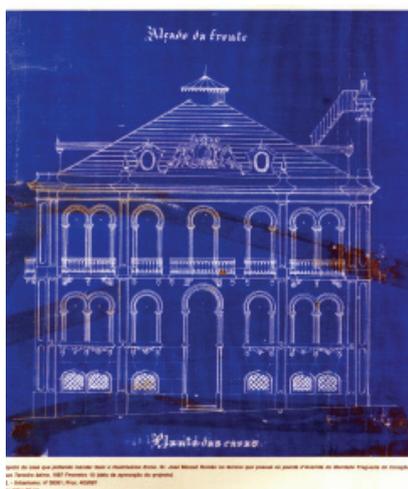


Figura 26: Projecto da casa (que pretende mandar fazer o illustrissimo exmo. sr. José Manoel Romão no terreno que possui ao poente d’ avenida da Liberdade. Freguesia do Coração de Jesus. Terceiro bairro). 10 de fevereiro de 1887. Fonte: Arquivo do Alto da Eira – Urbanismo A. E. – Urbanismo: n. 38351, processo 403/887

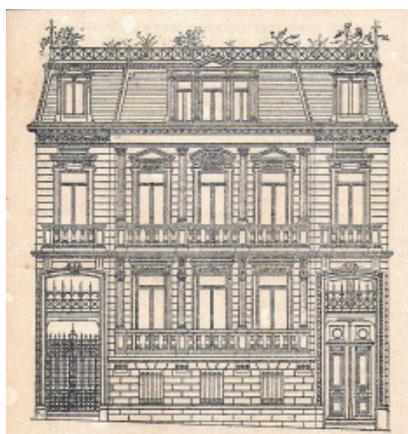


Figura 27: Casa do ex. sr. dr. Daniel Tavares. *A construção moderna*, ano I, n. 8, 16 de maio de 1900, p. 1 (excerto de página)



Figura 28: Projecto da casa (que pretende construir o exmo. sr. António João Quintão no seu terreno situado no lado oriental da avenida da Liberdade até a frente da rua Rodrigues Sampaio, no quarteirão entre as ruas Alexandre Herculano e de Barata Salgueiro, Freguesia do Coração de Jesus e Terceiro Bairro), 24 de dezembro de 1891. Fonte: Arquivo do Alto da Eira – Urbanismo A. E. – Urbanismo: Obra 12.743, processo n. 9977.

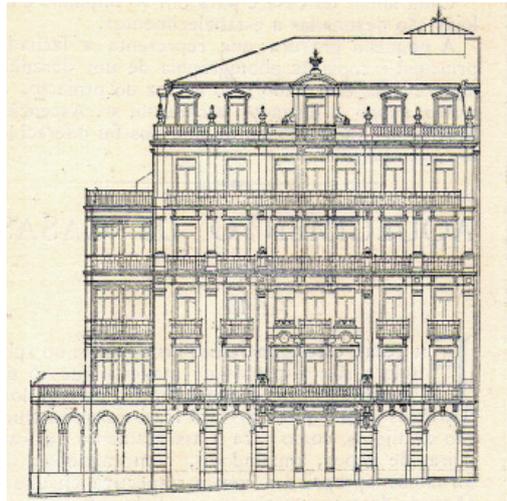


Figura 29: Casa do ex. sr. Castaneira de Moura. *A construção moderna*, ano V, n. 163, 20 de abril de 1905, p. 49 (excerto de página)

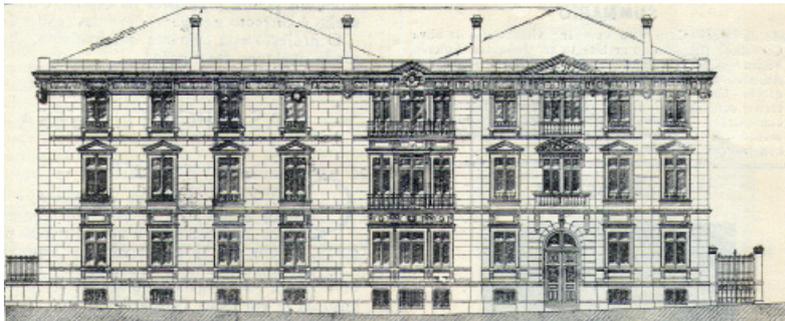


Figura 30: Casa da ex. sra. Viscondessa da Silva Carvalho. Fonte: Idem Figura 29, ano V, n. 168, 10 de junho de 1905, p. 89 (excerto de página)

NOTAS

(1) Este artigo contém alguns dos elementos apresentados na conferência realizada na FAUUSP em 14 de maio de 2008, intitulada: *Lisboa no século 19 – Intervenções urbanas no âmbito da pós-graduação*, sob a coordenação do professor Murillo Marx.

(2) Edgar Prestage (1869-1951) “Portugal visto por um estrangeiro”. *O Dia*, p. 1, 17-02-1903.

(3) Nascido em território inglês, formou-se na universidade de Oxford onde tomou os graus de B. A., M. A e D. Litt. entre 1888-1891. Entre 1892 e 1895 estudou direito e a partir de 1908 passa a viver em Portugal. A sua carreira dividiu-se entre o ensino (Universidade de Manchester; Londres, etc), e a produção de estudos históricos em que se destacam os seus trabalhos sobre a realidade política e diplomática portuguesa dos períodos medieval e moderno.

(4) “Com o crescimento e transformação das Cidades o espaço urbano deixa de ser reconhecido como um todo, mas como uma sucessão de imagens relacionadas com os tempos de construção urbana, ancorado em modelos culturais que ultrapassam fronteiras, reflectindo ideologias de protagonistas da Arquitectura e do Urbanismo, que constituem matérias de estudo e de cultura.” João Sousa Morais, *Os planos da avenida da Liberdade e o seu prolongamento*, Lisboa, 2005, p. 8.

(5) “Através da variação das épocas e das sobreposições culturais é possível constatar na cidade uma permanência de motivos cuja expressão confere à realidade urbana uma relativa unidade. Com efeito, a cidade não representa uma situação de atomismo do espaço social, mas antes uma totalidade composta de partes cujas combinações individualizadas morfologicamente na planta se

unificam na organização. A coexistência de tempos no espaço total a cidade e a complexidade do facto urbano feito de persistências, influências, acções e estabelece uma interdependência que se revelará numa unidade de muitas variantes.” Maria João Madeira Rodrigues, “Lisboa – Tradição, transição e mudança – a produção do espaço urbano na Lisboa oitocentista”, *Boletim Cultural da Assembleia Distrital* Lisboa, n. 84, 1979, p. 35.

(6) “E o grande problema que se vai pôr – que se põe (...) não é, o de saber por que vias as continuidades se puderam estabelecer, de que maneira um só e mesmo desígnio se pôde manter e constituir, para tantos espíritos diferentes e sucessivos, um horizonte único, que modo de acção e que suporte implica o jogo das transmissões, das retomadas, dos esquecimentos e das repetições, como pôde a origem alargar o seu reino muito para além de si própria e até esse acabamento que nunca é dado o problema já não é o da tradição e do traço, mas o do recorte e do limite; já não é o do fundamento que se perpetua, é o das transformações que valem como fundação e renovação das fundações.” Michel Foucault, *A arqueologia do saber*, Lisboa, 2005, p. 31

(7) Com o advento da Regeneração, inicia-se uma política de melhoramentos que modifica a paisagem social portuguesa. A reforma do município de Lisboa e a fixação de novos limites territoriais são determinados em 1852 e, em 1853, ordena-se o levantamento topográfico da capital com vista ao “alinhamento de ruas, aformoseamento de praças, encanamento de águas, construção de caes e de outras obras de semelhante natureza”. Realizado em 1856-1858 pelo engenheiro Carlos Pezerat com Francisco e Cesar Goullard, deu origem à primeira carta da cidade na escala de 1:1000, conhecida por carta de Filipe Folque.

(8) “Em meados do século XIX, alcançados o regular funcionamento das instituições liberais e a própria estabilidade política torna-se urgente dinamizar as estruturas económicas e sociais, dotando-as de uma rede de transportes rápida e eficiente. Ao tempo um total de 3616 Km, de vias instaladas ao longo de uma centúria (1856-1956), só nas três primeiras décadas construíram-se 215km, que correspondem a cerca de 60%.” J. Amado Mendes, “Comércio, transportes e comunicações”, *História de Portugal AAVV*, Lisboa: v. V, 1993, p. 375.

(9) A partir dos inícios dos anos 50 intensificam-se as medidas referentes aos transportes rodoviários, a construção de infra-estruturas – estradas, pontes, viadutos, túneis, como se deduz da legislação e das medidas tomadas.

(10) Fontes Pereira de Melo, de cujo nome advém a palavra “fontismo” foi o político português que mais duradouramente marcou a vida política nacional na segunda metade do século 19. Responsável pelo lançamento de um vasto programa de construção de infra-estruturas, foi sob iniciativa dos governos em que participou ou que chefiou que se lançou um vasto programa de obras públicas, tendente à instalação dos caminhos de ferro e à modernização da rede rodoviária. Este programa ficou contemporaneamente conhecido como o “programa de melhoramentos materiais”.

(11) O engenheiro Frederico Pimentel afirmaria em 1863: “As vias de comunicação são para a vida das nações o que a rede arterial é para o corpo humano. Conduz esta o sangue oxigenado a todos os pontos do organismo, exploram e vivificam aquelas todas as zonas do paiz.” Transcrito por Maria Paula Diogo, *A construção de uma identidade profissional: A Associação dos Engenheiros Civis*

Portugueses – 1869 – 1937, dissertação de doutoramento em História e Filosofia das Ciências, Lisboa: UNL, 1994, p. 183.

(12) A área do Passeio Público correspondia a “comprimento 1260 palmos, largura 400 palmos, 1.123 árvores ali tinham sido plantadas”, José Augusto França, *Lisboa Pombalina e o Iluminismo*, Lisboa, 1977 p. 36.

(13) “(...) os arquitectos pombalinos que, sem porem em causa o corpo ribeirinho da cidade, intuíam a funcionalidade de um eixo ortogonal cortando Valverde e Vale de Pereiro em direcção à Circunvalação. No século XVIII, este projecto era uma ideia operativa que não implicava necessariamente uma reflexão sobre a extensão da cidade, mas um empenho material talvez estratégico, pela questão de comunicação de um centro urbano com o seu arrabalde produtivo.” Raquel Henriques da Silva, *Lisboa de Frederico Resso Garcia, 1847-1909*, Lisboa, p. 20.

(14) “(...) a administração de Pombal fizera questão em introduzir o ‘Passeio Público’ essa mais-valia arborizada, contributo à formosura da cidade, ao seu novo desígnio higienista, e ainda que fechado (no verdadeiro sentido), suficientemente direccionado para não mais Lisboa deixar de sentir que passava por ali a sua outra saída, oposta ao mar a que a levava o rio.” Manuel Graça Dias, “A transferência do passeio”, *Ler*, Lisboa, 2008, p. 43.

(15) “A esta satisfação moral e política dada à classe comercial, fiel apaniguada de Pombal (enquanto ministro foi Poder), outra correspondeu, que foi a plantação do Passeio Público que á parte mais modesta dessa mesma classe se destinava – não, decerto ao povo, que lá não podia ser admitido, na sua miséria enjorcada, não à nobreza, que tinha esses jardins (...) nem ao alto comércio, nobilitado já em companhias majestáticas ou ocupando posição similar no novo quadro social.” J. A França, “Lisboa pombalina e a estética do iluminismo”, *Lisboa iluminista e o seu tempo*, Lisboa, p. 20.

(16) Cfr. Frei da Conceição, *Gabinete histórico*, XVI, Lisboa, 1831, p. 133.

(17) “Não se encontrando ainda referenciado no levantamento topográfico por freguesias realizado em 1770 pelo sargento José Monteiro de Carvalho, surge já desenhado na Planta topográfica da cidade de Lisboa e na Plano Geral de Lisboa de Francisco Milicent, e na Carta topográfica de Lisboa e seus subúrbios, de Duarte Fava de 1807.” *Do passeio à avenida*, Lisboa: AAVV, 1998, p. 18.

(18) “(...) O jardim é grande, bonito e asseado ao velho gosto francês (...) Apesar disso não me parece que os portugueses gostem tanto de passear como os estrangeiros (...) Aos domingos ainda lá aparecem algumas mulheres das classes médias, mas senhoras de sociedade jamais. O costume de fechar o jardim ao toque das ave-marias também me parece em contradição flagrante com o fim a que ele se destina.” Carl Israel Ruders, *Viagem em Portugal, 1792-1802*, Lisboa, 1981, p. 12.

(19) A acção de D. Fernando II (), príncipe consorte na nova imagem de Lisboa é determinante. Veja-se a esse propósito, José Teixeira, *D. Fernando II: Rei-artista, artista-Rei*, Lisboa, 1986.

(20) Veja-se, a esse propósito, Alexandre Arménio Tojal: *Malaquias Ferreira Leal – Arquitecto da cidade na primeira metade de Oitocentos: O Exercício do poder regulador sobre a arquitectura privada em Lisboa*, dissertação de mestrado em História da Arte, Universidade Lusíada, Lisboa, maio de 2003.

(21) A. A. Tojal, "Ensaio da Política Renovadora na Lisboa Romântica", *Arte Teoria*, Lisboa, n. 10, 2007, p. 107.

(22) A Marquesa de Rio Maior descrevê-lo-ia nestes termos: "Um belo dia (...) encontrei o Passeio transformado (...) um elegante gradeamento substituíra o muro de pedra, entrava-se por um portão também de ferro (...) havia esplêndidas acácias logo à entrada (...). E um grande lago com repuxo (...) depois ao centro outros dois lagos com o Tejo e o Douro (...) e chorões. Um coreto magnífico para música. Muitas árvores raras (...) e ao fundo, pela altura da Rua das Pretas, uma linda cascata com avencas." Branca de Gonta Colaço, *Memórias da Marquesa de Rio Maior*, Lisboa, 1930, p. 54.

(23) "Ao fim a missa da uma hora no Loreto, lá vinha descendo o chiado frente ao Rocío, uma infinidade de ranchoa paramentados e alegres, para dar umas voltas no Passeio (...) significava os encontros das famílias, o fechar das loja, o descanso das phalanges da burocracia, as castas entrevistas amorosas seis dias esperados, a mistura das classes mais altas com as médias, e com as populares, o cultivo gradual do gosto público, a civilização numa palavra." Essas afirmações de Júlio de Castilho (1840-1918), eminente olisipógrafo português reportam-se à sua observação directa, *Lisboa antiga: Bairros orientais*, Lisboa, 1937, v. x, p. 153-154.

(24) Devem destacar-se entre outros os contributos de P. Pézerat, Thomé Gamond e Bartolomeu Déjant entre outros.

(25) Esse arquitecto português dividiu a sua carreira em três grandes domínios – o ensino, a prática de projecto e a recuperação do património tendo exercido a quase totalidade da sua actividade em território italiano.

(26) São atribuídas duas datas distintas a estes desenhos. A primeira defendida por Ruy de Andrade em "Como o artista lisboeta Alfredo de Andrade, então jovem, encarava alguns aspectos de edilícia cidadina em 1857". Separata da revista *Olisipo*, Lisboa, 2 v., abril de 1939, p. 103-106, aponta o ano de 1857; em contrapartida, Lucília Verdelho da Costa propõe uma data entre 1864-1865, *Alfredo de Andrade – 1839-1915 – Da pintura à invenção do património*, Lisboa: Vega, 1997, p. 178.

(27) Para Alfredo de Andrade existiam na cidade de Lisboa duas realidades distintas mas complementares – a frente ribeirinha e a zona que do Passeio Público se dirigia para norte – ambas passíveis de modernização e expansão.

(28) Arquitecto do município de Génova, de 2 de junho de 1818 a 3 de setembro de 1835.

(29) "Assistente de Carlo Barabino, Resasco sucedera-lhe não só no cargo de arquitecto do município, dando corpo á obra projectada pelo mestre, mas também a escola de arquitectura da academia Ligústica onde daria continuidade a um ensino baseado na tradição neoclássica." Lucília Verdelho da Costa, *Alfredo de Andrade – 1839-1915 – Da pintura à invenção do património*, Lisboa: Vega, 1997, p. 183.

(30) "Uma vez mais, poder-se-à invocar a filiação destes desenhos na cultura artística genovesa, como os projectos de Andrea Tagliachi per la sistemazione di una piazza all'Acquasola, mas revelam também uma informação mais vasta que ultrapassa o quadro da própria Itália, como a porta de Brandeburgo em Berlim, de que recolhe uma evidente influência formal e estilística." L. V. da Costa, op. cit., p. 178.

(31) "Pela sua formação Andrade encontrava-se desfasado em relação às preocupações funcionais e de especulação imobiliária que se sobrepõem a estes ideais, embora integrando um racionalismo que Haussmann normalizaria durante o Segundo Império." L. V. da Costa, op. cit., p. 84.

(32) "Sabemos que viveu em Paris de 1844 a 1846, e que aí teria assistido ao arranque das transformações encetadas na capital francesa durante o período da Monarquia de Julho. E (...) na sua qualidade de presidente do município visitou vários países europeus (para além da França, esta viagem incluiu também a Inglaterra e a Bélgica) onde algumas das principais cidades estavam a ser alvo de profundas intervenções urbanísticas." Ana Martins Barata, *Lisboa 1860-1930: Realidades, desejos e ficções*, dissertação de mestrado em História da Arte Contemporânea, FCSH, UNL, v. 1, 1999, p. 33.

(33) Dentro do seu programa de requalificação da cidade proporia "(...) intentar os grandes melhoramentos, afermosear a cidade e regular a abertura de novas ruas e alargar as antigas (...) criar uma (...) carta cadastral de Lisboa de convenientes dimensões, em que se achassem representados, bem distintos e com exactidão os massivos das edificações, os interrenos intercalados, os campos e as quintas, os jardins, pateos e os saguões com as competentes cotas de nível em toda a área da cidade (...) de modo a servir de base para o traçado de todos os futuros melhoramentos que a Câmara intentar sobre o plano da cidade". Relatório, p. 30.

(34) *Arquivo Municipal*, sessão de 8 de junho de 1859.

(35) Sessão extraordinária de 7 de junho de 1864, *Arquivo Municipal*, n. 234, p. 1867-1868.

(36) Sessão de 5 de maio de 1863, *Arquivo Municipal*, n. 169, p. 1347.

(37) Cfr. Álvaro Ferreira da Silva, "Ideais oitocentistas de modernização urbana – O embelezamento como projecto (1858-1891)", *Cidade e metrópole – Centralidades e marginalidades*, Oeiras, 2001, p. 39-51.

(38) "(...) a sua matéria regula os principais capítulos da situação urbana a um ponto que se constitui como esquema director. Como corpo jurídico específico responde aos problemas postos se os seus resultados são ineficazes, ou a aplicação morosa isso deve-se aos orçamentos insuficientes e à debilidade de acção da Câmara, mais do que a defeitos de origem." M. J. M. Rodrigues, "Lisboa – Tradição, transição e mudança – a produção do espaço urbano na Lisboa oitocentista", *Boletim Cultural da Assembléia Distrital*, Lisboa, 1979, p. 30.

(39) "Os regulamentos (de edificação) precocemente estabelecidos, pretendem simultaneamente disciplinar e harmonizar o crescimento urbano. Preocupados com a disciplina dos alinhamentos, com a proporção entre a largura das ruas e altura dos edifícios ou com a espessura das paredes, só mais tardiamente vigiam a salubridade e habitabilidade dos alojamentos. Têm, porém, um mérito assinalável para o maior protagonismo da intervenção pública: reivindicam para o Estado o controlo sobre a organização das vias urbanas e, ao mesmo tempo, fazem destas não apenas os canais de circulação mas também o instrumento privilegiado de regularização das construções e de expansão da cidade." "Modos de regulação da cidade: A mão visível na expansão urbana", A. F. da Silva, *Penélope – Fazer e desfazer a História*, n. 13, 1994, p. 122-123.

- (40) “E o projecto de representação concluía que a câmara não estava em condições de realizar esse ‘projecto de melhoramentos e aformoseamento da cidade de Lisboa, e de construcções adequadas ao importante serviço de distribuição d’agoas, limpeza e despejos de que carece.’ Assim, ‘a camara municipal de Lisboa, tendo a honra de apresentar a Vossa Magestade estas considerações, pede a Vossa Magestade que Se Digne Mandar proceder a um projecto de melhoramentos e aformoseamento da cidade de Lisboa, que preenchendo o fim a que se destina, em vista das ponderações expostas, sirva de base e norma a todas as empresas e projecto de melhoramentos futuros, de que é merecedora a capital.”
- (41) Os membros da comissão serão respectivamente Pierre Pézerat e Júlio Pereira de Carvalho como representantes da CML; na qualidade de arquitecto, Joaquim Possidónio da Silva e Guilherme da Silva Abranches como vogal do Conselho de Saúde Pública.
- (42) Crônicas da Actualidade, *Jornal do Commercio*, 18 de junho de 1874, p. 4.
- (43) Produziu textos normativos em que se destacam: *Memoria adicional à proposta feita por Francisco Martin sobre o abastecimento das águas de Lisboa*, 1847, e *Dados e estudos de abastecimento das águas e sua distribuição em Lisboa*, 1855.
- (44) “J’ai pu depuis treize ans, dans mês fonctions d’ingenieur de la chambre municipale; élaborer une foule de projets, dont l’exécution doit concourir à la reconstruction et embellissement de cette capitale.” *Mémoire sur les études d’améliorations et embélissements de Lisbonne*, Lisboa, 1865, p. 3.
- (45) “(...) J’exprimais le désir de voir tous ceux qui peuvent concourir à l’oeuvre de régénération de Lisbonne, faire une visite à cette grande capitale des arts et du progrès matériel, et d’en étudier les ressources et l’organisation. Ce n’est ce que j’ai fait seulement, dans mon dernier séjour en France ou j’ai été favorisé dans mes observations et mes études par tous les chefs des différentes branches (...).” *Mémoire sur les études d’améliorations et embélissements de Lisbonne*, Lisboa, 1865, p. 10.
- (46) Cfr. *Anais do município de Lisboa*, 1856-1859, 26-12-1859.
- (47) “Ce n’est pas cependant que je veuille prétendre que nous copions tout ce qui se pratique à Paris, surtout en tout ce qui touche à l’emploi de son enorme budget qui années commune dépense 150 à 180 millions pour ses services ordinaires et les travaux neufs en orverture de boulevards, de places, squars, promenades, monuments publiques, approvisionnement d’eau, expropriations, etc.” *Mémoire sur les études d’améliorations et embélissements de Lisbonne*, Lisboa, 1865, p. 22.
- (48) “Un siecle après les architectes du marquis de Pombal, Pézerat rêvait, lui aussi, d’une Lisbonne nouvelle, ‘régénérée’ moderne. Il fut le seul à le faire, de son temps, avec une telle conscience des problèmes de l’urbanisme poses, à un niveau international – et polytechnicien, il ne manquait pas d’exiger, pour cela le talent de l’artiste, car à son Avis, c’était ‘une grande erreur de surbordonner les architectes aux ingénieurs’. Architecte de formation néoclassique lui même, et le dernier de son espèce à Lisbonne, Pierre Joseph clot le cycle stylistique annoncé par la grande entreprise ‘pombaline’ le lendemain du tremblement de terre de 1755 – en même temps qu’il annonce la ville qui se développera vingt ans ou trente après sa mort.” J. A. França, “Pierre Joseph Pezerat (1801-1872) le dernier architecte neoclassique à Lisbonne”, *Bulletin de la Société de l’Histoire de l’Art*, Paris, 1979, p. 235.
- (49) Enquadra-se, neste processo, a proposta apresentada em 21 de janeiro de 1864: “a abertura de uma ampla avenida, que continue o Passeio Publico até à estrada de circumvallação.” Relatório apresentado pelo Ex.mo sr. presidente da Câmara Municipal de Lisboa, Barão de Santa Engrácia, em sessão de 2 de janeiro de 1864. *Archivo Municipal*, n. 217, p. 1735.
- (50) Devem assinalar-se neste contexto o projecto de lei destinado a “permitir e facilitar a abertura de uma avenida desde o centro de lisboa até fora da cidade”, 28 de janeiro de 1874, *Diário da Câmara dos Deputados*, p. 237 (deputados da opposição a Fontes Pereira de Melo – Pereira de Miranda e Saraiva de Carvalho).
- (51) Destacam-se, entre outros, o *Jornal da Noite*, Lisboa, 1871-1892; o *Diário Illustrado*, Lisboa, 1872-1911; e o *Jornal do Commercio*, Lisboa, 1853-1969.
- (52) Sessão de 18 de dezembro de 1873, *Archivo Municipal*, n. 60, p. 1913.
- (53) Idem, *Ibid.*
- (54) Proposta do vereador José Maria Osório, *Archivo Municipal*, 1879, p. 372.
- (55) *Archivo Municipal*, sessão de 12 de agosto de 1879.
- (56) Projecto definitivo da artéria aprovado na sessão municipal de 21 de julho de 1879.
- (57) Entre 1878 e 1885 Gregório Rosa Araújo foi presidente da Câmara, depois de vários mandatos como vereador (1872-1874) e vice-presidente (1876-1878), continuando mesmo após 1885 como vereador até 1890.
- (58) “Frederico Ressano Garcia, (...) fora aluno do Primeiro Curso da Escola Politécnica (1861-1865), tendo depois frequentado, durante três anos, a École Impériale des Ponts et Chaussées de Paris (1866-1869) onde, no conjunto dos dez alunos que terminaram o curso em 1869, se classificou em terceiro lugar”, R. H. da Silva, *Lisboa de Frederico Ressano Garcia*, 1847-1909, Lisboa, p. 20.
- (59) Os trabalhos da 1ª Comissão de Melhoramentos com destaque para a proposta de Pezerat e estudos de Bartolomeu Déjante que elaborara para o Ministério das Obras Públicas intitulados *Projectos para a Avenida Central*.
- (60) R. H. da Silva, “Urbanismo; Caminhos e Planos”, *Lisboa em movimento 1860-1920*, Lisboa, 1994, p. 51.
- (61) Na sequência da vontade de se rematar a avenida da Liberdade com um parque foi organizado em 1887 um concurso internacional para a elaboração de um projecto que foi ganho por H. Lusseau. O projecto que ficou concluído em 1894 integrava os equipamentos adequados ao quotidiano e ao lazer burgueses – café-concerto, quiosques, teatro, um jardim zoológico e um aquário. Integraria ainda cascatas, lagos, pavilhões. Mas desinteligências entre o architecto paisagista e a CML, entre outros factores adiaram a sua materialização até á década de 1940 do século 20.
- (62) *Memória descriptiva do projecto das ruas adjacentes ao futuro Parque da Liberdade*. Transcrito por M. J. M. Rodrigues, *Lisboa – Tradição, transição e mudança – a produção do espaço urbano na Lisboa oitocentista*, Lisboa 1979, p. 75.

(63) A data de celebração do casamento do futuro D. Carlos (1863-1908) com D. Amélia de Orléans (1865-1951), que ocorreu em 22-6-1888, foi o momento escolhido para a inauguração da avenida da Liberdade.

(64) Só com a lei de 9 de agosto de 1888 é constituído o instrumento base de expropriação dos solos.

(65) *“O terceiro quartel do século XIX é caracterizado por uma realidade nova na história da fazenda municipal: o recurso continuado à contracção de dívida, com o objectivo de proceder à modernização da cidade. Inicia-se em 1873, mas é sobretudo a partir de 1877, com os três sucessivos empréstimos contraídos junto do Banco Lisboa & Açores, que aumenta o recurso à emissão de dívida como meio extraordinário de financiamento e se entra numa fase de acréscimo continuado das despesas municipais”*, J. A. F. da Silva; Ana Cardoso de Matos, *Urbanismo e modernização das cidades: O “embellazamente” como ideal*, Lisboa 1858-1891, *Scripta Nova*, Barcelona, 2000, p. 13.

(66) *“A construção da Avenida da Liberdade é sujeita a hiatos e não representa mais do que uma tentativa de expansão para Norte sem tocar nos problemas fundamentais que já se punham”*, M. J. M. Rodrigues, Lisboa – Tradição, transição e mudança – A produção do espaço urbano na Lisboa Oitocentista, *Boletim Cultural da Assembléa Cultural*, Lisboa, 1979, p. 76.

(67) Engenheiro militar a partir de 1856, passando, em 1857, a estar ao serviço do Ministério das Obras Públicas tendo realizado, nessa qualidade, diversos trabalhos ligados, principalmente, às áreas da circulação viária e ferroviária. Membro fundador da Associação dos Engenheiros Cívicos Portugueses. Publicou textos técnicos em publicações periódicas da capital em que se destaca *Melhoramentos de Lisboa e seu porto*, que será publicado a partir de vários artigos em 1883.

(68) Miguel Pais publicara uma série de artigos no *Diário de Notícias* entre 1884-1885, depois reunidos em opúsculos sob o título de *Engrandecimento da avenida da Liberdade*, o 1ª e 2ª publicados em 1886, e o 3ª em 1887.

(69) Miguel Correa Pais, *Engrandecimento da avenida da Liberdade*, Opúsculo II, Lisboa, 1886, p. 4.

(70) Exerceu essa acção em dois períodos distintos: de 1872 a 1873 e de 1874 a 1875.

(71) Simões Margiochi, *Duas palavras acerca da avenida da Liberdade*, Lisboa, 1886, p. 4.

(72) Cerca de dois terços dos nomes referidos no texto se reportam a engenheiros: Fontes Pereira de Melo, João Crisóstomo, P. J. Pézerat, Joaquim Tomás Lobo de Ávila, Frederico Ressano Garcia, Miguel Correia Pais, Joaquim Margiochi, entre outros.

Marieta Dá Mesquita

Licenciada em História, pela Faculdade de Letras da Universidade Clássica de Lisboa e doutora em Arquitectura pela Faculdade de Arquitectura da Universidade Técnica de Lisboa, na especialidade de História da Arquitectura, com dissertação subordinada ao tema: “História e arquitectura – Uma proposta de Investigação – O Palácio dos Marqueses de Fronteira como Situação exemplar da arquitectura residencial erudita em Portugal.

Faculdade de Arquitectura da Universidade Técnica de Lisboa

Rua Sá Nogueira

Pólo Universitário do Alto da Ajuda

1349-055 Lisboa – Portugal