

Torres Pidwell: Residências Artísticas em Sines

Visões de Lisboa (1854 - 1930): Alfredo de Andrade e Piérre Joseph Pézerat



Escola de Tecnologias e Arquitetura
Departamento de Arquitetura e Urbanismo
Mestrado Integrado em Arquitetura

Joana Filipa Marques Rodrigues

Trabalho de Projeto submetido como requisito parcial para obtenção do grau de Mestre em
Arquitetura

Torres Pidwell: Residências Artísticas em Sines

Tutor: Professor José Neves, Professor Auxiliar Convidado, ISCTE-IUL

Visões de Lisboa (1854 - 1930): Alfredo de Andrade e Piérre Joseph Pézerat

Orientadora: Professora Doutora Paula André, Professora Auxiliar, ISCTE-IUL

Outubro, 2016

Índice Geral

Parte I – Trabalho de vertente Prática

TORRES PIDWELL: Residências Artísticas em Sines.....7

Parte II – Trabalho de Vertente Teórica

VISÕES DE LISBOA (1854 – 1930): Alfredo de Andrade e Piérre Joseph Pézerat.....71



Trabalho de Vertente Prática

TORRES PIDWELL:

Residências Artísticas em Sines

Componente Prática de Unidade Curricular de Projeto Final de Arquitetura

Mestrado Integrado em Arquitetura

Joana Filipa Marques Rodrigues

Tutor da Vertente Prática: Professor José Neves

ISCTE-IUL

Índice

Componente Prática de Grupo	11
Componente Prática Individual	35
Levantamento Fotográfico.....	37
Implantação.....	41
Processo	45
Memória Descritiva.....	63
Desenhos Técnicos.....	69

Componente Prática de Grupo

TORRES PIDWELL: Residências artísticas em Sines

Componente prática de grupo realizada conjuntamente com:

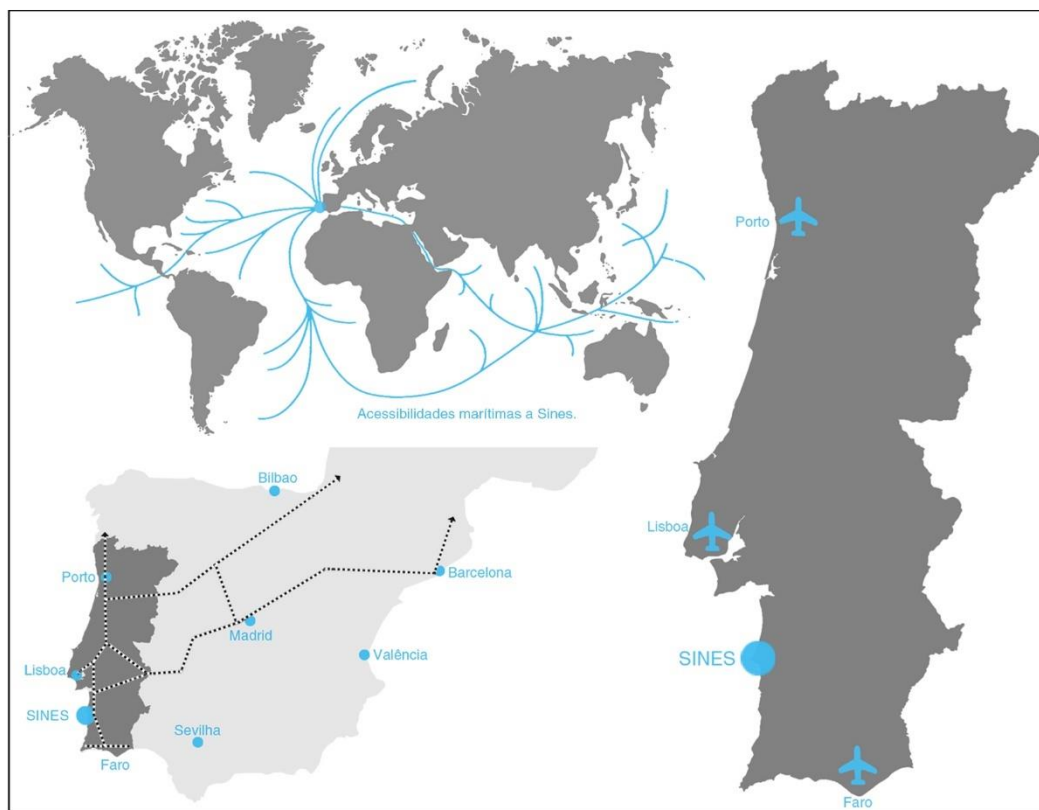
João Pedro Francisco e Susana André

«Suponhamos que a cidade de Sines vai passar a acolher artistas, de forma organizada e sistemática, em regime de residência artística.»



“Qualquer ficção começa por: suponhamos que...”, como explicou Malraux, e qualquer exercício de projeto de arquitetura não pode deixar de começar por uma ficção, num determinado lugar.



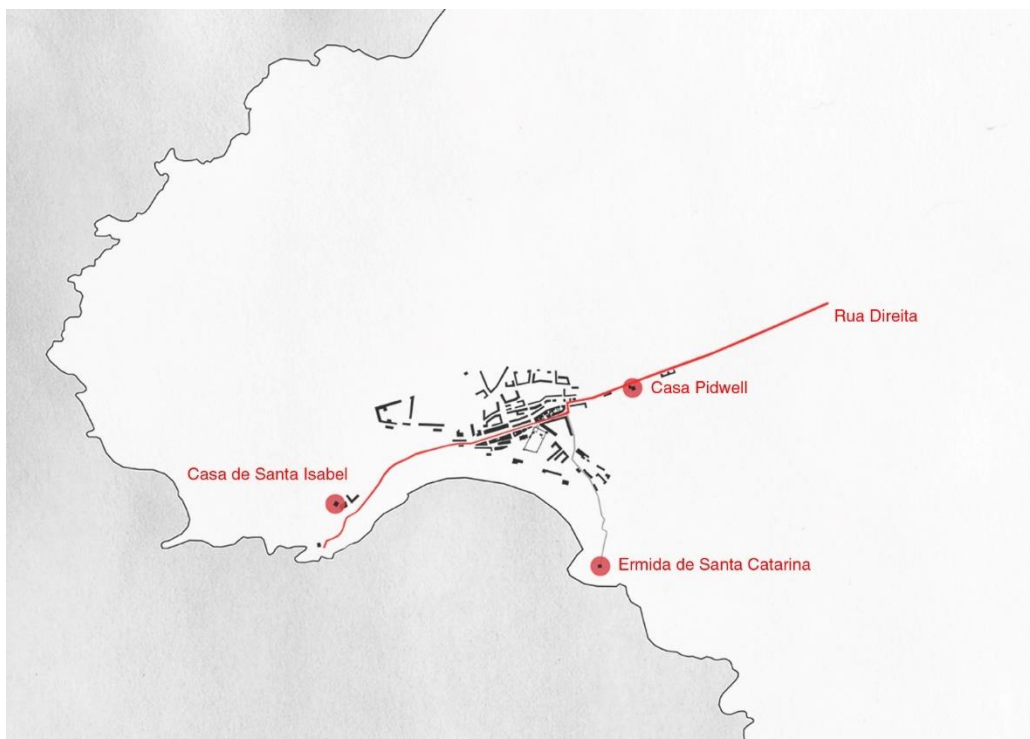


I. 1 – Elaborado pelos autores – Esquema de Enquadramento de Sines

«Das circunstâncias que tornam Sines num lugar especialmente indicado para trabalhar a partir desta ficção, destacam-se as seguintes:

1. A relação de proximidade com Lisboa, por terra, e de acessibilidade ao resto do mundo, por mar;
2. A beleza da situação geográfica original;
3. A colisão evidente, na arquitetura, na cidade e na paisagem de Sines, de duas formas distintas de transformar e ocupar o território: por um lado, uma transformação lenta e contínua, constituída por intervenções de escala variada, que se dão em estreita relação com a topografia; por outro lado, uma transformação quase instantânea, fruto de um plano totalizante não cumprido integralmente, constituída por intervenções de grande porte, que parecem ignorar as intervenções anteriores e que se dão apesar da topografia, alterando-a profundamente
4. A memória das três casas Pidwell, cujas diferentes implantações são peças chave que esclarecem a estrutura urbana, económica e social da cidade, a sua evolução e as suas contradições, e a memória de dois dos seus últimos habitantes: o artista Emmérico Nunes, e principalmente, o poeta Al Berto;
5. O objetivo principal proposto pela Trienal de Arquitetura para o concurso: “equacionar a potência produtiva do lugar”;
6. A previsão de um novo crescimento do porto, das suas infraestruturas e capacidade produtiva;
7. A percentagem (mais baixa de sempre) de cerca de 0.1% do orçamento do Estado atribuída à cultura nos últimos anos, em Portugal.»

(retirado do enunciado)

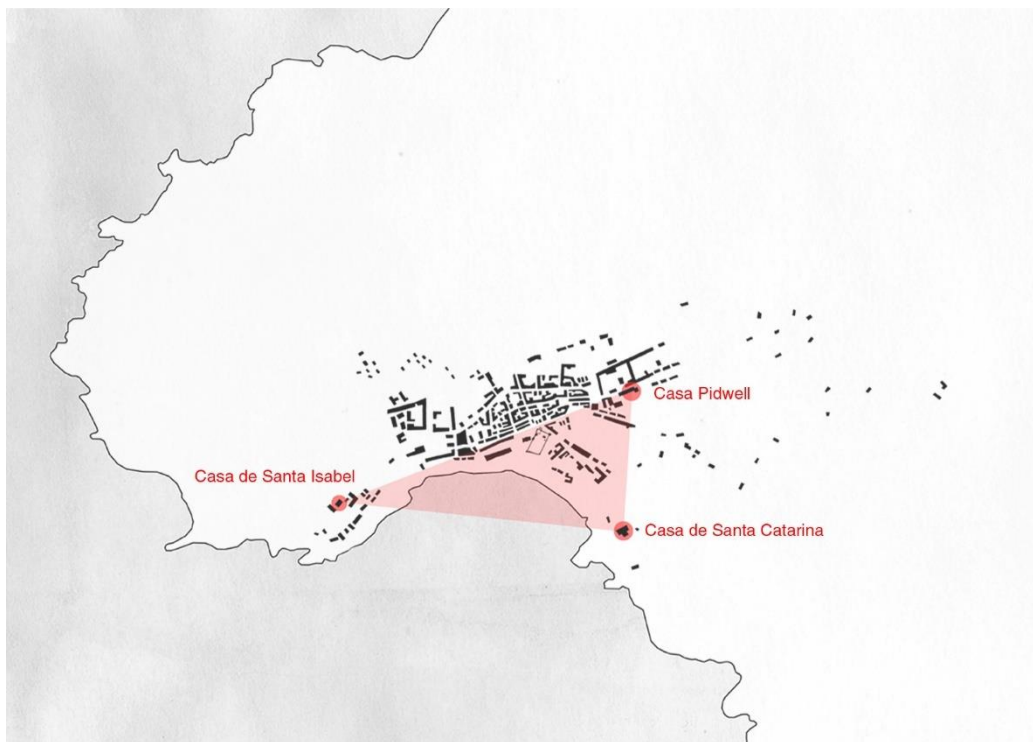


I. 2 – Elaborado pelos autores – As casas Pidwell na evolução urbana de Sines (1930)

As instalações para as residências artísticas destinam-se a 30 artistas visuais, 30 escritores e 30 músicos, contemplando os espaços de trabalho e as respetivas habitações, assim como o programa complementar que o grupo ache necessário.

Como intervenção urbana propõe-se a ocupação do território através de três torres, implantadas em pontos estratégicos da estrutura urbana de Sines: as duas casas Pidwell ainda existentes, e o rochedo à beira mar, outrora parte da falésia

O desenvolvimento urbano de Sines tem início no castelo, e desenrola-se ao longo da antiga Rua Direita, paralela à baía. Esta reta era o principal ponto de entrada na vila a partir do interior alentejano.



I. 3 – Elaborado pelos autores – As casas Pidwell na evolução urbana de Sines (1960)

No fim do séc. XIX chegam a Sines dois irmãos: Charles e Samuel Pidwell, que vindos da Cornualha, procuravam desenvolver a sua atividade na área da agricultura e no ramo da cortiça. Estes mandam edificar as suas habitações implantadas nos três pontos chave da cidade:

- A Casa Pidwell a leste da Rua Direita, marcando a chegada a Sines e a entrada na vila;
- A Casa de Santa Isabel, situada na extremidade poente da baía, junto ao forte do Revelim, ponto de defesa da cidade;
- A casa de Santa Catarina, construída nos anos 40 perto da antiga ermida de Santa Catarina, na extremidade nascente da baía, oposta à Casa de Santa Isabel. A casa de Santa Catarina foi posteriormente destruída, por um incêndio em 1994.



I. 4 – Elaborado pelos autores – A indústria na mancha urbana de Sines (1988)

Até ao surgimento da mancha industrial que rodeia a cidade as Casas Pidwell foram os três pontos dominantes da estrutura urbana de Sines. Contudo têm vindo a ser desconsiderados ao longo dos últimos anos, estando na atualidade completamente devolutos.

Assim surge o conceito de aproximar a cidade à escala industrial, não a recusando e tentando integrá-la na realidade urbana. Através de três novas torres, locais artísticos que marcam e enfatizam os pontos estruturantes do desenvolvimento da estrutura urbana de Sines.

Estas torres albergam as residências artísticas, dividindo-se uma arte por torre. Complementar às residências propõe-se a criação de um parque urbano e de um refeitório comunitário. O parque urbano será implantado no centro da cidade, zona que atualmente se encontra fechada à comunidade e que carece de um espaço verde consolidado. O refeitório situa-se junto ao Castelo de Sines, aproveitando-se os patamares que sustentam o terreno e usando o edifício para proporcionar uma nova zona de ligação da cota marginal à cota do planalto. Com este refeitório pretende-se fomentar o convívio entre artistas de diferentes áreas e culturas, em contraste com o isolamento e concentração proporcionados pelas residências nas torres, funcionando como o grande ponto de reunião da proposta, onde os artistas se dirigem e se podem juntar, também com a comunidade. Estes dois programas são os que procuram responder não apenas às necessidades do programa, mas também da cidade e seus habitantes.



I. 5 – Elaborado pelos autores – A industria na mancha urbana de Sines (2005)

Os objetivos desta proposta são:

- Trazer a Sines um novo sentido cultural e artístico, que tire o máximo partido das circunstâncias que a cidade oferece no meio artístico, nomeadamente através da Escola das Artes de Sines e do Centro Cultural de Sines (projetado pela equipa de Arquitetos Aires Mateus)
- Trabalhar uma nova escala no território, através de um processo de verticalização que aceite a presença industrial e que funcione como uma alternativa à expansão da mancha urbana no sentido horizontal, por esta ser impossibilitada pelas previsões de crescimento do porto de Sines e da exploração da pedreira a nascente da cidade



I. 6 – Fotografia dos autores – Casa Pidwell

Casa Pidwell

A Casa Pidwell foi erguida logo à entrada da cidade na estrada que ligava o interior alentejano ao porto de Sines, a antiga Rua Direita. Esta casa é construída à imagem de uma outra casa existente em Penzance, de seu nome Morrab House.

Este edifício é definido como representativo de um “gosto eclético popular ao redor de 1900, numa síntese com soluções tradicionais da arquitectura tradicional portuguesa. As fachadas, marcadas por uma distribuição regular dos vãos, são animadas por moldurações e pilastras de argamassa.”¹

Contudo a Casa Pidwell encontra-se despida de muitos destes elementos que a caracterizavam, nomeadamente “o jardim, os muros e o portão de entrada que definiam a hierarquia dos espaços exteriores, e até mesmo a relação com o tecido urbano foi destruída com a construção do Bairro 1º de Maio, que vem cortar a antiga estrada que ligava Sines ao interior do Alentejo.”²

É possível observar que o edifício sofreu diversas alterações ao longo do tempo. É incerto se o anexo foi construído inicialmente ou se foi acrescentado mais tarde. Conclui-se que esta casa teve um outro anexo, devido às marcas de um telhado de duas águas que marca o alçado sudoeste, sendo também perceptível essa alteração na planta da cidade de 1960. Também no alçado sul do anexose encontram vestígios de outra construção da qual não existe qualquer tipo de registo.

Ainda hoje este edifício assume um carácter notável destacando-se de tudo o que o rodeia, assim como quando foi erigido se encontrava num local absolutamente marcante no planalto, dominando o momento de chegada à cidade.

¹ Plano de Pormenor da Casa Pidwell (Relatório), novembro 2011, p. 13

² Plano de Pormenor da Casa Pidwell (Relatório), novembro 2011, p. 13



I. 7 – Fotografia dos autores – Casa de Santa Isabel

Casa de Santa Isabel

A Casa de Santa Isabel foi construída no lado oposto da cidade, também na sua periferia, num planalto capaz de dominar o oceano e a baía, junto a um dos pontos de defesa da cidade: o Forte do Revelim.

A sua linguagem arquitetónica é semelhante à da Casa Pidwell, mas diferencia-se pela ausência do anexo. Outra diferença entre as duas casas, é que Santa Isabel está assente sobre uma cave, onde se situavam as zonas de serviço (cozinha e afins). O piso térreo era composto por um salão de estar e jantar, enquanto o primeiro piso se destinava aos quartos.

É pouca a informação encontrada sobre esta casa, tanto em termos históricos quanto cartográficos.



I. 8 – Casa de Santa Catarina

Casa de Santa Catarina

Anos mais tarde é construída a Casa de Santa Catarina, localizada onde anteriormente se encontrava a ermida de Santa Catarina, próximo de um outro forte que defenderia a cidade. Desconhece-se a data de construção desta casa e nenhuma informação se encontra sobre a mesma. Apenas se sabe que esta era descrita como uma “grande casa senhorial” e que foi destruída por completo num incêndio em 1994.



I. 9 – Elaborado pelos autores - Planta geral da proposta



I. 10 – Maquete de estudo, Escala 1:1000



I. 11 – Elaborado pelos autores – Fotomontagem de conceito



I. 12 – Elaborado pelos autores – Fotomontagem de conceito

Componente Prática Individual

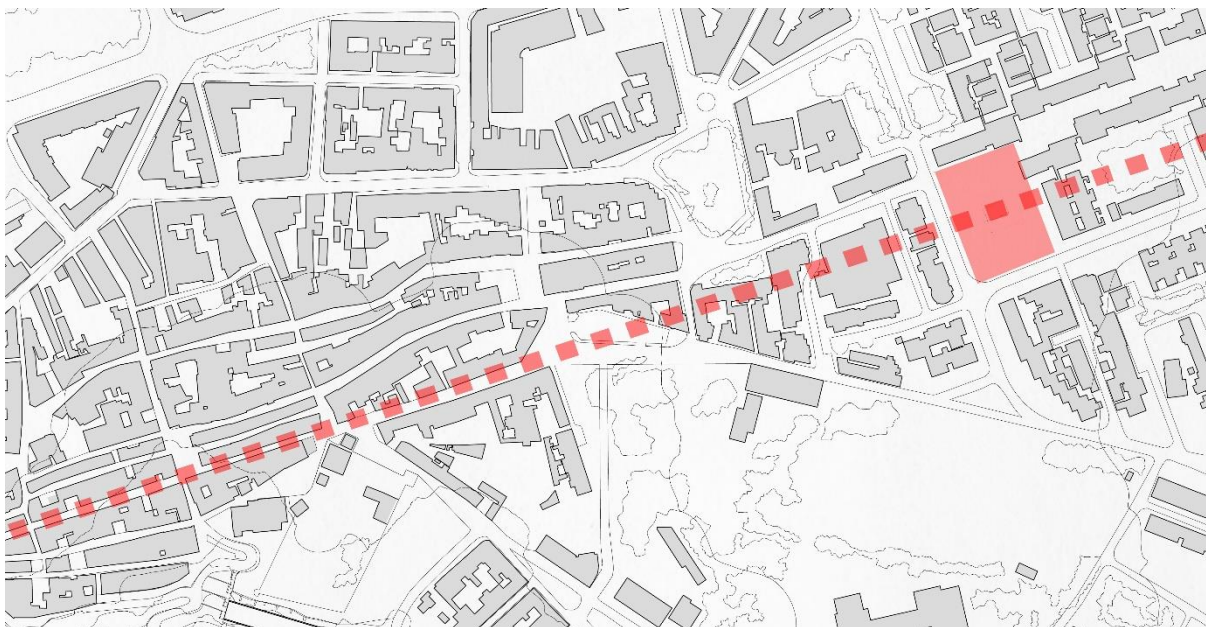
Torre dos Músicos

Levantamento Fotográfico





Implantação



I. 13 – Elaborado pela autora – Esquema de Implantação da Torre dos Músicos

A área bruta da zona de implantação ronda os 4000m².

O programa a ser desenvolvido consiste em residências artísticas para músicos, e num programa público complementar, neste caso, estúdios de gravação.

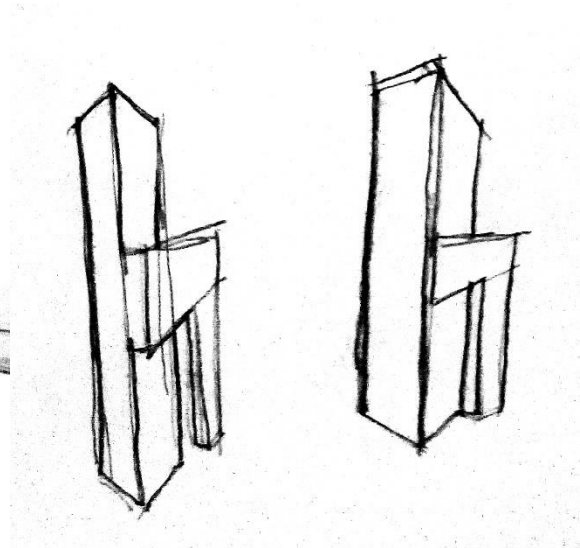
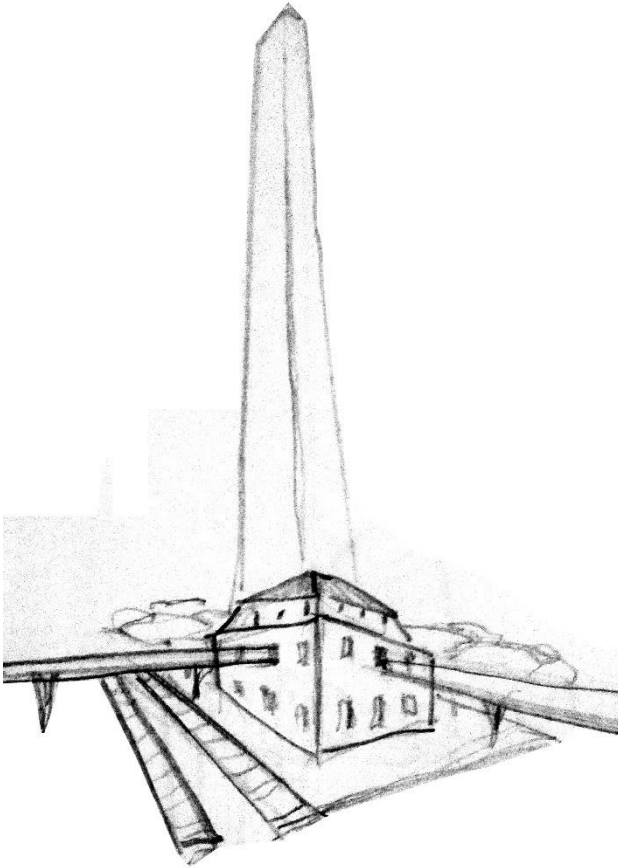
A implantação da torre procurou desde o início uma relação com o território, e com a envolvente ao local de intervenção. Este é ladeado a norte e a este pelo Bairro 1º de Maio, e por duas vias nos restantes lados. É neste lote que se encontra a Casa Pidwell, que marcava a entrada em Sines através da antiga Rua Direita.

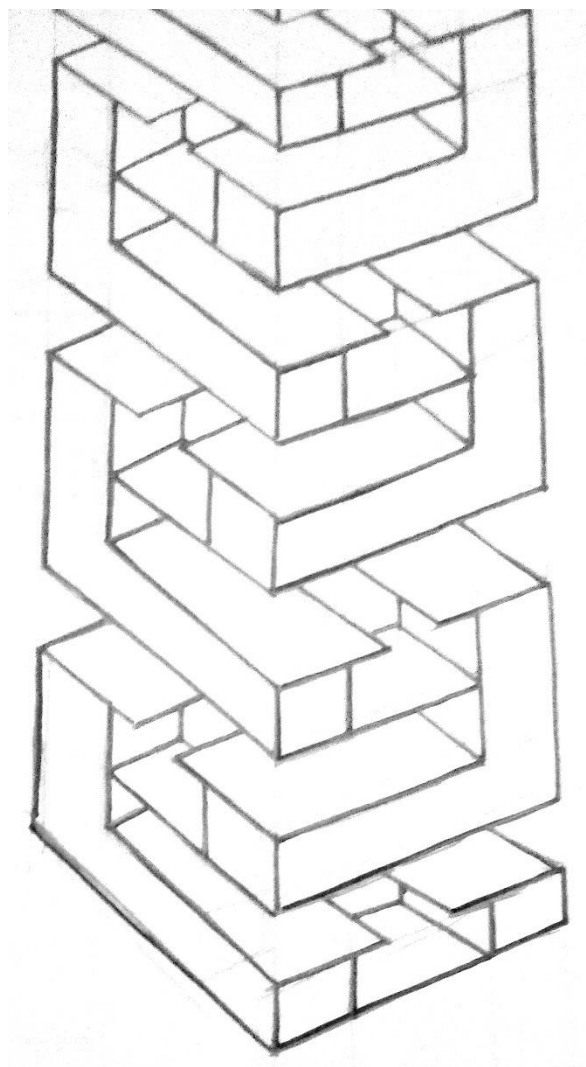
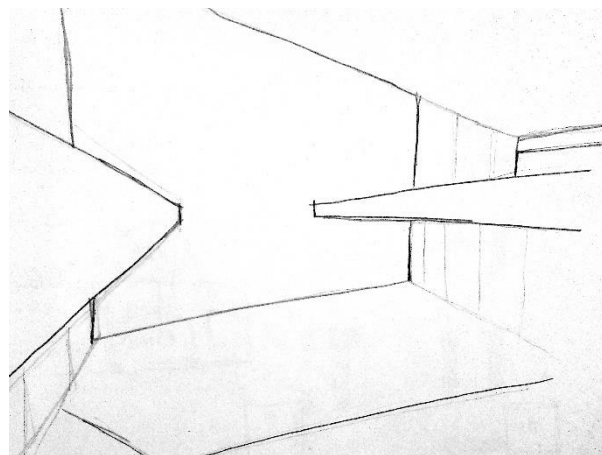
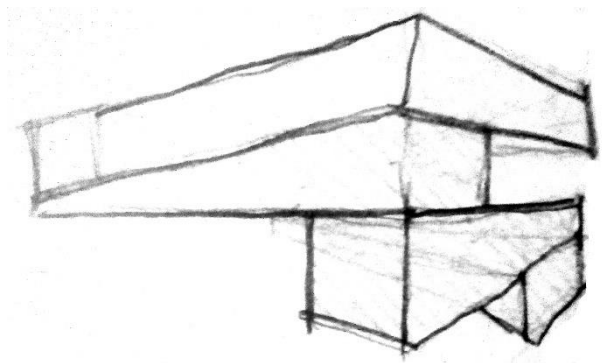
A presença desta rua ainda é perceptível na malha urbana da cidade, nomeadamente na zona velha. Contudo a relação direta com o interior alentejano já não se verifica, devido às construções posteriores que cortaram esta ligação. É assim que surge o pretexto para a implantação do projeto.

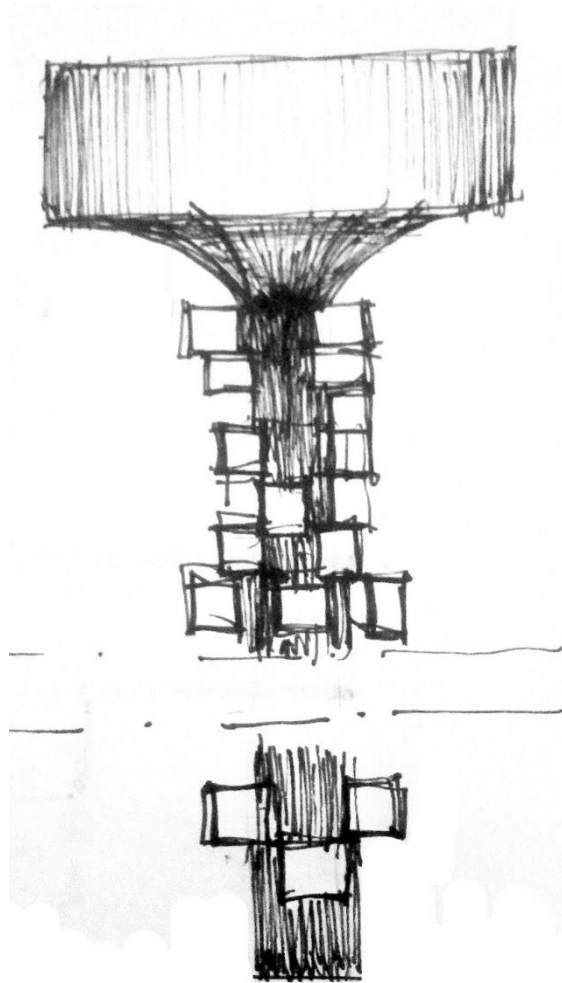
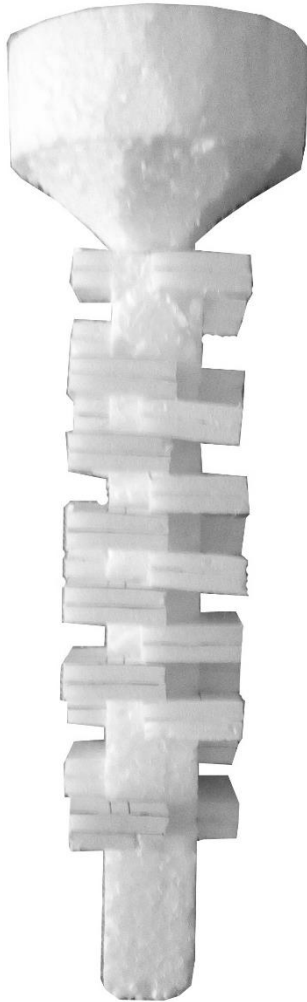
A torre é implantada no enfiamento da antiga Rua Direita, como forma de evidenciar a sua posterior presença, ao mesmo tempo que, pela sua altura, cria um fundo ao troço ainda existente desta rua.

Processo

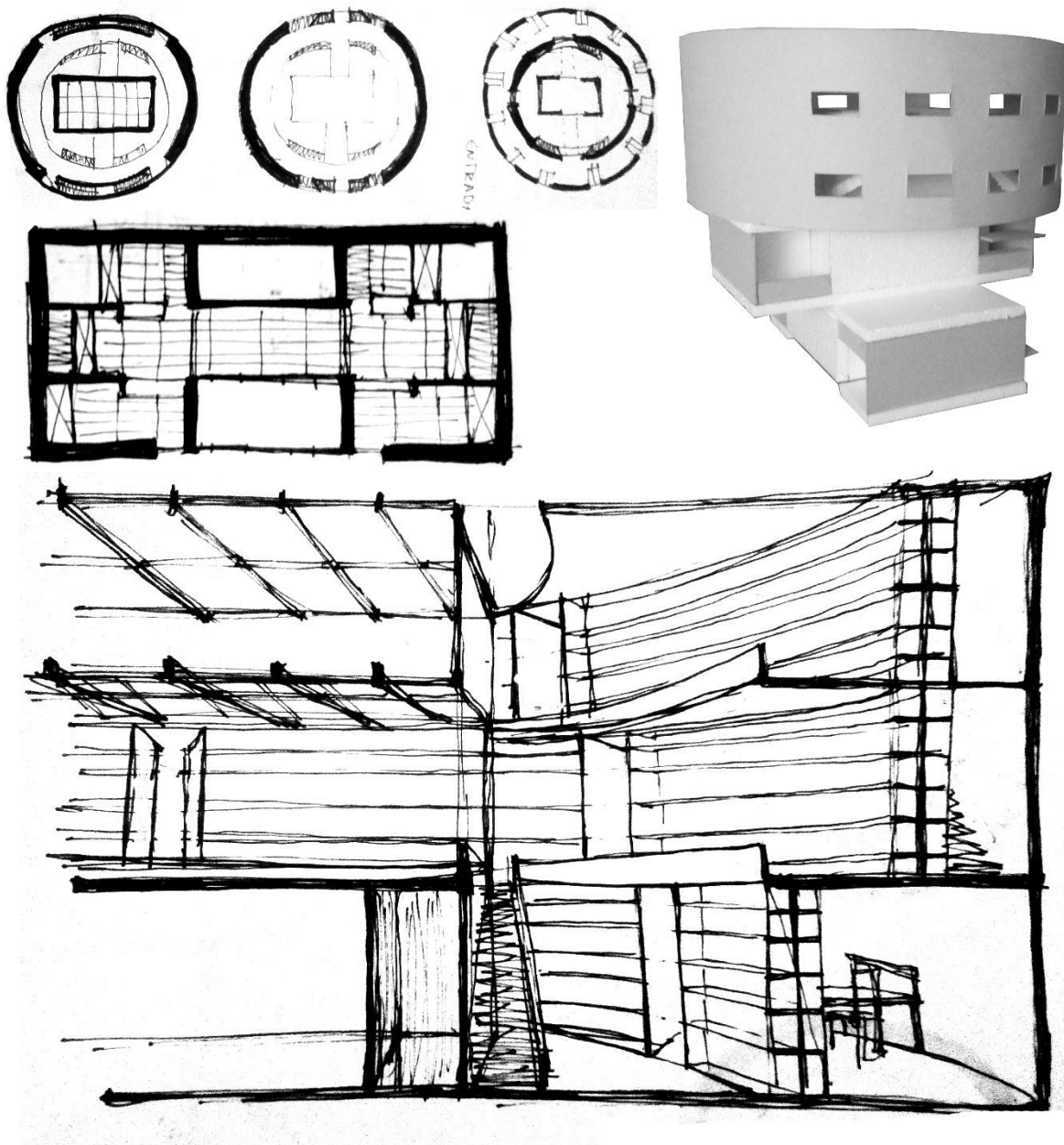
Esquiços e Maquetes de Estudo

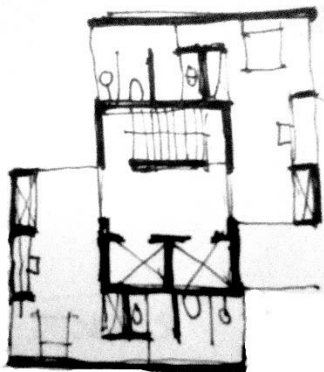
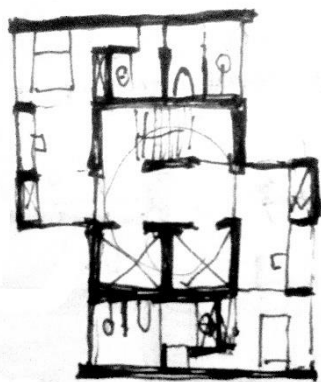
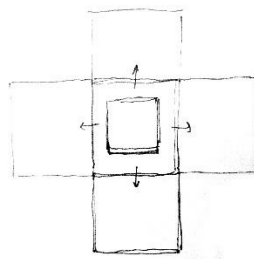


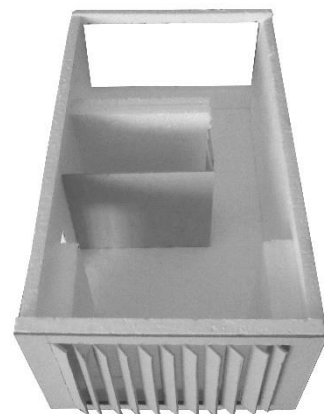
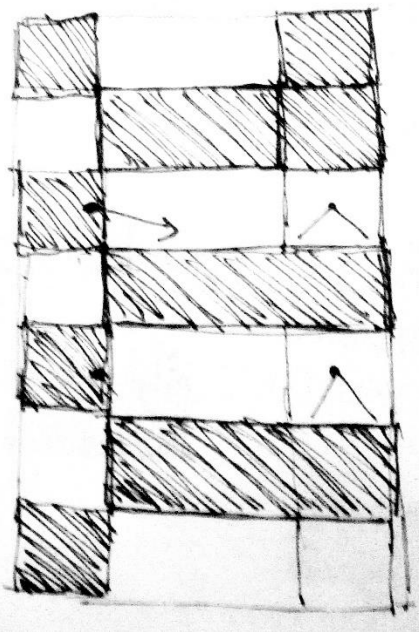
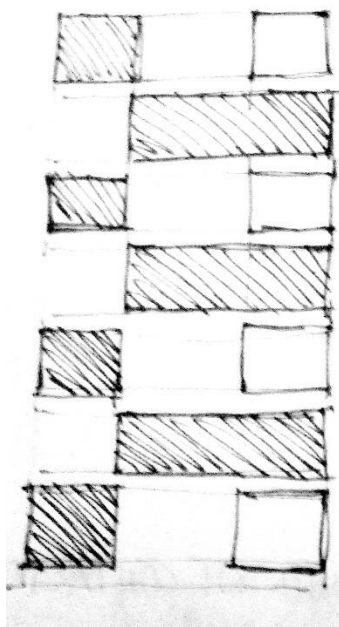
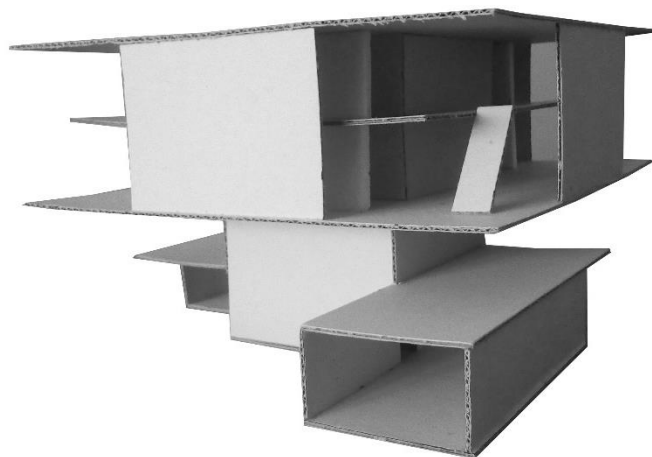
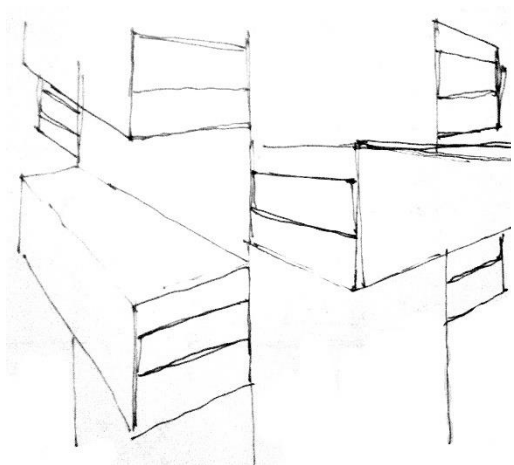


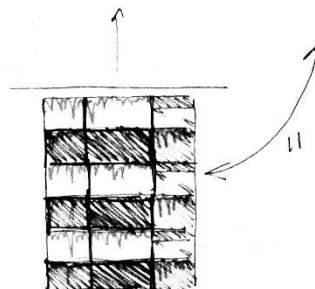
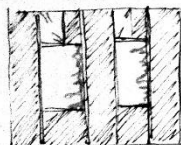
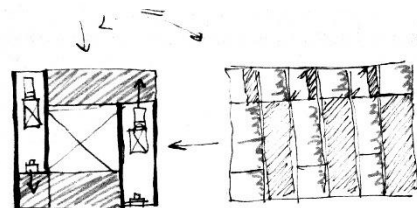
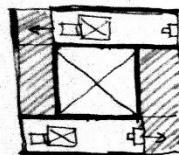
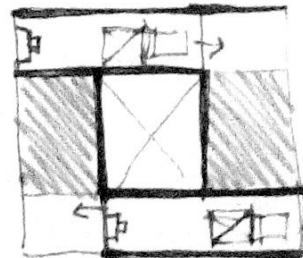
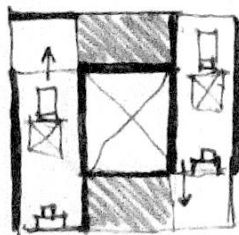
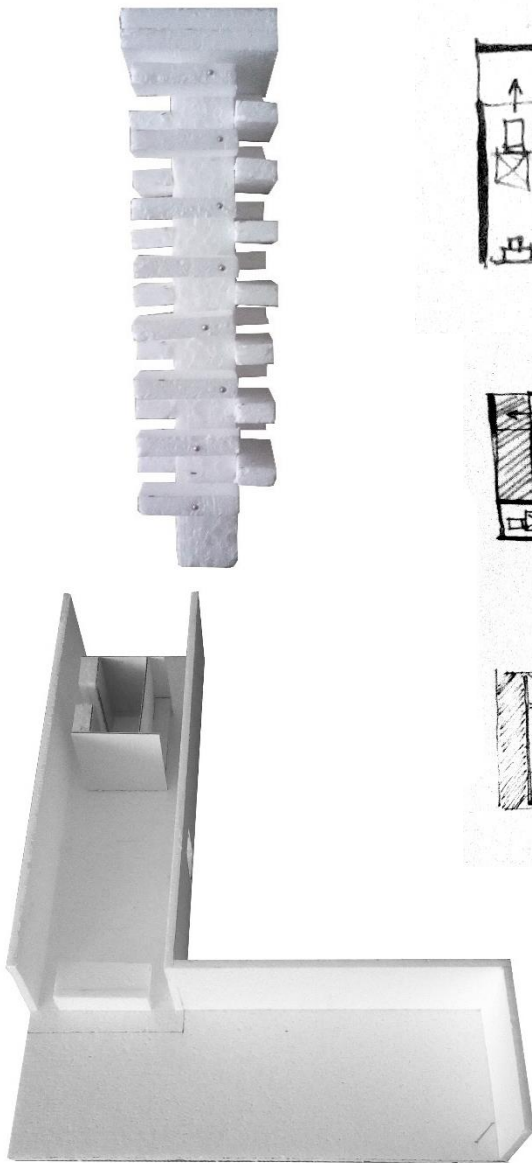


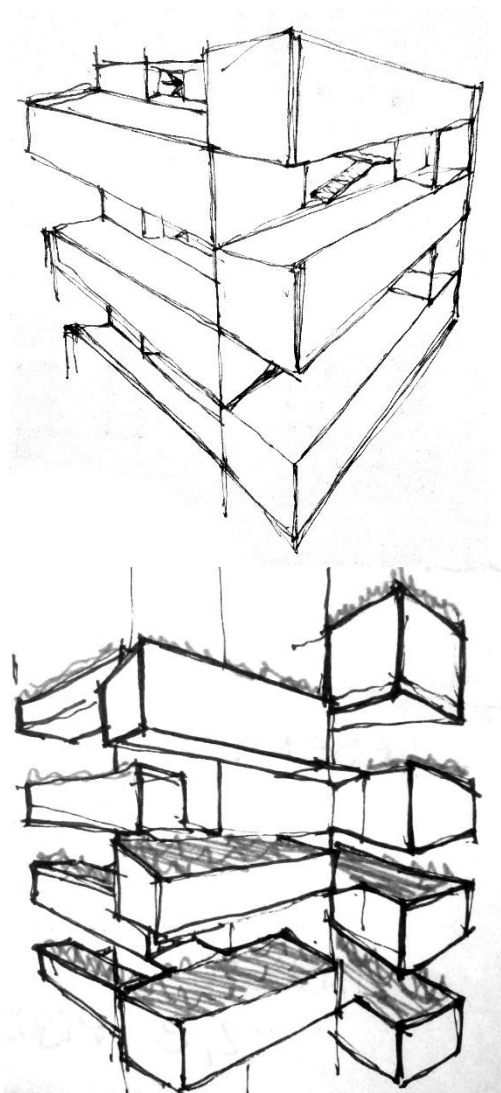
Torres Pidwell: Residências Artísticas em Sines

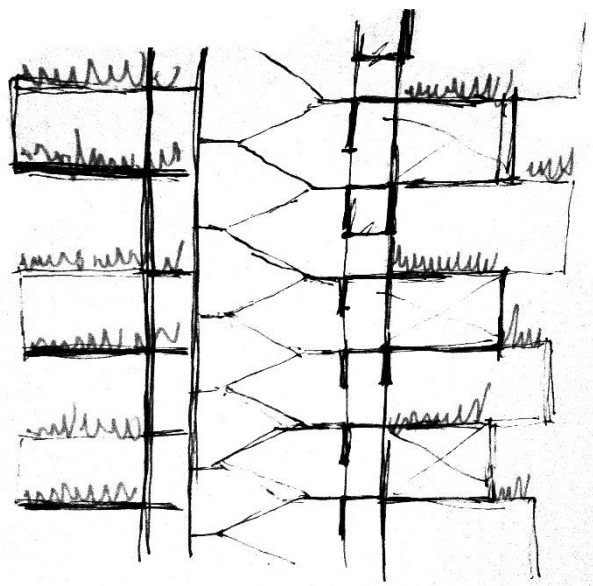
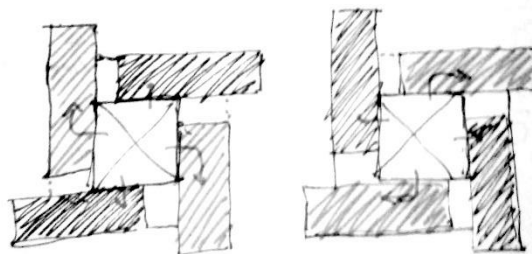
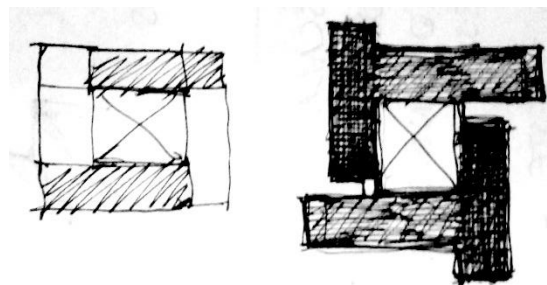


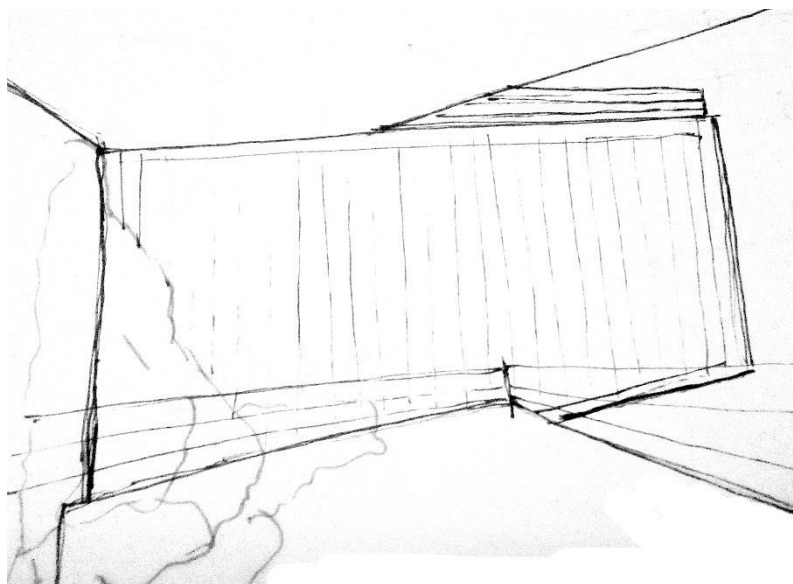
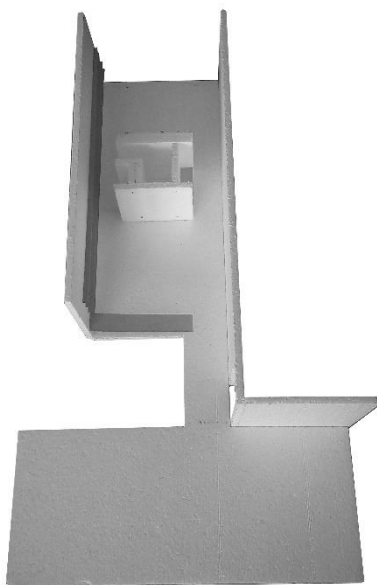
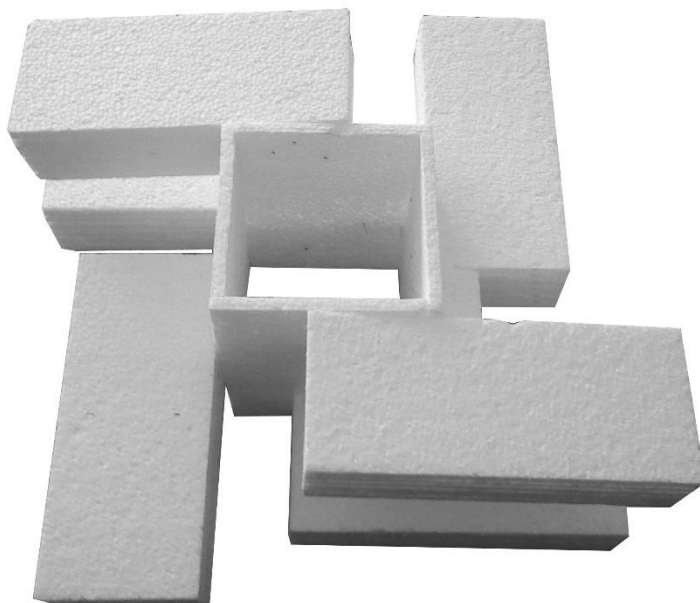


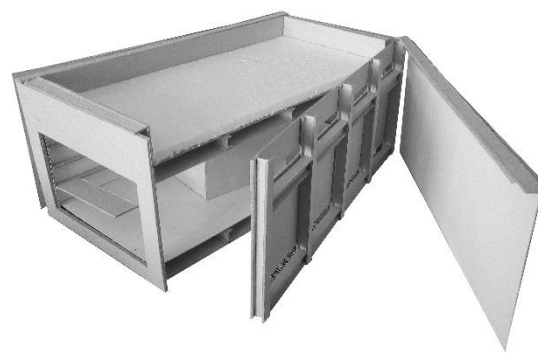
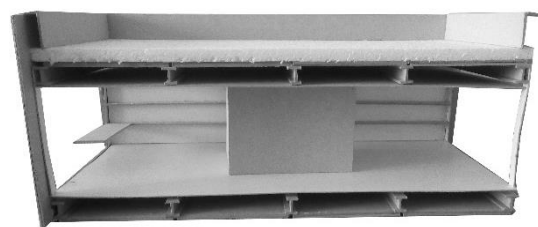
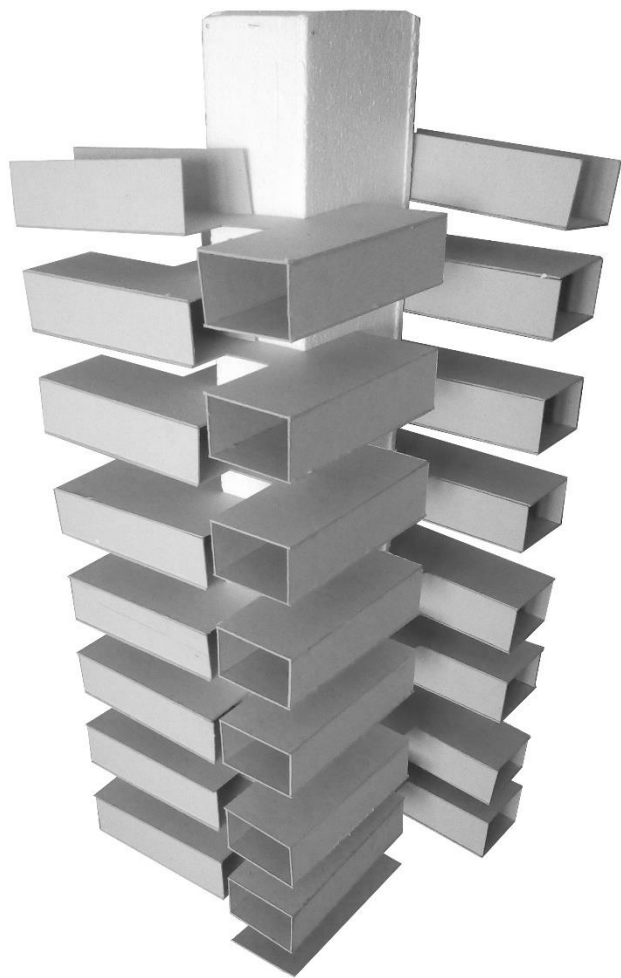


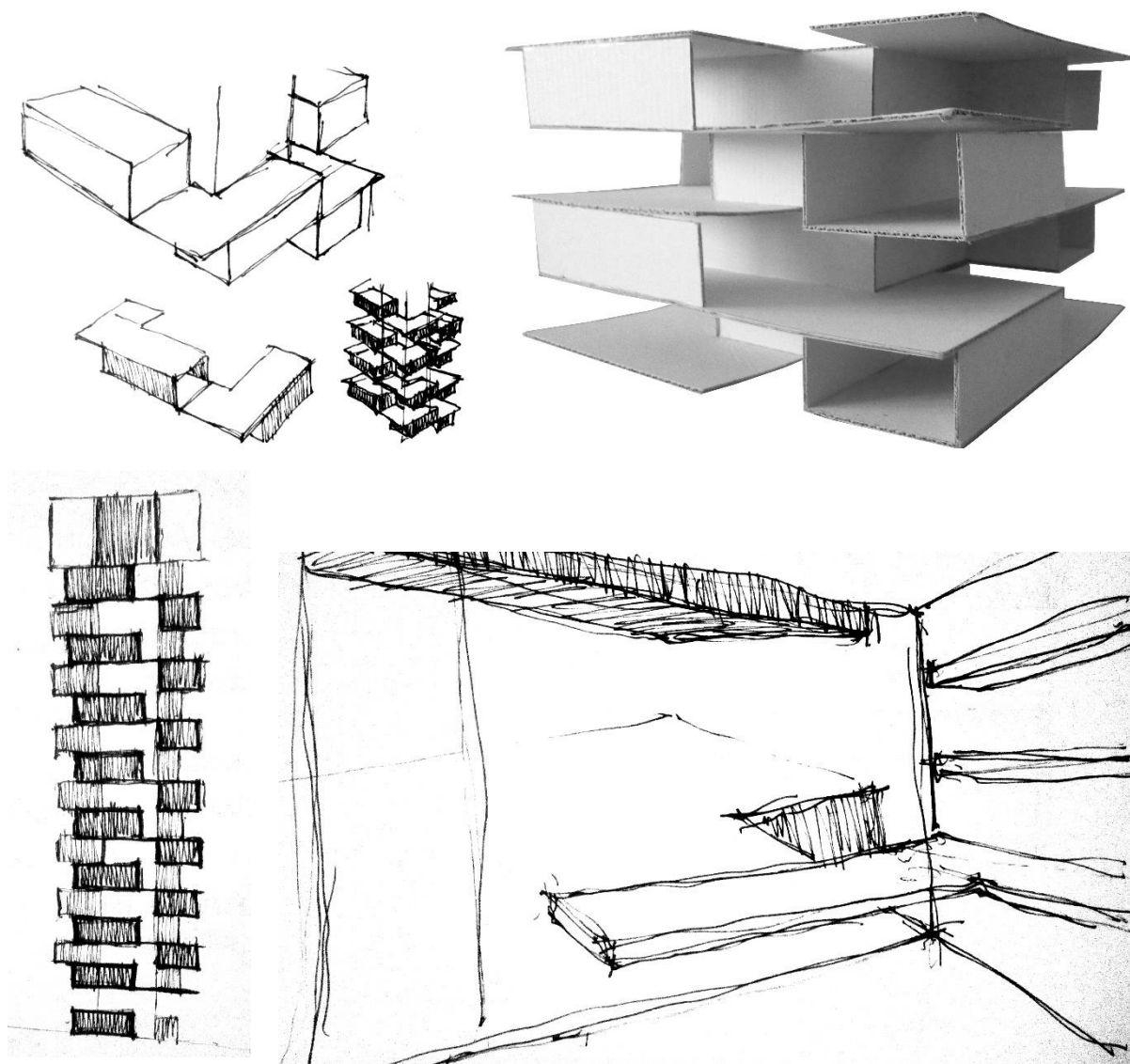


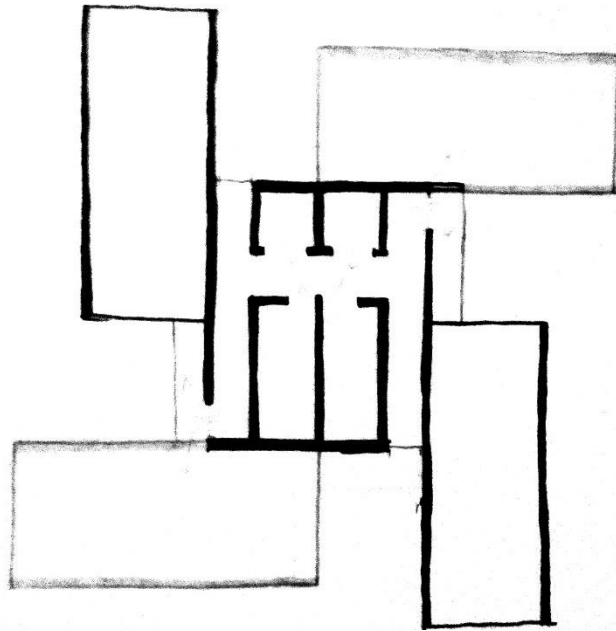
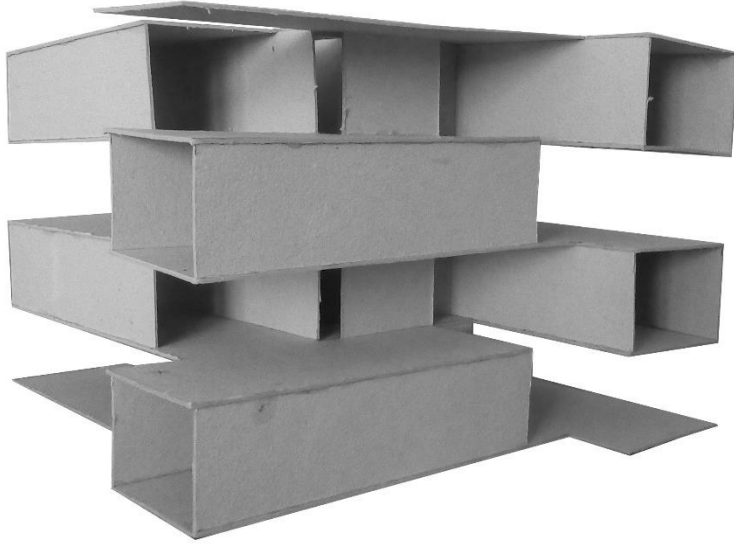


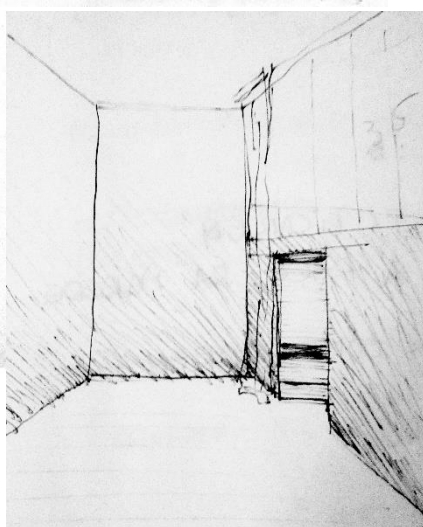
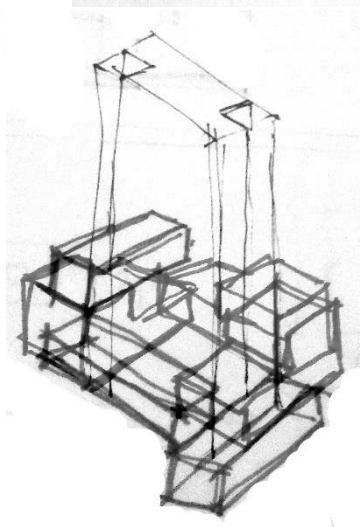
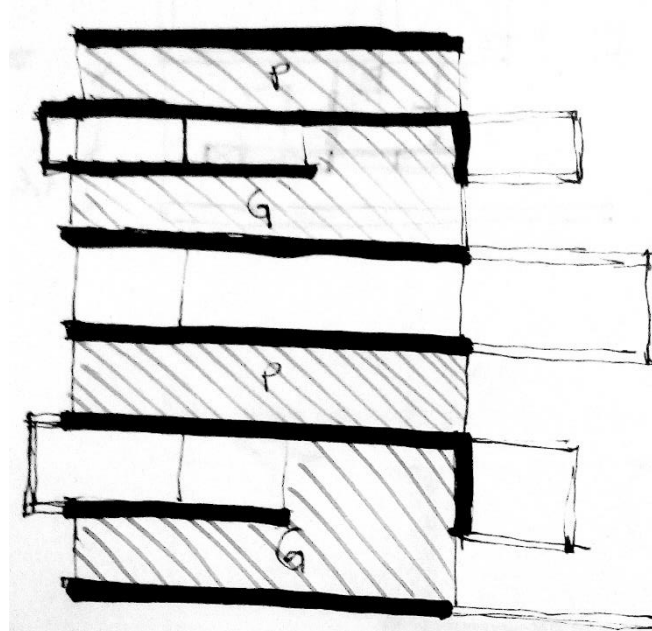
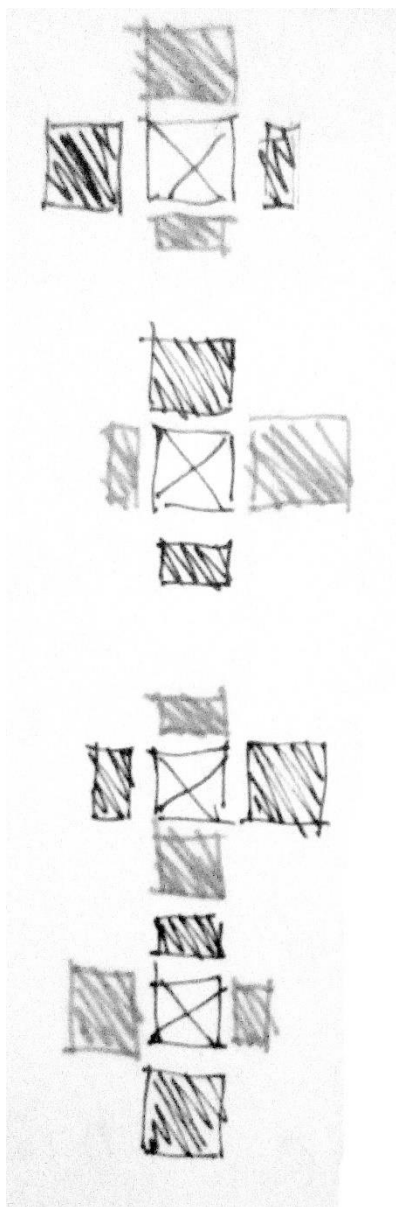


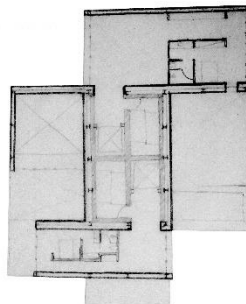
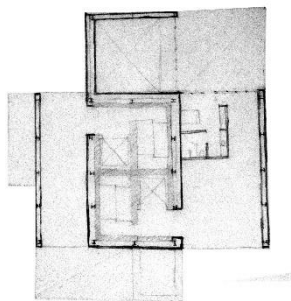
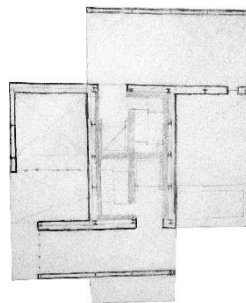
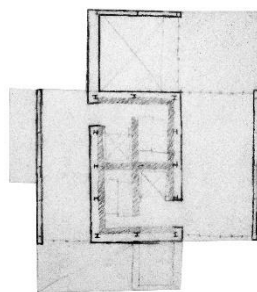


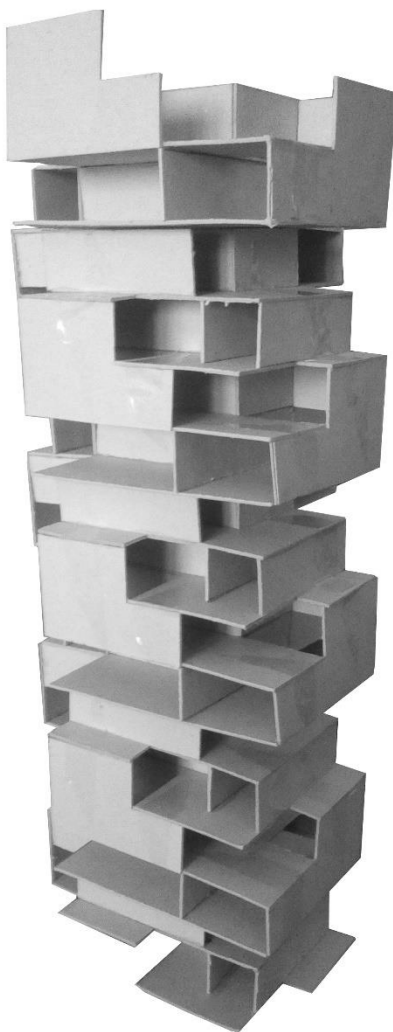












Memória Descritiva

O projeto desenvolvido no âmbito do Projeto Final da Arquitetura do Mestrado Integrado em Arquitetura, do ano letivo 2015/2016, do ISCTE-IUL (Instituto Superior das Ciências do Trabalho e da Empresa – Instituto Universitário de Lisboa), como trabalho da vertente prática integra-se no Concurso Prémio Universidades Trienal de Lisboa Millennium bcp 2016.

Para esta 4ª edição, com foco na cidade de Sines, pretende-se descobrir como num contexto dominado pela indústria se pode desenvolver um pensamento rigoroso e enquadrado num futuro que abrange vários cenários.

O programa de residências artísticas, proposto pelo tutor, tenta cumprir o objetivo apontado pela Trienal de “equacionar a potência produtiva do local”, e assim criar um novo meio cultural e artístico em Sines.

O plano desenvolvido em grupo, como já foi referido, assenta sobre a marcação de três pontos chave no território através de torres, sendo que cada uma destas aloja uma arte diferente: música, escrita, ou artes plásticas. Contendo também um programa público complementar, sendo eles, respetivamente: estúdios de gravação, uma biblioteca, e uma galeria. O desenvolvimento de cada uma das torres é do encargo de cada um dos elementos do grupo.

O facto de ser proposto uma torre prende-se com o objetivo de trabalhar uma nova escala no território, aproximando a cidade à indústria. Sendo que na atualidade estas se distinguem pela forma de ocupar o território: enquanto a cidade tem vindo a crescer de forma lenta e contínua através de intervenções de variadas escalas em relação com o terreno; a indústria surge de um plano geral não cumprido na sua totalidade, caracterizado por uma grande escala que ignora as pré-existências e a topografia. O processo de verticalização pretende assim aceitar a presença industrial, e funcionar como alternativa a um desenvolvimento no sentido horizontal, que se impossibilita pelas previsões de crescimento do porto de Sines e da pedreira a nascente da cidade.

O local de intervenção da torre dos músicos, foi outrora um dos três pontos estratégicos do desenvolvimento urbano de Sines, sendo eles, como já se referiu, os lugares onde se construíram as três Casas Pidwell. Com a implantação dos projetos nestes locais pretende-se que a sua anterior importância seja reforçada, e que passem novamente a ser considerados como pontos-chaves do desenvolvimento de Sines.

Como já referido a implantação do projeto, no lote da casa Pidwell, procura enquadrar-se com o enfiamento da antiga Rua Direita. Criando assim um fundo ao troço ainda existente, a atual Rua Teófilo Braga.

A torre, implantada no coração de uma das zonas mais recentes da cidade nova, encontra-se imersa numa forte realidade urbana, marcada pela presença do Bairro 1º de Maio na sua envolvente.

O conceito seguido neste projeto consiste na ideia de um tronco estrutural (à imagem de um tronco de árvore), ao qual se agregam módulos com o programa das residências para músicos. Estes módulos procuram a imagem de um contentor, e através da sua sobreposição são criados terraços que acabam por funcionar como uma extensão das áreas interiores, e mesmo como um segundo espaço de estar exterior.

A ideia de que a torre se desenvolva a partir de módulos, que se agregam a um tronco estrutural e de acessos, permite por um lado que cada um dos músicos se isole, ao mesmo tempo que se imerge na realidade urbana que o rodeia. Assim conjuga-se um sentido de recolhimento e isolamento com o domínio visual da paisagem e da cidade.

Pretende-se que cada um destes módulos proporcione aos músicos o espaço íntimo e próprio necessário para o seu trabalho, sendo por isso constituídos por um espaço onde simultaneamente podem ensaiar, compor, etc., um pequeno quarto e instalações sanitárias. Deste modo conquistam em altura não só o seu espaço de casa, mas também de terraço. Contudo pela existência de um refeitório

comum, na proposta de grupo, não é previsto que exista nos módulos um espaço de cozinha e refeição, sendo apenas proposto uma pequena bancada de apoio.

Quanto aos módulos, é de referir que existem dois tipos de módulos: um pequeno de 5m por 12m, e um de maiores dimensões de 7m por 12m, sendo que este duplica o seu pé direito na zona do estúdio de ensaio. Estes módulos vão se agregando ao tronco dos acessos, sendo que em cada piso encontramos os dois módulos (o grande e o pequeno) rodando as suas posições de pisos para piso. Pretende-se com estes dois módulos diferentes criar diferentes possibilidades de ocupação por parte de músicos com preferências distintas.

Como programa complementar às residências propõe-se estúdios de gravação, que pela sua especificidade não necessitam de luz solar direta, mas antes de um maior isolamento sonoro, se encontram enterradas junto ao estacionamento.

Como forma a acentuar a ideia de um tronco de árvore pretende-se que o toque da torre no chão seja mínimo. Assim, apenas o bloco dos acessos toca no chão, elevando as primeiras residências três pisos, e deixando o lote livre para a definição de um terreiro, e de um auditório ao ar livre para a realização de pequenos eventos e concertos.

Quanto à materialidade, o tronco dos acessos é construído em betão armado, sendo depois duplicada a estrutura pelo exterior deste, com vigas e pilares metálicos, que por sua vez se prolongam e estruturam também os módulos. Revestindo-se de seguida com um sistema etic, que pela sua leveza não sobrecarrega a estrutura, e por outro lado permite uma linguagem uniforme ao longo de todo o projeto. Já o terreiro será formado por uma betonilha.

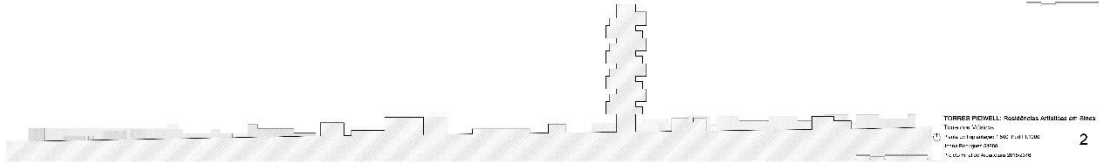
No interior dos módulos diferencia-se os dois espaços principais (o quarto e o estúdio de ensaio) pela sua materialidade. Enquanto no estúdio temos as paredes revestidas com placas de mdf colorido, num tom negro, um piso em alcatifa, e um teto falso em gesso cartonado, no quarto, como

forma de criar um ambiente mais iluminado, também as paredes são revestidas de gesso cartonado, mantendo-se a alcatifa no pavimento, e o gesso cartonado no teto falso. Com a escolha destes materiais para revestir o interior dos estúdios pretende-se criar um ambiente sonoro de qualidade, ou seja: minimizar o ruído do exterior para o interior do espaço, ajustar as características de reverberação, e permitir a melhor percepção dos sons nele emitidos. Neste caso pretende-se uma reverberação mais baixa, como forma a permitir a inteligibilidade dos sons, para isso será necessário que os materiais possuam uma maior capacidade de absorção sonora. Por esta razão se escolhe a alcatifa, e o mdf, que podendo não possuir a absorção desejada, é aplicado com um espaçamento entre as placas permitindo que o som seja absorvido pelo isolamento que se encontra no interior da parede.

Resumindo, com esta torre pretende-se a marcação de um ponto, outrora importante para o desenvolvimento da cidade, confrontando a escala da cidade com a escala da indústria. Por outro lado, com os módulos e os terraços tenta-se proporcionar uma vivência em altura, específica para um músico, semelhante à que se têm no piso térreo.

Desenhos Técnicos

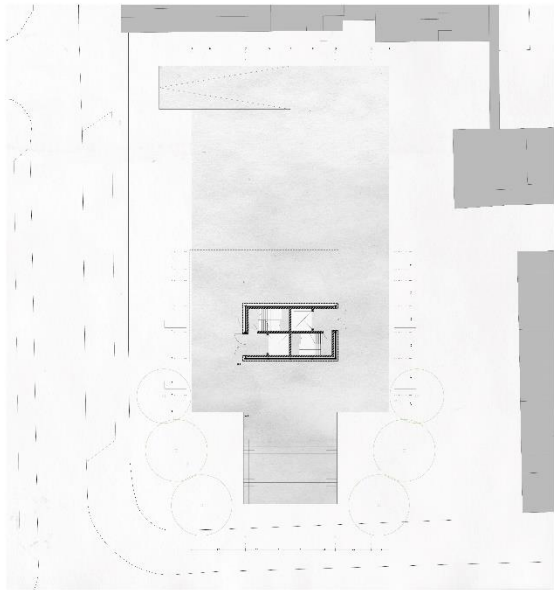




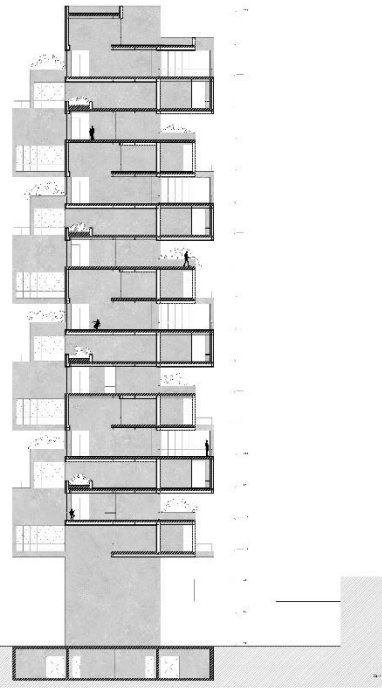
TORRES PINO: Residential architecture of the
 Torres Pino
 01: Section of the building and plot layout
 Projected by the author
 Projected by the author



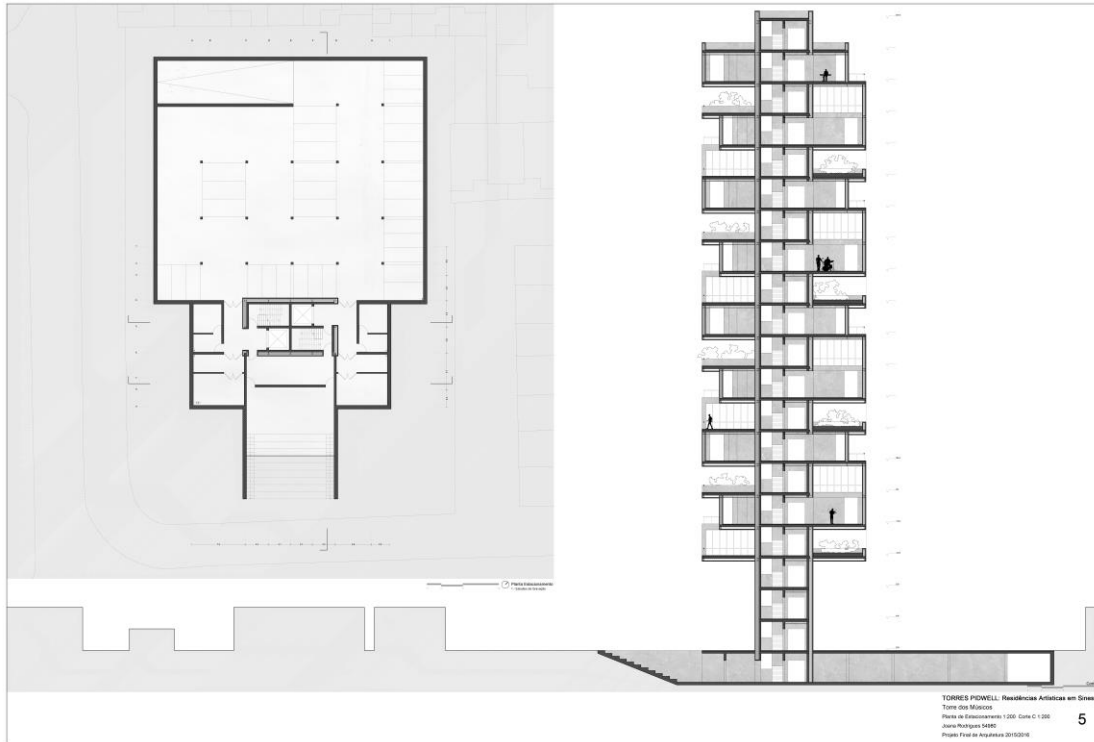
TORRE DE MÓDULO: Residência Vertical em São
 Paulo, Brasil
 1990-1991
 1:100
 1:100
 1:100



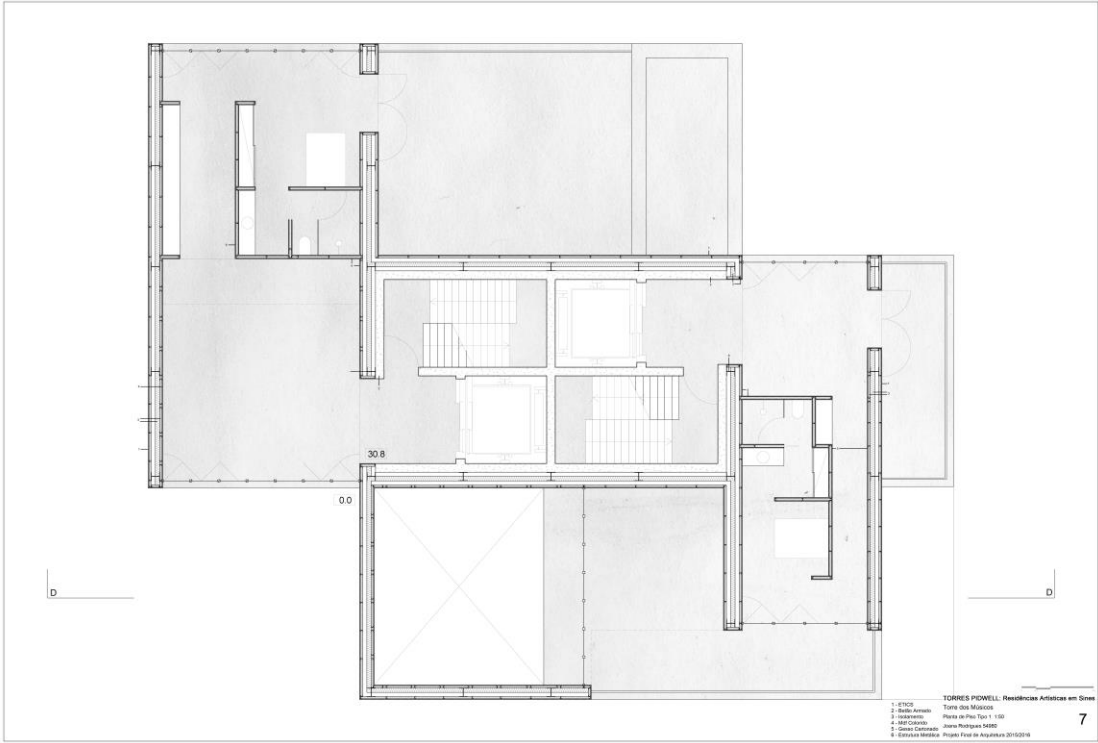
© 2014 TOWERS POWELL

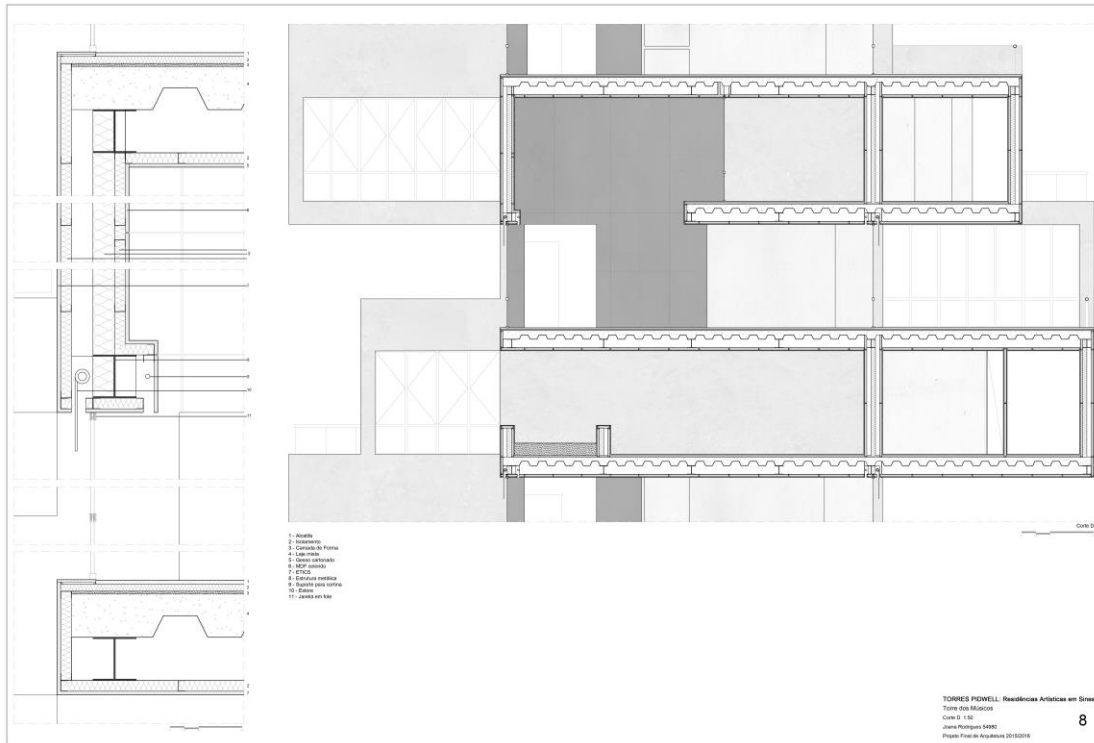


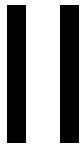
TOWERS POWELL: Residential Architecture
 1000 N. 10th St.
 Portland, OR 97228
 www.towerspowell.com











Trabalho de Vertente Teórica

VISÕES DE LISBOA (1854 - 1930):

Alfredo de Andrade e Piérre Joseph Pézerat

Componente Teórica de Unidade Curricular de Projeto Final de Arquitetura

Mestrado Integrado em Arquitetura

Joana Filipa Marques Rodrigues

Orientadora da Vertente Teórica: Professora Doutora Paula André

ISCTE-IUL

Agradecimentos

À Professora Doutora Paula André, que, sempre com persistência, apoio, dedicação, sabedoria, disponibilidade e simpatia me orientou na elaboração deste trabalho teórico.

Ao tutor, Professor José Neves, que com disponibilidade, persistência e sabedoria, me acompanhou durante o desenvolvimento do trabalho prático.

Aos Arquivos e Bibliotecas visitados, que com simpatia, permitiram a consulta de diversos documentos importantes para a realização deste estudo.

Aos meus pais, que fizeram de mim o que sou, e que sempre me apoiaram em todas as minhas escolhas. Por todo o que fizeram, e que por vezes sacrificaram, para que eu pudesse chegar até aqui, o meu mais sincero obrigado.

Ao meu grupo de trabalho, e primeiro que tudo, grupo de amigos, Susana André, João Pedro Francisco, e Sara Baião, que me apoiaram em todos os momentos, mais ou menos difíceis, com o seu bom sentido de humor.

Resumo

Durante o período de Oitocentos observam-se em Lisboa algumas alterações significativas do espaço urbano e dos costumes de quem o habitava. Provocando um aumento das propostas e projetos a serem apresentados. Grande parte destes planos nunca chega a ser realizada, mas tinham em comum a previsão de crescimento da cidade baseando-se no sonho de ver Lisboa transformar-se à imagem de outras capitais europeias, nomeadamente Paris haussmaniano.

Numa tentativa de melhoramento, embelezamento, e aformoseamento da cidade de Lisboa, vários foram os planos apresentados, como os de Alfredo de Andrade e de Piérre Joseph Pézerat, que nos apresentam as suas visões de uma Lisboa transformada, monumental, moderna e cosmopolita.

Estas duas visões apresentadas para a cidade de Lisboa, à semelhança de muitos outros planos, mostram-nos o desejo de que Lisboa se desenvolva ao longo da margem do Tejo, revitalizando a sua ligação com este, ao mesmo tempo que crescia e ganhava terrenos para norte.

Palavras-chave: Lisboa, Melhoramentos, Embelezamentos, Planos, Alfredo de Andrade, Pézerat

Abstract

During the nineteenth century it was observed in Lisbon some significant changes in the urban space and customs of the people who inhabited it. This led to an increase in proposals and projects to be presented. Most of these plans were never performed. They had in common the fact of providing the city's growth based on the dream of seeing Lisbon to become the image of other European capitals, including Haussmann's Paris.

In an attempt to improvement, beautification and embellishment of Lisbon, several were the plans, such as Alfredo Andrade and Pierre Joseph Pézerat, that present us their views of Lisbon transformed, monumental, modern and cosmopolitan

These two views presented to the city of Lisbon, like many other plans, show us the hope that Lisbon will develop along the side of the Tagus, revitalizing its connection with the river, while growing up and gaining land to the north.

Keywords: Lisbon, Improvements, Embelishments, Plans

Índice

Introdução.....	I
1. Projetos para a Lisboa de Oitocentos	81
2. Alfredo de Andrade	105
2.1. Projetos para Lisboa	136
Frente Ribeirinha	160
Ampliação da Praça do Comércio	171
Expansão para Norte.....	175
Projeto do Monumento a D. Pedro IV	186
3. Piérre Joseph Pézerat.....	191
3.1. Projetos para Lisboa.....	222
Memória descritiva sobre o Projecto de Docka com Porto-Canaes e dum novo Bairro Marítimo nas Praias da Boa Vista, de Santos e da Rocha do Conde de Óbidos, compreendendo a rectificação do actual Bairro da Boa Vista – 1854.....	233
Mémoire sur les Études d’Ameliorations et Embellissements de Lisbonne - 1865	242
Memória sobre dokas comerciais, bairros marítimos, porto militar sobre a margem direita do Tejo, e caminho de ferro comercial, estratégico, e testa dos caminhos de ferro europeus - 1867	256

4. Considerações Finais.....	263
5. Bibliografia.....	271
6. Anexos	277
A. Fichas.....	278
Ficha: 01: Alfredo de Andrade - Projeto de regularização da margem norte do Tejo.....	279
Ficha: 02: Piérre Joseph Pézerat - Projecto de Docka com Porto-Canaes e d'um novo Bairro Marítimo nas Praias da Boa-Vista, de Santos e da Rocha do Conde de Óbidos	289
Ficha: 03: Piérre Joseph Pézerat - Études d'Ameliorations et Embellissements de Lisbonne...	295
B. CD	299
C. Cronologia	302
Índice de imagens	328

Introdu  o

PFA – Projecto Final de Arquitetura

No âmbito do Projeto Final da Arquitetura do Mestrado Integrado em Arquitetura, do ano letivo 2015/2016, do ISCTE-IUL (Instituto Superior das Ciências do Trabalho e da Empresa – Instituto Universitário de Lisboa), foi proposto aos alunos, como trabalho da vertente prática, a realiza  o de um exercício hipotético, integrado no Concurso Pr  mio Universidades Trienal de Lisboa Millenium bcp 2016.

Sines foi o território escolhido para esta 4   edi  o do concurso, que pretendia descobrir como num contexto dominado por infraestruturas de grandes dimensões se pode pensar em usos partilhados e em espaços de fronteira entre cidade e linha de costa, num pensamento rigoroso e enquadrado num futuro que abrange cenários variados e extremos.

A aplica  o do programa proposto pelo tutor, de residências artísticas em conjunto com ateliers, e correspondente programa complementar, definido por cada um dos grupos, deve evidenciar o potencial programático do local, o aproveitamento dos recursos presentes, e as rela  es e contextos que superam a escala do território, demonstrando assim a capacidade modificadora da arquitetura.

Inicialmente o projeto foi desenvolvido em grupos de três alunos, onde se definiu uma estratégia comum para o território. O plano desenvolvido assenta sobre a marca  o de três pontos estratégicos no território, através de torres que albergam as residências artísticas, e que pela sua altura se confrontam com a indústria. Cada uma das três torres aloja uma de três artes diferentes: música,

escrita, ou artes plásticas; tendo também cada uma delas um programa público complementar, sendo eles, respetivamente: estúdios de gravação, uma biblioteca, e uma galeria.

A vertente prática pretende ser o estudo, reflexão e projeção de um dos marcos propostos, sendo que o desenvolvimento de cada uma das torres, contendo uma das três vertentes artísticas propostas, é feito individualmente.

Por outro lado, a vertente teórica de PFA irá permitir questionar e desenvolver um conhecimento e raciocínio arquitetónico, e cujo tema surge fundamentado pelo interesse na cidade de Lisboa, que desde sempre se encontra em constante transformação, e simultaneamente em continuidade. Através de planos e propostas não realizados, procura-se conhecer as alterações que poderiam ter sido realizadas na cidade de Lisboa.

Tema

De 1850 a 1950 verificou-se na cidade um aumento de propostas que anteviam o seu crescimento, melhoramento e embelezamento. Muitos destes planos acabam por não ser realizados pelas mais diversas razões, ou pelo seu carácter mais “utópico”, que transformava a capital numa cidade completamente diferente. Estes projetos tinham em comum o desejo de ver Lisboa tornar-se europeia, e tentavam à semelhança de Paris Haussmaniano chegar à imagem da Lisboa mítica, moderna e cosmopolita. Propostas de avenidas, túneis, viadutos, pontes sobre o Tejo, entre outros, procuravam exaltar o que a natureza tinha oferecido à cidade, e completar esses encantos através da intervenção humana. Neste século, dois foram os eixos que orientaram o crescimento da cidade lisboeta: o eixo ribeirinho que encaminha o crescimento para o ocidente, e o eixo norte que incita o crescimento da cidade para os lados do Vale Pereiro. Neste sentido o presente estudo desenvolve-se na descoberta dos planos apresentados para estes eixos de crescimento.

É relevante conhecer quais os planos apresentados com o intuito de melhorar a capital, que não saíram do papel por serem de difícil concretização, ou por serem considerados utópicos e visionários, como forma de perceber qual o impacto que estes planos teriam na imagem da cidade de Lisboa. É pertinente compreender se existem premissas comuns a esses planos que tenham sido utilizadas no planeamento da capital.

Metodologia

Para a realização deste trabalho, serão analisados os planos e propostas para o melhoramento e embelezamento de Lisboa, apresentados por Alfredo de Andrade e por Piérre Joseph Pézerat. Propõe-se o estudo dos projetos destas duas personalidades, um arquiteto (Alfredo de Andrade) e um engenheiro-arquiteto (Piérre Joseph Pézerat) por serem exemplares daquilo que na época era proposto, e pela impossibilidade de efetuar uma análise exaustiva dos inúmeros planos apresentados durante o intervalo de tempo proposto. Estas duas visões serão analisadas mais a fundo, ao mesmo tempo que serão feitas referências a outros planos, de outros autores.

Apesar do foco principal do trabalho serem os planos de Andrade (1864-65) e os planos de Pézerat (1854, 1865 e 1867), serão referidos ao longo do texto alguns dos planos urbanos não construídos apresentados de 1854 a 1930, por ser neste período que mais propostas foram apresentadas. Nesta época aumenta a área construída de Lisboa, com o surgimento de novos bairros, o rasgamento de novas vias e o aparecimento de novos locais de lazer. Para que seja possível uma contextualização, e uma comparação entre as diferentes conceções e modelos de cidade propostos durante este período, será elaborada uma cronologia, onde estarão enumerados vários eventos relevantes, assim como as datas em que alguns dos planos foram apresentados. Esta cronologia foi importante como forma de catalogar e contextualizar os diversos planos apresentados no período proposto, baseando-se na dissertação e no artigo de Ana Barata, sob o título *Lisboa “caes da Europa”*, assim como na monografia de Maria Helena Lisboa intitulada *Os engenheiros de Lisboa*.

Quanto à definição da baliza temporal, a escolha do ano de 1854, deve-se à data de apresentação do primeiro plano de Piérre Joseph Pézerat para as Praias da Boavista. Contudo, é a partir de 1851 que a principal preocupação do país se torna a regeneração, devido ao período de relativa estabilidade política e social que surge no seguimento do golpe militar liderado pelo Marechal Saldanha, que afasta Costa Cabral do poder.

A data limite escolhida, refere-se à data em que o plano de Cristino da Silva para o prolongamento da Avenida da Liberdade foi apresentado. É escolhida a data deste plano, por ser de todos as propostas referidas ao longo do trabalho o que mais tarde é apresentado.

Para uma melhor compreensão dos planos analisados e com o objetivo de sistematizar a informação e observar as diferenças e semelhanças entre os mesmos, foram produzidas fichas dos projetos propostos para Lisboa, nomeadamente: o *Plano de Regularização da Margem norte do Tejo* (1864-65), de Alfredo de Andrade; e os planos de Piérre Joseph Pézerat, *Projecto de Docka com Porto-Canaes e d'um novo Bairro Marítimo nas Praias da Boa-Vista, de Santos e da Rocha do Conde de Óbidos* (1854), e *Études d'Ameliorations et Embellissements de Lisbonne* (1865). Nestas fichas encontra-se: o título do projeto, a sua data, o nome do autor, o local a que se destinava, uma pequena descrição e algumas observações onde se enunciam diversos aspetos do projeto em questão, uma planta de Lisboa atual com a sobreposição do plano, e algumas imagens que acompanhariam o projeto, assim como os respetivos índices e créditos, e por fim uma bibliografia.

A nível visual, foram manipuladas imagens de forma a representar, e melhor compreender os ditos planos, sobre a forma de esquemas e diagramas, foi também elaborada uma imagem para cada um dos planos, onde se sobrepõem com a planta atual de Lisboa, de modo a perceber de que forma a imagem da cidade de Lisboa poderia ter sido alterada com estes planos. Estas imagens, esquemas e diagramas acompanham o texto, e a sobreposição estará também na ficha respetiva ao plano.

Todo o trabalho será escrito de acordo com o novo acordo ortográfico da língua portuguesa, respeitando as “*Normas de apresentação e harmonização gráfica para dissertação ou trabalho de projeto de mestrado e tese de doutoramento*”, estabelecidas pelo ISCTE-IUL. As referências bibliográficas adotam a “Norma Portuguesa 405”

A metodologia adotada para o desenvolvimento do estudo baseou-se na análise de fontes primárias e de fontes secundárias. A consulta de toda a documentação, e de todas as obras, é feita em diversas bibliotecas e arquivos, nomeadamente: na Biblioteca de Arte da Fundação Calouste Gulbenkian, na Biblioteca Nacional de Portugal, na biblioteca do ISCTE-IUL, na biblioteca da FAUP, na Biblioteca de Vila Viçosa, no Arquivo Municipal de Lisboa, e no Gabinete de Estudos Olisiponenses.

Estado da Arte

Como fontes primárias foram consultados os espólios do Arquivo Municipal de Lisboa, do Gabinete de Estudo Olisiponenses, e da Biblioteca de Vila Viçosa, nomeadamente as memórias descritivas e respetivos desenhos de cada um dos projetos abordados. Como principais fontes primárias foram consultadas:

- PÉZERAT, Pierre Joseph – **Memória descritiva sobre o projecto de docka com Portos-Canaes e d’um novo Bairro Marítimo nas praias da Boa Vista, de Santos e da Rocha do Conde de Óbidos, compreendendo a rectificação do actual Bairro da Boa Vista**. Lisboa: Typographia de Manoel de Jesus Coelho, 1854
- PÉZERAT, Pierre Joseph – **Relatório e Bazes para a organização de uma companhia encarregada do estabelecimento de Latrinas Inodoras na cidade de Lisboa**. Lisboa: Typographia do Jornal do Commercio, 1855
- PÉZERAT, Pierre Joseph – **Mémoire sur les études d’améliorations et embellissements de Lisbonne**. Lisboa: Imprimerie Franco-Portugaise, 1865

- PÉZERAT, Pierre Joseph – **Memória sobre dokas comerciais, bairros marítimos, porto militar sobre a margem direita do Tejo, e caminho de ferro comercial, estratégico, e testa dos caminhos de ferro europeus.** Lisboa: Typographia Franco – Portuguesa, 1867

Para além dos espólios, foram eleitas as publicações em periódicos da época, que na altura eram palco de discussões e debates sobre o aformoseamento da capital, e onde muitas vezes eram publicados os projetos como forma de os dar a conhecer ao público em geral. nomeadamente as revistas *Ilustração* e *Ilustração Portuguesa*, e o jornal *O Ocidente*.

Dentro das publicações em periódicos da época, foram consultados os seguintes artigos:

- ALMEIDA, Fialho – Lisboa Monumental, in: **Ilustração Portuguesa**. Lisboa. II vol. (29/10/1906)
- MATOS, Melo de – Lisboa no ano 2000, in: **Ilustração Portuguesa**. Lisboa. 2ª série, nº50, 1906
- TERRA, Ventura – Lisboa Futura: a projectada avenida de Santos ao Cais do Sodré, in: **Ilustração Portuguesa**. Lisboa. (21/03/1910)
- OLIVEIRA, Edmundo de – Lisboa d'aqui a vinte anos, in: **Ilustração Portuguesa**. Lisboa. II série, nº 742 (10/05/1920)
- FERREIRA, Reinaldo – O fregoli das cidades, in: **Ilustração**. Lisboa. 1º ano, nº 15 (01/08/1926)
- FERREIRA, Reinaldo – O sonho das pontes transoceânicas, in: **Ilustração**. Lisboa. 1º ano, nº 22 (16/11/1926)
- MACHADO, Álvaro – Embellesamentos de Lisboa: Viaducto sobre a Avenida Ressano Garcia, in: **Ocidente**. Lisboa. 29º ano, XXIX Volume, nº 996 (30/08/1906)
- COSTA, L. de Mendonça e – Melhoramentos de Lisboa: Ponte sobre o Tejo, in: **Ocidente**. Lisboa. 12º ano, XII Volume, nº 380 (11/07/1889)

Como fontes secundárias foram consultadas diversas monografias, artigos, teses, dissertações, e websites, como forma de estruturar o trabalho, e para uma melhor obtenção de

informação sobre os diferentes projetos a serem estudados, permitindo assim conhecer de que forma estes assuntos já foram abordados e estudados. Para tal foram escolhidas as seguintes monografias:

- ANDRADE, Ruy de – **Arquitectura de Alfredo de Andrade**. Lisboa: [s.n.], 1960
- MOITA, Irisalva – **O livro de Lisboa**. Lisboa: Livros Horizonte, 1994
- FRANÇA, José-Augusto – **Lisboa: história física e moral**. Lisboa: Livros Horizonte, 2008
- FRANÇA, José-Augusto – **Lisboa: urbanismo e arquitectura**. Lisboa: Livros Horizonte, 1997
- SOCIEDADE LISBOA 94 – **Lisboa em Movimento 1850 – 1920: A modernização da cidade entre 1850 e 1920 da regeneração à grande guerra, a transformação do urbanismo, das infraestruturas, dos transportes e serviços, dos espaços sociais e públicos**. Lisboa: Livros Horizonte, Lisboa94, 1994
- LISBOA, Maria Helena – **Os engenheiros em Lisboa: Urbanismo e Arquitetura (1850 – 1930)**, Lisboa: Livros Horizonte, 2002
- BERGER, Francisco Gentil; BISSAU, Luis; TOUSSAINT, Michel - **Guia de arquitectura: Lisboa 94**. Lisboa: Associação dos Arquitectos Portugueses, 1994

Quanto às teses e dissertações analisadas, é importante referir que apesar da existência de alguns estudos sobre Alfredo de Andrade, estes não são focados nos seus planos nem exploram a sua relação com a cidade atual. Assim pelo reduzido número de estudos centrados no seu trabalho, o capítulo relativo a Alfredo de Andrade baseia-se principalmente em duas teses de doutoramento: a tese de Teresa Ferreira, e a tese de Lucília Verdelho da Costa, por serem ambas bastante completas e focadas no percurso de Andrade. Contudo não se pretende um resumo das mesmas, mas uma obtenção e análise de informação focada no nosso objeto estudo: os planos que Andrade propunha para Lisboa. Foram também examinadas outras dissertações, de forma a uma melhor contextualização dos diversos planos.

Foram analisadas as seguintes teses e dissertações:

- BARATA, Ana – **Lisboa “caes da Europa”: Realidades, Desejos e Ficções para a cidade 1860 – 1930**, Lisboa: Edições Colibri – IHA/Estudos de Arte Contemporânea, FCSH – Universidade Nova da Lisboa, 2010
- FERREIRA, Teresa – **Alfredo de Andrade (1839-1915) em Portugal: Cidade, Património e Arquitectura**. Politecnico di Milano: Dipartimento DIAP, 2009, Dottorato di Ricerca: Conservazione dei Beni Architettonici XX Ciclo
- COSTA, Lucília Verdelho da – **Alfredo de Andrade 1839-1915**. Universidade Nova de Lisboa: Faculdade de Ciências Sociais e Humanas, 1997, Tese de Doutoramento: História da Arte
- SILVA, Raquel Henriques da – **Lisboa Romântica: Urbanismo e Arquitectura, 1777 – 1874**. Universidade Nova de Lisboa: Faculdade de Ciências Sociais e Humanas, 1997, Tese de Doutoramento: História de Arte
- MACHADO, Gracinda Pinto – **Lisboa do ano 2000: Dois projectos para um futuro da cidade de há 100 anos**. Universidade do Minho: Escola de Arquitectura, Tese de Mestrado: Arquitectura

A primeira dissertação, de Ana Barata, sob o título de *Lisboa “caes da Europa” – Realidades, desejos e ficções para a cidade (1860-1930)*, foca-se no estudo de planos urbanos não construídos, ou parcialmente construídos. Esta dissertação é elaborada com o objetivo de obter o grau de mestre em História de Arte Contemporânea, pela Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova de Lisboa. Neste trabalho Ana Barata aborda nove décadas durante as quais Lisboa se encontra dividida entre o Passeio Público e o desejo de progresso, pela imitação dos exemplos estrangeiros, porém este desejo de civilização e modernidade estendeu-se até às primeiras décadas do século XX, altura em que surge um conjunto de propostas para o melhoramento da cidade, que de carácter mais ou menos utópicos acabam por não ser construídos, apesar de atenderem ao sonho de tornar Lisboa

no cais da Europa. Estes planos que acabam por não sair do papel são o foco principal deste trabalho de Ana Barata, que aborda não só os projetos para o eixo ribeirinho, mas também planos para o crescimento da cidade no sentido norte/noroeste, e outros planos, como os que pretendiam a destruição dos antigos bairros de Alfama, Mouraria e Bairro Alto, e ainda os planos gerais de melhoramentos.

O trabalho de Teresa Ferreira, *Alfredo de Andrade (1839-1915) em Portugal Cidade, Património e Architectura*, foi principalmente importante para a elaboração do capítulo referente a Alfredo de Andrade, isto porque nesta dissertação de doutoramento, em Conservazione dei Beni Architettonici XX Ciclo, pelo Politécnico di Milano, é possível encontrar informação referente não só ao percurso de vida de Alfredo de Andrade, assim como uma análise do seu plano para Lisboa. O seu estudo começa abordando o percurso de Andrade, desde que nasce, até que se muda para Génova, referindo como ao longo da sua estadia se procedeu a sua formação, e em como esta, nomeadamente a pintura, é importante para a definição de um estilo próprio. No seu plano para Lisboa, além de propor o crescimento da cidade, ganhando terreno ao rio, pensa na ampliação da Praça do Comércio, e na expansão da cidade para norte. À semelhança do trabalho de Teresa Ferreira, também a dissertação de Lucília Verdelho da Costa, *Alfredo de Andrade 1839-1915*, como tese de doutoramento, pela Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova de Lisboa, se revela importante para a elaboração do capítulo referente a Alfredo de Andrade, isto porque neste trabalho, Lucília Verdelho da Costa, começa por abordar o percurso, de vida e profissional de Andrade, analisando também o seu plano para Lisboa.

Na dissertação de doutoramento em História de Arte, de Raquel Henriques da Silva, pela Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova de Lisboa, intitulada *Lisboa Romântica – Urbanismo e Architectura, 1777-1874*, nomeadamente no terceiro capítulo, é abordada a *Cidade da Regeneração, 1851-1874*. Este é o nome dado à cidade que surge dos planos propostos durante o movimento regenerador, sob o qual o desejo de progresso deu origem a vários planos

urbanos dos quais alguns acabam por não ser construídos. O estudo trata diversas temáticas, entre elas o assunto do Ministério das Obras Públicas e a definição do limite da circunvalação, assim como o desejo de rutura sentido quando se refere projetos para o aterro da Boavista, para o alargamento de ruas, ou os planos gerais de melhoramentos.

O trabalho de Marta Gracinda Pinto Machado, *Lisboa no ano 2000 – Dois projectos para um futuro da cidade de há 100 anos*, é elaborado como tese de mestrado em Arquitetura, pela Universidade do Minho. No seu trabalho são abordados vários autores que do final do século XIX até ao século XX ficcionam para Lisboa vários espaços, estes escritores propõe as suas visões que se consideram um século à frente da data em que são escritas. O estudo foca-se essencialmente nos textos escritos em 1906 por Melo de Matos e Fialho de Almeida, intitulados respetivamente Lisboa no ano 2000, e Lisboa Monumental. Posteriormente é desenvolvido o desenho de elementos urbanos estruturantes para Lisboa no ano 2000, tendo por base os textos referidos, procurando atualizar estes fenómenos e concretizar as estruturas essenciais à época e, possivelmente na atualidade.

Quanto aos artigos consultados, como fontes secundárias, foram os seguintes:

- ANDRÉ, Paula, A cidade desejada como laboratório crítico da cidade real: Pierre Joseph Pezerat, in, **Arquitecturas do Mar, da Terra e do Ar – Arquitectura e Urbanismo na Geografia e na Cultura**. Lisboa: Academia de Escolas de Arquitectura e Urbanismo de Língua Portuguesa, 2014. p. 222-230
- BARATA, Ana - Lisboa “caes da Europa”: Alguns projectos não realizados para a zona ribeirinha da cidade entre 1860-1930. In **Arte Teoria: Revista do Mestrado de Teorias de Arte da Faculdade de Belas-Artes da Universidade de Lisboa**, Lisboa: Faculdade de Belas-Artes, nº7 (2005)
- DIAS, Manuel Graça – Lisboa futurista: Prévia, célebre, pouca e tardia. In **Rossio: Estudos de Lisboa**, Lisboa: Gabinete de Estudos Olissiponenses, nº5 (2015)

- SILVA, Raquel Henriques da - Lisboa reconstruída e ampliada (1758-1903). In **Lisboa 1755: O Plano da Baixa hoje**, ed. Walter Rossa e Ana Tostões, 126 – 167, Lisboa: Câmara Municipal de Lisboa (catálogo de exposição) 2008
- PEREIRA, Nuno Teotónio - Lisboa na 2.^a metade do Séc. XX. Da conquista do planalto à cidade-região. in **Revista de História da Arte**, Lisboa: Edições Colibri – IHA/Estudos de Arte Contemporânea, FCSH – Universidade Nova, nº.2 (2006), pp. 177-18
- SILVA, Álvaro; MATOS, Ana – Urbanismo e modernização das cidades: o “Embellazamento” como ideal, Lisboa, 1858-1891. In **Scripta Nuova: Revista Electrónica da Geografía y Ciencias Sociales**. Barcelona: Universidade de Barcelona, nº69, 1 de agosto de 2000
- FRANÇA, José-Augusto – Pierre Joseph Pézerat (1801-1872): Le Dernier Architecte Néo-Classique a Lisbonne. In: **Bulletin de la Société de l'Histoire de l'Art Français**. Paris: F. de Nobele, 1977, p. 225-235
- PAIXÃO, Rui Alexandre Gamboa – **Vida e obra do engenheiro Pedro José Pézerat e a sua actividade na liderança da Repartição Técnica da Câmara Municipal de Lisboa (1852-1872)**. Lisboa: Arquivo Municipal de Lisboa

Os trabalhos, textos, e artigos enunciados na bibliografia são assim um apoio para o desenvolvimento do presente trabalho, nomeadamente na identificação e seleção dos diferentes planos, assim como a nível da análise e contextualização dos mesmos, no tempo e no espaço da cidade de Lisboa.

Objectivos e Contributos do estudo

Este trabalho teórico, *Visões de Lisboa (1854 – 1948): Alfredo de Andrade e Piérre Joseph Pézerat*, tem como objetivo principal perceber quais as visões que se desenvolviam para Lisboa, como um exemplo das mutações que a cidade poderia ter sofrido. Será por isso importante conhecer os

planos para a capital que não chegaram a sair do papel, assim como perceber se existem pistas desse pensamento aplicadas no planeamento atual de Lisboa.

Procura-se revelar os conceitos do urbanismo oitocentista que podem ser observados na cidade atual, através da análise dos planos não construídos. A partir da compreensão e perceção de dois casos de estudo: os planos de Alfredo de Andrade, e os planos de Piérre Joseph Pézerat, e da sua contextualização na cidade de Lisboa.

Pensamos que um dos contributos deste trabalho é o facto de se focar em dois projetos e de os abordar do ponto de vista de um exemplo daquilo que a cidade se poderia ter tornado, se tivessem sido realizados. E tentando perceber os princípios neles expressos.

Com a análise destes casos de estudo pretende-se identificar os elementos e conceitos em comum, e os que se diferenciam, de forma a entender se estes são próprios do projeto, ou do urbanismo da época, e por fim tentar concluir se existem ou não pistas destes elementos e conceitos na cidade que podemos observar hoje.

Estrutura

Este estudo é constituído por três capítulos, o 1º capítulo aborda, de forma não exaustiva, alguns dos planos apresentados entre 1854 e 1948. O 2º capítulo trata o caso de estudo referente a Alfredo de Andrade, começando por mencionar o seu percurso de vida, e de como este o leva ao seu projeto para a capital, terminando com uma análise do mesmo, e comparando-o com outros planos que abordariam as mesmas zonas. O 3º capítulo é alusivo ao caso de Piérre Joseph Pézerat, onde, após se abordar o seu percurso de vida, é também feita uma análise dos seus projetos, em comparação com outros para as mesmas zonas.

No 1   capítulo, intitulado *Projetos para a Lisboa de Oitocentos*, para uma contextualiza     dos dois casos de estudos apresentados,    abordada n   s   a forma como a cidade se tinha vindo a desenvolver em busca de uma imagem cidadina, mas também são referidos outros planos não realizados, que durante a época de oitocentos contrib    ram para a sonho e cria     dessa imagem de uma Lisboa cosmopolita. Não se pretende que este capítulo seja um estudo exaustivo dos inúmeros planos apresentados, uma vez que os mesmos serão sintetizados em compara     com os casos de estudo, mas que seja sim contextualizador dos capítulos seguintes. Assim o estudo aborda alguns projetos, que de certa forma foram importantes para a persegui     do sonho de ver Lisboa tornar-se francesa,    imagem de Paris Haussmaniano, sonho esse que surge após o golpe militar de 1851, e que consequentemente d   inicio a um novo período de estabilidade política, em que o principal objetivo se torna a regenera    . Para tal são aplicadas um conjunto de reformas administrativas e socioecon  micas, que em conjunto com a extin     das ordens religiosas em 1834, a conclus     da liga     ferroviária a Espanha e ao centro da Europa em 1866, e os novos hábitos que se criaram na sociedade lisboeta, trazem o desejo de ver transformada a cidade de Lisboa. Surgem assim novos planos, que apoiados no Decreto de Lei de 31 de Dezembro de 1864, se desenvolvem sobre uma lógica de conjunto, e reformulam tanto a zona ribeirinha, zona de praias lodosas e infectas, como se debruçam sobre o eixo de crescimento orientado a norte, e definido pela atual Avenida da Liberdade.

No 2   capítulo, intitulado *Alfredo de Andrade*,    abordado o *Projeto de Regulariza     da Margem Norte do Tejo*. Neste capítulo começa-se por uma análise ao percurso de vida de Alfredo de Andrade, e termina-se com a análise do dito plano. Assim será possível perceber de que forma a sua forma     e atividade profissional moldaram o seu percurso e influenciaram a realiza     deste que    o seu primeiro projeto urbano.    em Génova que efetua a sua forma    , e durante os primeiros anos da sua estadia, se dedica    pintura, servindo-lhe para a cria     de um estilo de desenho próprio, usado como forma de interpreta     e representa     durante a sua posterior carreira de arquiteto. Na sua proposta previa a monumentaliza     da margem norte do rio Tejo, através de um aterro, onde se

encontrariam novas vias e espaços de lazer e habitação, estando ainda previstas a ampliação da Praça do Comércio, e o crescimento da cidade para norte, através da abertura de uma grande avenida. Porém, Andrade não se fica pela via da arquitetura, e mais tarde, depois de descoberto o gosto pelo restauro, muda o seu percurso profissional, sendo pelos seus trabalhos nesta área, como são exemplo Fontalva (no Alentejo) e Pavone (em Itália), que é mais reconhecido.

No 3º capítulo, intitulado *Piérre Joseph Pézerat*, são estudados os planos de sua autoria, intitulados *Projecto de Docka com Porto-canaes e dum novo Bairro Marítimo nas Praias da Boa Vista, de Santos e da Rocha do conde de Óbidos* (1854), a *Mémoire sur les études d'améliorations et embellissements de Lisbonne* (1865), e o estudo *Memória sobre dokas comerciais, bairros marítimos, porto militar sobre a margem direita do Tejo, e caminho de ferro comercial, estratégico, e testa dos caminhos de ferro europeus* (1867). Pézerat acaba por obter maior reconhecimento pelos seus trabalhos no Brasil, onde ficou conhecido como introdutor do estilo neoclássico, do que em Portugal, onde começa a sua carreira ao serviço de várias companhias, até integrar em 1852 o serviço da Repartição Técnica, da Câmara Municipal de Lisboa, ao serviço da qual elabora vários estudos e projetos na área tanto da arquitetura, como do urbanismo. Estes estudos urbanos, apesar de tocarem em matérias que o mesmo pesquisa desde 1844, só em 1854 são publicados pela primeira vez, por não terem tido repercussões físicas, e no seguimento do Decreto-lei 31 de Dezembro de 1864, são novamente publicados em 1865 e 1867, contudo apesar das diversas publicações, estes não são projetos completamente diferentes, mas sim uma evolução uns dos outros, apresentando sempre as mesmas questões, nomeadamente a proposta de um aterro na zona da Boavista e de Santos, que posteriormente se estende até Belém, e onde se desenvolve um novo Bairro Marítimo, em quarteirões regulares e com pátios interiores, e um sistema de docas em estreita relação com um caminho de ferro, que segundo Piérre Joseph Pézerat trariam a Lisboa o progresso desejado, transformando-a no maior entreposto comercial da Europa e simultaneamente a cabeça dos caminhos de ferro europeus.

As transformações verificadas na cidade durante a o séc. XIX levaram os homens que nela viviam a projetar os seus desejos e expectativas, e a pôr no papel a forma como gostariam que Lisboa se transformasse. Contudo muitos destes desejos não foram realizados, quer seja por serem demasiado ambiciosos, por serem considerados utópicos e loucos, ou só porque simplesmente estavam à frente do seu tempo. A cidade de Lisboa tem uma história bastante rica que não pode ser esquecida, e parte dessa história está também nestes planos que não foram realizados, por servirem como um exemplo daquilo que se desejava para a cidade, e no que se poderia ter tornado.

1. Projetos para a Lisboa de Oitocentos



Fig. 1 - GOOGLE MAPS – Vista aérea de Lisboa, 2016

Lisboa, “aglomerado urbano capital nacional, sede municipal e distrital, centro da área metropolitana regional. Cidade situada em estuário, com núcleo urbano formado em colina sobranceira ao rio Tejo”³, foi sendo progressivamente ocupada por “tribos autóctones, fenícios, romanos, visigodos, muçulmanos e cristãos”⁴, porém só no reinado de D. Afonso III se torna a principal cidade do reino.

Olhando para a cidade é ainda possível observar os vestígios das diversas ocupações: “a persistência da matriz romana na rede viária é ainda identificável”⁵, assim como a “vocação portuária que esteve na raiz da sua formação urbana”⁶. Durante vários anos a cidade encontra-se em estreita relação com o rio, e “focada na frente ribeirinha e na sequência de colinas e linhas de vale, polarizada pelo Terreiro do Paço”⁷, que passa a orientar o crescimento da cidade, “conjugando unidades morfológicas de traçado planeado/regular (...) com unidades de crescimento linear”⁸.

Após o terramoto de 1755 tem início o processo de reconstrução pombalina (fig.3), que permitiu a “articulação com tecidos preexistentes na área central e propondo o planeamento de outras áreas dentro do perímetro urbano correspondente à primeira linha de circunvalação”⁹. Podemos observar na *Carta Topográfica da Cidade de Lisboa*, 1807 (fig.2), da autoria de Duarte Fava, que “mostra assaz pormenorizadamente a mancha urbanizada, mais densa da Baixa definida por Pombal”¹⁰. Contudo

³ TAVARES, Margarida – **Aglomerado urbano da cidade de Lisboa**. [Em Linha] Lisboa: Direção Geral do Património Cultural, 2014 Disponível em: http://www.monumentos.pt/Site/APP_PagesUser/SIPA.aspx?id=30998

⁴ *Idem, ibidem*

⁵ *Idem, ibidem*

⁶ *Idem, ibidem*

⁷ *Idem, ibidem*

⁸ *Idem, ibidem*

⁹ *Idem, ibidem*

¹⁰ FRANÇA, José-Augusto – **Lisboa: urbanismo e arquitectura**. Lisboa: Livros Horizonte, 1997, p. 50

apenas em Oitocentos temos uma outra grande expansão da cidade, “marcada pela abertura da grande avenida perpendicular ao eixo de crescimento paralelo ao rio”¹¹, a atual Avenida da Liberdade.



Fig. 2 – FAVA, Duarte – Carta Topográfica da Cidade de Lisboa, 1807.

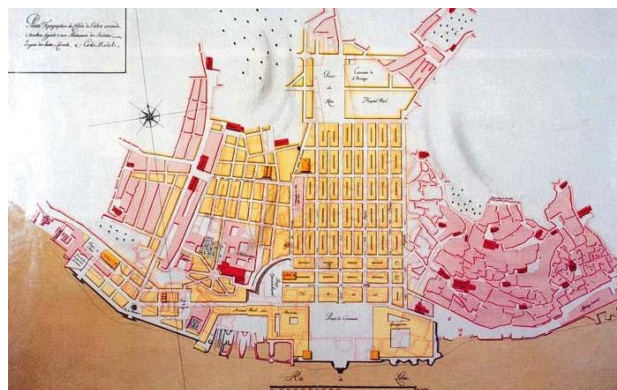


Fig. 3 – MARDEL, Carlos; SANTOS, Eugénio dos; POPPE, E. S. - Plano da Baixa Pombalina.

Em meados do séc. XIX o país encontrava-se em recuperação de um longo período de instabilidade política. “As invasões Napoleónicas (1807-1810), a Revolução Liberal (1820), a crise de

¹¹ TAVARES, Margarida – **Aglomerado urbano da cidade de Lisboa**. [Em Linha] Lisboa: Direção Geral do Património Cultural, 2014 Disponível em: http://www.monumentos.pt/Site/APP_PagesUser/SIPA.aspx?id=30998

sucessão ao trono português (1826-1834) e a Guerra Civil (1828-1834)”¹² deixaram o país com graves problemas económicos. Com a invasão napoleónica, o rei D. João VI e a sua corte refugiam-se no Brasil durante vários anos, incitando o “descontentamento popular manifesto na sublevação liberal do Porto (1820)”¹³, e que leva ao regresso da Corte para Portugal. Esta situação é posteriormente agravada com o problema da sucessão ao trono português, provocado “pela permanência do filho primogénito de D. João VI, D. Pedro, no Brasil”¹⁴, colocando em confronto partidários liberais e tradicionalistas, e dando início à “Guerra Civil que durou cerca de seis anos (1828-1834)”¹⁵.

Com o fim da Guerra Civil, e a vitória dos liberais, surge um novo regime que traz a Portugal: “a extinção das ordens religiosas e a nacionalização dos seus bens, política económica diversa, [e] a liberdade de imprensa”¹⁶. Porém, mesmo com a subida ao trono em 1834 de D. Maria II, “a situação do país era dramática: a falta de equipamentos e de quadros profissionais impossibilitavam qualquer tipo de exportação, e a incultura e o analfabetismo eram quase gerais”¹⁷. Este novo regime reflete-se na estratégia económica adotada: “abertura dos portos do Brasil a todas as nações (1808), (...) o tratado comercial com a Grã-Bretanha e a independência do Brasil (1825)”¹⁸, que acabam por enfraquecer a economia portuguesa. Tentava-se apostar no desenvolvimento interno de forma “a criar as bases de

¹² FERREIRA, Teresa – **Alfredo de Andrade (1839-1915) em Portugal: Cidade, Património e Arquitectura**.

Politecnico di Milano: Dipartimento DIAP, 2009, Dottorato di Ricerca: Conservazione dei Beni Architettonici XX Ciclo, p. 16

¹³ *Idem*, p. 17

¹⁴ *Idem, ibidem*

¹⁵ *Idem, ibidem*

¹⁶ *Idem, ibidem*

¹⁷ *Idem, ibidem*

¹⁸ *Idem, ibidem*

uma auto-subsistência através da agricultura e, mais tarde, da indústria”¹⁹, após vários anos de uma política colonialista e expansionista.

Até 1851 o país continuou mergulhado num período de alguma instabilidade política, económica e social, e neste ano “o golpe militar liderado pelo Marechal Saldanha afastou definitivamente Costa Cabral do poder”²⁰ dá início a um período “de pouco mais de meio século de relativa estabilidade política e social”²¹, durante o qual a principal preocupação do país se torna a regeneração.

O novo programa político regenerador “assentava num conjunto de reformas administrativas e socio-económicas”²² que teriam o objetivo de “fomentar o crescimento económico e ultrapassar os constrangimentos de natureza política e institucional”²³ que afastaram Lisboa dos níveis de crescimento europeus. Como principal figura neste processo, Fontes Pereira de Melo, “originou a designação de política fontista e foi responsável por numerosas realizações no domínio das obras publicas”²⁴, este

¹⁹ *Idem*, p. 18

²⁰ BARATA, Ana – **Lisboa “caes da Europa”: Realidades, Desejos e Ficções para a cidade 1860 – 1930**, Lisboa: Edições Colibri – IHA/Estudos de Arte Contemporânea, FCSH – Universidade Nova da Lisboa, 2010, p. 21

²¹ *Idem, ibidem*

²² FERREIRA, Teresa – **Alfredo de Andrade (1839-1915) em Portugal: Cidade, Património e Arquitectura**. Politecnico di Milano: Dipartimento DIAP, 2009, Dottorato di Ricerca: Conservazione dei Beni Architettonici XX Ciclo, p. 18

²³ *Idem, ibidem*

²⁴ BARATA, Ana – **Lisboa “caes da Europa”: Realidades, Desejos e Ficções para a cidade 1860 – 1930**, Lisboa: Edições Colibri – IHA/Estudos de Arte Contemporânea, FCSH – Universidade Nova da Lisboa, 2010, p. 22

“empreende uma política de modernização e desenvolvimento económico”²⁵, que se focava na melhoria das infra-estruturas do país: rede viária e ferroviária, e no desenvolvimento da indústria.

Com a extinção das ordens religiosas em 1834, o resultado foi a “apropriação pelo Estado dos espaços conventuais vagos”²⁶, transformando-os em “tribunais e escolas, asilos, quartéis ou sedes da nova burocracia”²⁷, e até finais do séc. XIX não se investe na construção de novos edifícios públicos. Mas com as medidas aplicadas, pelo fontismo, de: “melhoria dos transportes e comunicações, nos portos e faróis, na instalação de telégrafos, na reforma dos correios, (...) no sistema fiscal, na gestão financeira, na adopção do sistema métrico decimal, no registo estatístico regular da população, na criação de instrumentos jurídicos e administrativos modernos, etc.”²⁸; conseguiu-se atenuar gradualmente o atraso de Lisboa em relação às restantes capitais europeias.

A evolução do sistema constitucional verifica-se em diversas áreas: “judiciais administrativas e eleitorais, na reforma da igreja e gradual laicização da sociedade, na renovação da educação e do ensino (...), a abolição da censura na imprensa”²⁹. Como consequência verifica-se em Portugal um

²⁵ FERREIRA, Teresa – **Alfredo de Andrade (1839-1915) em Portugal: Cidade, Património e Arquitectura.**

Politecnico di Milano: Dipartimento DIAP, 2009, Dottorato di Ricerca: Conservazione dei Beni Architettonici XX Ciclo, p. 18

²⁶ BARATA, Ana – **Lisboa “caes da Europa”: Realidades, Desejos e Ficções para a cidade 1860 – 1930**, Lisboa: Edições Colibri – IHA/Estudos de Arte Contemporânea, FCSH – Universidade Nova da Lisboa, 2010, p. 26

²⁷ SOCIEDADE LISBOA 94 – **Lisboa em Movimento 1850 – 1920: A modernização da cidade entre 1850 e 1920 da regeneração à grande guerra, a transformação do urbanismo, das infraestruturas, dos transportes e serviços, dos espaços sociais e públicos.** Lisboa: Livros Horizonte, Lisboa94, 1994, p. 42

²⁸ FERREIRA, Teresa – **Alfredo de Andrade (1839-1915) em Portugal: Cidade, Património e Arquitectura.**

Politecnico di Milano: Dipartimento DIAP, 2009, Dottorato di Ricerca: Conservazione dei Beni Architettonici XX Ciclo, p. 18

²⁹ *Idem*, p. 19

aumento das publicações, favorecendo “a liberdade de expressão e reunião, o que se veio a traduzir em desenvolvimento cultural a vários níveis”³⁰.

Por outro lado, o clima de estabilidade política trazido pelo novo regime liberal, e apesar da “estagnação demográfica e urbanística”³¹, cria na cidade “novos hábitos e espaços de lazer como teatros, recintos de baile, passeios e jardins”³². Como “efeito do romantismo liberal que propunha novos hábitos mundanos, os jardins conheceram êxito”³³, e como consequência “além do Passeio Público, que mantinha uma organização rígida, à francesa, foram então plantados, numa sequência significativa, S. Pedro de Alcântara (1834), a Estrela (1815), e o Príncipe Real (1860)”³⁴, e assente na ideia de “recuperação económica e a afirmação das riquezas coloniais”³⁵ dá-se a “consolidação de uma classe burguesa”³⁶ que iria desfrutar destes novos espaços.

Das medidas aplicadas pelo programa regenerador, a que mais contribuiu para o surgimento de uma ideia de progresso e evolução da capital portuguesa, é a inauguração da ligação ferroviária com Espanha e o centro da Europa em 1866, porque com ela, «”Paris, a cidade luz mediadora da

³⁰ *Idem, ibidem*

³¹ *Idem*, p. 72

³² *Idem, ibidem*

³³ FRANÇA, José-Augusto – **Lisboa: urbanismo e arquitectura**. Lisboa: Livros Horizonte, 1997, p. 53

³⁴ SOCIEDADE LISBOA 94 – **Lisboa em Movimento 1850 – 1920: A modernização da cidade entre 1850 e 1920 da regeneração à grande guerra, a transformação do urbanismo, das infraestruturas, dos transportes e serviços, dos espaços sociais e públicos**. Lisboa: Livros Horizonte, Lisboa94, 1994, p. 44

³⁵ FERREIRA, Teresa – **Alfredo de Andrade (1839-1915) em Portugal: Cidade, Património e Arquitectura**. Politecnico di Milano: Dipartimento DIAP, 2009, Dottorato di Ricerca: Conservazione dei Beni Architettonici XX Ciclo, p. 72

³⁶ *Idem, ibidem*

cultura europeia, ficava só a dois ou três dias de viagem”»³⁷. Na época em que já se tinha dado “em França o começo da grande transformação urbanística da sua capital, sob a acção estratégica do Barão Haussmann”³⁸ (fig. 4), surge o desejo de que também Lisboa se transforme.



Fig. 4 – HAUSSMANN, Géorge-Eugène. Plano de Paris, 1853.

O desejo de ver Lisboa tornar-se europeia, civilizada e cosmopolita, surge a par da ideia de que “a Lisboa faltavam o progresso e a civilização que animavam outras capitais europeias na mesma época”³⁹. Surgem aliados à imaginação e criatividade, vários planos e projetos que através da intervenção humana tentavam exaltar “os seus encantos naturais, em que o Tejo ocupava um lugar de especial relevo”⁴⁰. Inúmeras propostas foram apresentadas, tendo em comum o desejo de que Lisboa se torne “um dos mais bellos portos da Europa, e um dos principaes centros de relações

³⁷ *Idem*, p. 18

³⁸ BARATA, Ana – **Lisboa “caes da Europa”: Realidades, Desejos e Ficções para a cidade 1860 – 1930**, Lisboa: Edições Colibri – IHA/Estudos de Arte Contemporânea, FCSH – Universidade Nova da Lisboa, 2010, p. 25

³⁹ *Idem*, p. 18

⁴⁰ *Idem, ibidem*

internacionais”⁴¹, contudo por serem considerados demasiado utópicos e monumentais, ou pela falta de meios para a sua realização, estes não são efetuados.

Em 1864, pela necessidade de um “Projecto de Lei, pelo qual se regule a edificação e aformoseamento da cidade de Lisboa”⁴², é publicado o *Decreto-Lei 31 de Dezembro de 1864*. Este abordava “questões como as de decoração das cidades, livre trânsito, comodidade e segurança dos habitantes, salubridade pública, e a de evitar a aglomeração da população”⁴³. E “começa logo por decretar que se proceda a um *Plano Geral de Melhoramentos da Capital*, que tenha em conta a abertura de novas ruas, praças, jardins e construção de edificações com condições de higiene, decoração, comodidade e livre transito do publico”⁴⁴. A comissão encarregue de elaborar este plano geral teria que ter em consideração os seguintes aspetos:

“1º - de salubridade pública, que implicava a escolha do melhor sistema geral de esgotos; 2º - relacionadas com este aspecto, mas com consequências directas no traçado e resultado final dos novos arruamentos, a determinação da largura das novas ruas (que não deveria ser inferior a 10m, nem ter uma inclinação superior a 7%), que por sua vez determinava a altura dos novos edifícios, estipulando-se que no caso de a largura ser inferior a 7m, a altura – medindo-se a altura desde a calçada até parte superior da cornija – dos edifícios não deveria ultrapassar os 12 m

⁴¹ PÉZERAT, Pierre Joseph – **Memória sobre dokas comerciais, bairros marítimos, porto militar sobre a margem direita do Tejo, e caminho de ferro comercial, estratégico, e testa dos caminhos de ferro europeus**. Lisboa:

Typographia Franco – Portugueza, 1867, p. 3

⁴² BARATA, Ana – **Lisboa “caes da Europa”: Realidades, Desejos e Ficções para a cidade 1860 – 1930**, Lisboa: Edições Colibri – IHA/Estudos de Arte Contemporânea, FCSH – Universidade Nova da Lisboa, 2010, p. 50

⁴³ LISBOA, Maria Helena – **Os engenheiros em Lisboa: Urbanismo e Arquitetura (1850 – 1930)**, Lisboa: Livros Horizonte, 2002, p. 103

⁴⁴ *Idem*, p. 103-104

(limites inferiores) e, tratando-se de uma rua com uma largura superior a 18m, os edifícios nunca deveriam exceder os 19m (limites superiores)”⁴⁵.

A comissão formada por: “dois engenheiros da Câmara, Pedro José Pézerat e Júlio Pereira de Carvalho, o Arq.º Joaquim Possidónio da Silva e o vogal do Conselho de Saúde Pública, Dr. Guilherme da Silva Abranches”⁴⁶ estaria enriquecida com “três diferentes tipos de formação profissional – Engenharia, Arquitectura e Medicina -”⁴⁷. Se numa primeira fase “Lisboa cresceu empiricamente dentro dos próprios limites – nomeadamente através de acrescentos às construções pombalinas – “⁴⁸, apesar de já se debater “desde o final dos anos 50, a sua expansão para norte”⁴⁹, nesta altura, a preocupação é para que os projetos passem a ser desenvolvidos segundo uma lógica de conjunto.

Os dois casos de estudo analisados neste trabalho são vistos como planos de conjunto, e surgem na altura da publicação deste decreto-lei. O plano de Andrade, *Plano de regularização da margem norte do Tejo*, que apesar da incerteza da data concreta da sua realização, se considera ter sido apresentado em 1864-65, tanto por Teresa Ferreira como por Lucília Verdelho da Costa. E o plano de Pézerat, que apesar de ter sido estudado desde 1844, foi progressivamente sendo evoluído, e em 1865, no seguimento da entrada de Pézerat para a comissão encarregue do *Plano Geral de*

⁴⁵ BARATA, Ana – **Lisboa “caes da Europa”: Realidades, Desejos e Ficções para a cidade 1860 – 1930**, Lisboa: Edições Colibri – IHA/Estudos de Arte Contemporânea, FCSH – Universidade Nova da Lisboa, 2010, p. 52

⁴⁶ LISBOA, Maria Helena – **Os engenheiros em Lisboa: Urbanismo e Arquitectura (1850 – 1930)**, Lisboa: Livros Horizonte, 2002, p. 105

⁴⁷ *Idem, ibidem*

⁴⁸ FERREIRA, Teresa – **Alfredo de Andrade (1839-1915) em Portugal: Cidade, Património e Arquitectura**.

Politecnico di Milano: Dipartimento DIAP, 2009, Dottorato di Ricerca: Conservazione dei Beni Architettonici XX Ciclo, p. 74

⁴⁹ *Idem, ibidem*

Melhoramentos da Capital temos a publicação do seu estudo intitulado *Mémoire sur les Études d'Améliorations et Embellissements de Lisbonne*. Ambos se destinavam ao embelezamento, melhoramento, e monumentalização da margem ribeirinha do Tejo, e tanto Alfredo de Andrade, como Piérre Joseph Pézerat, abordam a zona através de aterros. Andrade previa a reformulação ribeirinha através da construção de um “aterro de 500 metros conquistados ao rio”⁵⁰, onde se desenvolveria “um “parque contínuo” segundo um eixo orientado ao rio”⁵¹, com o objetivo de oferecer aos lisboetas um passeio publico cenográfico. Pézerat propunha um aterro “limité par un quai en ligne droite tirée à 40 mètres au sud saillant de la Tour”⁵² de Belém, onde se encontraria o novo bairro marítimo da Boavista que possuiria “toutes les règles et le gout des arts, surtout dans les conditions d’hygiène”⁵³.

A zona ribeirinha é a que mais foi alvo de planos e propostas, pela possibilidade que possuía de relacionar a cidade com o rio, e de consequentemente se conectar maritimamente com o resto do mundo, e pela possibilidade de reformular a cara que a cidade oferecia, a quem a ela chegava pelo rio.

Durante séculos Lisboa encontra-se “voltada ao rio com estimulantes características paisagísticas”⁵⁴, ao observar-se a cidade ao longe era perceptível todo um dinamismo, “de facto, vista do Tejo, Lisboa todos maravilhava pelo movimento elegante e miúdo das colinas, desdobrando-se em declives sucessivos sobre o rio, e havia, naturalmente, nas múltiplas praias das margens, a azáfama

⁵⁰ *Idem*, p.106

⁵¹ *Idem*, p.108

⁵² PÉZERAT, Pierre Joseph – **Mémoire sur les études d’améliorations et embellissements de Lisbonne**. Lisboa: Imprimerie Franco-Portugaise, 1865, p. 9

⁵³ *Idem*, p. 11

⁵⁴ FERREIRA, Teresa – **Alfredo de Andrade (1839-1915) em Portugal: Cidade, Património e Arquitectura**.

Politecnico di Milano: Dipartimento DIAP, 2009, Dottorato di Ricerca: Conservazione dei Beni Architettionici XX Ciclo, p. 99

das gentes do mar e do comércio, das pequenas fabriquetas e dos armazéns”. Porém o primeiro plano de Lisboa mostrava uma imagem diferente: “os muros altos de quintas, conventos e palácios, escondendo hortas, jardins e os próprios edifícios, a lama invernosa, e a poeira estival, mesmo das artérias mais urbanas, os dejectos atirados para as ruas segundo o popular e ameaçador água-vai e os milhares de cães uivando nas noites de outro modo silenciosas e escuras”⁵⁵.

A zona ribeirinha de Lisboa é o resultado de sucessivos aterros: “os primeiros aterros ribeirinhos remontam à época de D. Dinis (1261-1325)”⁵⁶, tendo sido “continuados por D. Manuel I (1469-1521) que deu maior impulso à apropriação de praias para ocidente”⁵⁷, mandando também “fazer o terreiro em frente aos Paços de Lisboa”⁵⁸, e durante os Descobrimentos empreendeu “a primeira tentativa de monumentalização da frente do rio”⁵⁹ com a construção do Mosteiro dos Jerónimos e da Torre de Belém.

⁵⁵ SOCIEDADE LISBOA 94 – **Lisboa em Movimento 1850 – 1920: A modernização da cidade entre 1850 e 1920 da regeneração à grande guerra, a transformação do urbanismo, das infraestruturas, dos transportes e serviços, dos espaços sociais e públicos**. Lisboa: Livros Horizonte, Lisboa94, 1994, p. 41

⁵⁶ FERREIRA, Teresa – **Alfredo de Andrade (1839-1915) em Portugal: Cidade, Património e Arquitectura**.

Politecnico di Milano: Dipartimento DIAP, 2009, Dottorato di Ricerca: Conservazione dei Beni Architettonici XX Ciclo, p. 99

⁵⁷ *Idem, ibidem*

⁵⁸ *Idem, ibidem*

⁵⁹ *Idem, ibidem*



Fig. 5 – AUTOR DESCONHECIDO – Palácio Real por Filipe Terzi.

Durante o período filipino (1580-1650), “salienta-se o projecto de renovação do Terreiro do Paço, com a construção do Palácio Real pelo italiano Filipe Terzi”⁶⁰ (fig. 5). Também Filippo Juvarra projeta “um novo complexo monumental junto ao rio, à imagem da capital do império, que pretendia rivalizar com Roma”⁶¹, apesar de este plano não ser concretizado, a ideia de “expandir a cidade para ocidente, e concentra[r] os símbolos do poder temporal e espiritual numa plataforma sobre o rio”⁶², para reestruturar a frente ribeirinha, como a face da cidade, é aproveitada por D. João V, e assim ao longo do rio são construídos “palácios aristocráticos, infra-estruturas e casas do rei, entre várias outras

⁶⁰ *Idem, ibidem*

⁶¹ *Idem, ibidem*

⁶² *Idem*, p. 101

obras”⁶³. E durante o séc. XVII, “Lisboa transformou-se numa verdadeira metrópole, onde se cruzavam gentes vindas das mais remotas partes do velho e novo mundos”⁶⁴.

Após o terramoto que destrói a cidade em 1755, “Marquês de Pombal desistiu da ideia de expansão para ocidente do Terreiro do Paço, transformando-o, pelo contrário, no novo centro simbólico e monumental da cidade”⁶⁵, passando a ser designado por Praça do Comércio. Contudo “se o torreão poente da Praça do Comércio só depois de 1840 se concluiu, só em 1845 o Rossio ficou terminado”⁶⁶. O surgimento de um novo eixo direcional “orientado a norte, definido pela sequência Praça do Comércio – Rossio – Passeio Público”⁶⁷, provoca a “viragem na orientação do desenvolvimento urbano, deixando de serem privilegiadas as características ribeirinhas do sítio, para aproveitar as potencialidades das extensas superfícies planas do interior”⁶⁸, e só voltam a surgir projetos para a frente de rio, na época de Oitocentos, pela necessidade de planos que regularizassem, higienizassem, e tornasse salubre a margem ribeirinha.

⁶³ *Idem, ibidem*

⁶⁴ BARATA, Ana – **Lisboa “caes da Europa”: Realidades, Desejos e Ficções para a cidade 1860 – 1930**, Lisboa: Edições Colibri – IHA/Estudos de Arte Contemporânea, FCSH – Universidade Nova da Lisboa, 2010, p. 70

⁶⁵ FERREIRA, Teresa – **Alfredo de Andrade (1839-1915) em Portugal: Cidade, Património e Arquitectura**. Politecnico di Milano: Dipartimento DIAP, 2009, Dottorato di Ricerca: Conservazione dei Beni Architettonici XX Ciclo, p. 101

⁶⁶ FRANÇA, José-Augusto – **Lisboa: urbanismo e arquitectura**. Lisboa: Livros Horizonte, 1997, p. 52

⁶⁷ FERREIRA, Teresa – **Alfredo de Andrade (1839-1915) em Portugal: Cidade, Património e Arquitectura**. Politecnico di Milano: Dipartimento DIAP, 2009, Dottorato di Ricerca: Conservazione dei Beni Architettonici XX Ciclo, p. 103

⁶⁸ MOITA, Irisalva – **O livro de Lisboa**. Lisboa: Livros Horizonte, 1994, p. 22

A irregularidade da linha da costa era agravada pelos “pequenos cais construídos por iniciativa particular”⁶⁹, que criavam dificuldades “no funcionamento do porto (embarque e desembarque), [e] condicionava a acumulação de depósitos infectos”⁷⁰. Mais concretamente a zona da Boavista que era “no início de oitocentos, constituída por um conjunto de praias lodosas onde se despejavam lixos e imundices da cidade”⁷¹, e que se torna o principal “foco de infecção e causa próxima das epidemias de cólera de 1854 e de febre amarela de 1857”⁷², sendo por isso considerado urgente a resolução da situação, e a reformulação da margem do rio.

Com a obra do aterro a ser considerada de urgência, é posto em prática um plano, em parte, da autoria de Piérre Joseph Pézerat, consistindo “num aterro de 50 metros avançando sobre o rio, suportado por um muro provisório de alvenaria, reforçado por catorze linguetas de ferro e dotado de um plano inclinado para o recolhimento dos barcos”⁷³. Estas obras realizadas, “funcionaram em termos urbanísticos – melhorando-se a salubridade do cais e a circulação operativa -”⁷⁴, mas não totalmente,

⁶⁹ BARATA, Ana – **Lisboa “caes da Europa”: Realidades, Desejos e Ficções para a cidade 1860 – 1930**, Lisboa: Edições Colibri – IHA/Estudos de Arte Contemporânea, FCSH – Universidade Nova da Lisboa, 2010, p. 76

⁷⁰ FERREIRA, Teresa – **Alfredo de Andrade (1839-1915) em Portugal: Cidade, Património e Arquitectura**. Politecnico di Milano: Dipartimento DIAP, 2009, Dottorato di Ricerca: Conservazione dei Beni Architettonici XX Ciclo, p. 103

⁷¹ BARATA, Ana – **Lisboa “caes da Europa”: Realidades, Desejos e Ficções para a cidade 1860 – 1930**, Lisboa: Edições Colibri – IHA/Estudos de Arte Contemporânea, FCSH – Universidade Nova da Lisboa, 2010, p. 76

⁷² *Idem, ibidem*

⁷³ LISBOA, Maria Helena – **Os engenheiros em Lisboa: Urbanismo e Arquitectura (1850 – 1930)**, Lisboa: Livros Horizonte, 2002, p. 122

⁷⁴ FERREIRA, Teresa – **Alfredo de Andrade (1839-1915) em Portugal: Cidade, Património e Arquitectura**. Politecnico di Milano: Dipartimento DIAP, 2009, Dottorato di Ricerca: Conservazione dei Beni Architettonici XX Ciclo, p. 105

visto que mais tarde na década de 1860, “o Aterro brindou a capital com umas febres da moda”⁷⁵. Esta estratégia adotada falha também “na componente arquitectónica, e consequentemente, na intenção de requalificação imagética da frente ribeirinha”⁷⁶. Por isso continuam a surgir vários projetos para esta zona, que, apesar de concorrerem para a solução destes problemas, de imagem e salubridade da cidade, não são realizados.

Vários planos tentavam transformar a margem do Tejo, e dar a Lisboa uma nova cara, intervindo na zona da Boavista e Santos, nomeadamente: o plano Pézerat de 1854; da Câmara Municipal de Lisboa em 1858; e de Júlio Pimentel em 1860. Surgem também propostas com uma intervenção mais abrangente, estendendo-se da Boavista a Belém, como nos planos: de Pézerat em 1865 com *Mémoire sur les   tudes d’Ameliorations et Embelissements de Lisbonne* e em 1867 com *Memória sobre dokas comerciais, bairros marítimos, porto militar sobre a margem direita do Tejo, e caminho de ferro comercial, estratégico, e testa dos caminhos de ferro europeus*; de Andrade em 1864-65 com o *Plano de Regularização da Margem Norte do Tejo*; das diferentes Comiss    es que foram sendo formadas em 1871 e em 1883; de Thomé Gamond em 1870 com o seu projeto de engrandecimento da cidade de Lisboa; de Miguel Pais em 1882 com o *Plano para Melhoramentos de Lisboa e o seu Porto*; de Jean Claude Forrestier em 1926 com o *Plano Geral de Melhoramentos de Lisboa*, e de Ventura Terra com o plano de melhoramentos para a zona ribeirinha.

⁷⁵ BARATA, Ana – **Lisboa “caes da Europa”: Realidades, Desejos e Ficções para a cidade 1860 – 1930**, Lisboa: Edições Colibri – IHA/Estudos de Arte Contemporânea, FCSH – Universidade Nova da Lisboa, 2010, p. 85

⁷⁶ FERREIRA, Teresa – **Alfredo de Andrade (1839-1915) em Portugal: Cidade, Património e Arquitectura**.

Politecnico di Milano: Dipartimento DIAP, 2009, Dottorato di Ricerca: Conservazione dei Beni Archit  ttonici XX Ciclo, p. 105

Outros planos focam-se nos melhoramentos devidos ao porto de Lisboa, nomeadamente os planos de: 1869 por Visconde de São Januário e Mendes Guerreiro; 1871 de uma comissão nomeada com o objetivo de estudar o porto; 1877 de Abernethy; e em 1882 de John Coode.

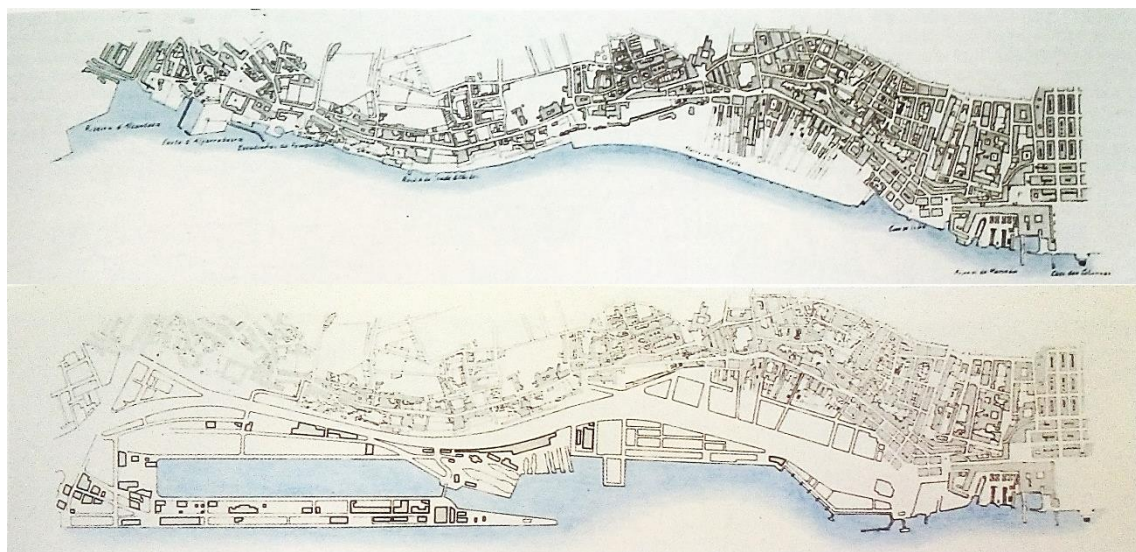


Fig. 6 – AUTOR DESCONHECIDO – Comparação da linha de costa, em 1871 e 1911

Apesar de todas as propostas apresentadas, algumas das quais representadas no seguinte esquema (fig. 7), o problema apenas “seria remediado, com menos ambições, já no tempo de Ressano Garcia”⁷⁷, com a construção da Avenida “24 de Julho, de Santos a Alcântara e o arranque das obras de construção do porto de Lisboa, a partir de 1887”⁷⁸ (fig. 6). Durante o séc. XX esta avenida torna-se numa via de intenso tráfego, que em conjunto com a barreira estabelecida pela linha de caminho de ferro, entre a avenida e o rio, e pela a heterogeneidade dos equipamentos construídos, criou um obstáculo à relação continua entra a cidade e o Tejo que nesta época tanto se desejava. Esta zona nunca terá sido alvo de um projeto unitário que resolvesse o problema, mantendo-se até aos dias de hoje.

⁷⁷ *Idem, ibidem*

⁷⁸ *Idem, ibidem*



Fig. 7 – Elaborado pela autora – Sobreposição das áreas de intervenção de cada um dos planos, a verde: plano de Alfredo de Andrade, a azul: planos de Pi  re Joseph Pézerat

Como podemos observar no esquema (fig. 7), a necessidade de aumento da cidade, levou ao surgimento de outro eixo orientador do crescimento da cidade, definido pela sequência Praça do Comércio-Baixa Pombalina-Rossio-Passeio Público, direcionando a cidade para norte. Numa altura em que o verde ganha um papel fundamental para a caracterização do espaço urbano, o Passeio Público (fig. 8), “o lugar onde os lisboetas de todos os grupos sociais iam gozar os seus momentos de lazer”⁷⁹, adquire elevada importância na vida social lisboeta.



Fig. 8 – AUTOR DESCONHECIDO – Passeio Público de Lisboa.

“O Passeio Público com as suas grades, a sua rua central, os seus tanques e a sua cascata”⁸⁰, foi ao mesmo tempo defendido e menosprezado aquando do surgimento da ideia de construção de um boulevard que seguiria o eixo orientado a norte, isto porque este “desempenhou, sem dúvida, um importante papel no quotidiano e no imaginário da sociedade oitocentista lisboeta, perdurando na memória dos habitantes da cidade durante várias gerações”⁸¹, gerando-se assim o debate sobre o seu

⁷⁹ BARATA, Ana – **Lisboa “caes da Europa”: Realidades, Desejos e Ficções para a cidade 1860 – 1930**, Lisboa: Edições Colibri – IHA/Estudos de Arte Contemporânea, FCSH – Universidade Nova da Lisboa, 2010, p. 132

⁸⁰ *Idem*, p. 133

⁸¹ *Idem, ibidem*

futuro. Um dos argumentos utilizados, a favor de se manter o espaço era o facto de que “com a destruição do Passeio Público, não existia um espaço alternativo onde os lisboetas pudessem passar os seus momentos de lazer”⁸²

A importância do Passeio Público na vida quotidiana da cidade é perceptível quando as propostas apresentadas para a construção de uma nova avenida consideram a sua existência, e propõem o surgimento desta a partir do extremo norte do Passeio. De entre estas propostas temos: a de José Isidoro Viana; a de Bartolomeu Achilles Dejante; a de Rodrigo Afonso Pequito; de Possidónio da Silva; e de Júlio Pimentel; que integravam o Passeio Público na nova avenida que propunham.

Contudo, “após mais de um quarto de século de fontismo, as estruturas tradicionais da urbe exigiam uma renovação que, não podendo intervir na rede orgânica que continuava a desenvolver-se (...), teria que ser praticada contra ela, através dum corte no seu tecido”⁸³, e surge o pretexto para a realização da dita avenida.

O início dos “trabalhos para a realização da obra da grande avenida do passeio publico do Rocio às portas da cidade, denominada – Avenida da Liberdade”⁸⁴ - dá-se em 1879, segundo o projeto de Ressano Garcia. Numa primeira fase a avenida é desenhada “a partir do seu prestigiado corpo [do Passeio Público], aproveitando árvores, lagos, e estátuas integradas nas áleas pedonais”⁸⁵, mas posteriormente esse desenho acabaria por se sobrepor ao Passeio Público que consequentemente

⁸² *Idem*, p. 138

⁸³ FRANÇA, José-Augusto – **Lisboa: urbanismo e arquitectura**. Lisboa: Livros Horizonte, 1997, p.63

⁸⁴ BARATA, Ana – **Lisboa “caes da Europa”: Realidades, Desejos e Ficções para a cidade 1860 – 1930**, Lisboa: Edições Colibri – IHA/Estudos de Arte Contemporânea, FCSH – Universidade Nova da Lisboa, 2010, p. 129

⁸⁵ SOCIEDADE LISBOA 94 – **Lisboa em Movimento 1850 – 1920: A modernização da cidade entre 1850 e 1920 da regeneração à grande guerra, a transformação do urbanismo, das infraestruturas, dos transportes e serviços, dos espaços sociais e públicos**. Lisboa: Livros Horizonte, Lisboa94, 1994, p. 51

estaria condenado em 1860. Mas “até ao seu enterro oficial em 1879 (...) a sociedade lisboeta dividiu-se e discutiu, apaixonadamente por vezes, o destino deste espaço urbano”⁸⁶. A Avenida da Liberdade levou à “destruição do Passeio Público – sítio romântico, emblema duma vida citadina que se transformava”⁸⁷- e passou a ocupar o seu papel de lazer na sociedade lisboeta, e “a pouco e pouco todos se foram habituando a ir passear para a avenida, a fazer a Avenida”⁸⁸.

A construção da avenida, à imagem dos boulevards de Paris, levanta também a questão da necessidade do seu prolongamento. Porque enquanto uns defendiam que a avenida deveria ser finalizada na zona do Marquês, e tal como se verifica atualmente, ter como fim uma grande praça e/ou parque verde, outros defendiam a ideia de que a avenida deveria ser prolongada. Segundo esta ideia, surgem alguns projetos que prolongam o desenho da mesma, nomeadamente os planos: de Miguel Pais; Forrestier; e Cristino da Silva.

Estas ideias de prolongamento da avenida não têm seguimento, e o que encontramos hoje, é uma Avenida da Liberdade, que termina na rotunda do Marquês com uma grande Praça e simultaneamente um parque, o Parque Eduardo VII, que lhe criam assim um fundo.

Ao longo da época de oitocentos várias foram as ideias expressas nos planos apresentados para o crescimento da capital, seguindo um de dois eixos possíveis. Nas propostas, que simultaneamente pretendiam o crescimento da cidade e o seu progresso através do embelezamento e

⁸⁶ BARATA, Ana – **Lisboa “caes da Europa”: Realidades, Desejos e Ficções para a cidade 1860 – 1930**, Lisboa: Edições Colibri – IHA/Estudos de Arte Contemporânea, FCSH – Universidade Nova da Lisboa, 2010, p. 134

⁸⁷ *Idem*, p. 150

⁸⁸ SOCIEDADE LISBOA 94 – **Lisboa em Movimento 1850 – 1920: A modernização da cidade entre 1850 e 1920 da regeneração à grande guerra, a transformação do urbanismo, das infraestruturas, dos transportes e serviços, dos espaços sociais e públicos**. Lisboa: Livros Horizonte, Lisboa94, 1994, p. 71

aformoseamento, podemos encontrar: uma Lisboa que se desenvolve ao longo do rio, e que tenta estabelecer uma ligação com este, e consequentemente com o mundo, ou uma Lisboa que vira as costas ao rio, e preocupada com os hábitos sociais e de lazer em espaços verdes se desenvolve para norte.

Ambos os eixos na atualidade se encontram estagnados. Ao longo do eixo ribeirinho o que se observa é um corte da relação entre a cidade e o rio, criado não só pela Avenida 24 de Julho, mas também pela linha de caminho de ferro. E ao longo do eixo que direcionava o crescimento para norte, o que temos, é um desenvolvimento da cidade, a partir da Avenida da Liberdade que cria as bases e diretrizes para a aplicação de um novo plano de conjunto que define grande parte da zona norte de Lisboa, o *Plano da Avenidas Novas* de Ressano Garcia.

2. Alfredo de Andrade

Alfredo de Andrade, «"Architetto e pittore, lusitano di nascita, italiano di core" como gostava de se definir»⁸⁹,   considerado por Teresa Ferreira "um verdadeiro int  prete da cultura do seu tempo"⁹⁰, e o seu trabalho tem sido abordado principalmente em Itália "no âmbito da salvaguarda e do restauro do património monumental, onde a sua obra foi mais relevante"⁹¹, e no qual realiza "mais de uma centena de interven  es, espalhadas pelo norte do país"⁹².

Contudo apesar das diversas áreas em que atuava, "pintor, professor, arquiteto, restaurador e arqueólogo"⁹³, e considerando os cargos dirigentes que ocupou, "durante cerca de 30 anos, nas regiões do Piemonte e da Ligúria"⁹⁴, assim como a "quantidade e qualidade da sua obra"⁹⁵, sendo estas mais de uma centena de interven  es no norte de Itália, os estudos acerca do seu trabalho são relativamente reduzidos.   nas regiões da Ligúria e Piemonte, onde Andrade "transformou definitivamente o território e os monumentos"⁹⁶ que surgem alguns estudos sobre o seu trabalho, que se focam no seu contributo para com o património. Surgem recentemente alguns estudos⁹⁷ que "têm contrariado esta leitura

⁸⁹ FERREIRA, Teresa – **Alfredo de Andrade (1839-1915) em Portugal: Cidade, Património e Arquitectura**.

Politecnico di Milano: Dipartimento DIAP, 2009, Dottorato di Ricerca: Conservazione dei Beni Architettonici XX Ciclo, p.I

⁹⁰ *Idem, ibidem*

⁹¹ *Idem, ibidem*

⁹² *Idem, p.II*

⁹³ *Idem, ibidem*

⁹⁴ *Idem, p.I*

⁹⁵ *Idem, p.II*

⁹⁶ *Idem, p.III*

⁹⁷ Esses estudos são: DELLA PIANA, Elena e PESANDO, Annalisa Barbara, Alfredo d' Andrade e la Scuola libera d'Ornato dell' Accademia Ligústica Dall' esperimento genovese alla ricerca di un modello didattico istituzionale, in **Ligures**, 2004/I; PESANDO, Annalisa Barbara, Un inédito D' Andrade: innovatore nell'

unívoca, introduzindo novas perspetivas de análise, como o papel na renovação do ensino “artístico-industrial”, na renovação das artes decorativas e menores, na museologia”⁹⁸. Já no seu país natal, e apesar da sua “relação continuada com Portugal – da infância até à morte”⁹⁹, acaba por não realizar qualquer obra de restauro, e “após a morte, a sua obra foi sendo progressivamente esquecida”¹⁰⁰, sendo apenas referido em algumas entradas enciclopédicas e nas publicações de edição limitada da autoria de Ruy de Andrade, seu filho, é ainda brevemente citado em alguns estudos portugueses¹⁰¹ relativos à “cultura artística, arquitetónica e do património, na segunda metade de oitocentos e primeiras décadas de novecentos”¹⁰², sendo associado principalmente ao estudo e à salvaguarda do património artístico e monumental.

Visto o reduzido número de estudos focados em Alfredo de Andrade, a informação recolhida, para a elaboração deste capítulo, baseia-se principalmente na análise de duas teses, nomeadamente: a tese de doutoramento em Conservazione dei Beni Architettonici XX Ciclo, de Teresa Ferreira; e a tese de doutoramento em História de Arte, de Lucília Verdelho da Costa; por serem bastante completas e focadas no assunto aqui em estudo. Além de visitas a arquivos, também outros autores foram

insegnamento delle arti decorative, in **Bollettino della Società Piemontese di Archeologia e Belle Arti**, Nuova serie, n°s 53, 2001-2002

⁹⁸ FERREIRA, Teresa – **Alfredo de Andrade (1839-1915) em Portugal: Cidade, Património e Arquitectura**.

Politecnico di Milano: Dipartimento DIAP, 2009, Dottorato di Ricerca: Conservazione dei Beni Architettonici XX Ciclo, p.III

⁹⁹ *Idem*, p.I

¹⁰⁰ *Idem*, p.IV

¹⁰¹ Como por exemplo os estudos de: José Augusto-França, Regina Anacleto, Lúcia Rosas, Maria Calado Gomes, Maria Helena Lisboa, Paulo Rodrigues, entre outros. *Idem, ibidem*

¹⁰² *Idem, ibidem*

estudados, por forma a que seja possível uma melhor contextualização e compreensão da informação sobre o percurso de Andrade.

É de facto importante considerar o seu percurso, antes de se proceder ao estudo dos seus planos para Lisboa, isto porque é no seu caminho que Andrade recolhe as bases necessárias para proceder à elaboração do seu primeiro projeto urbano. Desde a sua formação em Génova até ao seu percurso profissional, que evolui de pintor a arquiteto e restaurador, que progressivamente vai utilizando o desenho e a pintura como uma forma de interpretação e representação, e tal também pode ser observado nos desenhos por si elaborados para a proposta de monumentalização da zona ribeirinha e crescimento da cidade para Norte.



Fig. 9 – CORCOS, Vittorio – Retrato de Alfredo de Andrade aos 61 anos.

Andrade (fig. 9) nasce a 26 de agosto de 1839, “numa família numerosa, da alta burguesia lisboeta”¹⁰³, faz os seus estudos no Liceu Nacional de Lisboa, e pelo seu “talento precoce para o desenho que começa a aprender, antes dos sete anos de idade, com o pintor-incisor espanhol Trifon de Avilez”¹⁰⁴, acabaria por receber em 1853 o diploma da Escola Académica, que o próprio desenharia.¹⁰⁵

Em 1854, com apenas 14 anos, “parte com o irmão Júlio para Génova (...) para aprender contabilidade”¹⁰⁶, e numa tentativa de trazer o filho de volta a Portugal, António José de Andrade “elege-o para seu sucessor na direção da sua casa comercial”¹⁰⁷, consegue-lhe “um cargo como professor de desenho na Academia de Lisboa, e casamentos convenientes”¹⁰⁸, mas sempre sem sucesso.

Em Génova, Alfredo de Andrade procura “estabelecer relações com pessoas que partilhassem o mesmo tipo de cultura e convicções”¹⁰⁹, e pela sua ascendência, “a posição da família na sociedade portuguesa, e uma educação familiar que incutia rigorosos valores morais e comportamentais”¹¹⁰ Andrade passa a integrar a “elite não só cultural ou burguesa, mas também aquela de origem aristocrática”¹¹¹ de Génova.

¹⁰³ *Idem*, p.9

¹⁰⁴ *Idem, ibidem*

¹⁰⁵ *Idem*, p.11

¹⁰⁶ *Idem, ibidem*

¹⁰⁷ *Idem*, p.7

¹⁰⁸ *Idem, ibidem*

¹⁰⁹ *Idem*, p.11

¹¹⁰ *Idem, ibidem*

¹¹¹ *Idem, ibidem*



Fig. 10 – CECIONI, Adriano – Caffé Michelangiolo, 1861.

Os primeiros anos da sua estadia em Génova são marcados pela sua dedicação à pintura, “enfileira em seguida nos grupos de vanguarda, alia-se com Fontanesi, faz parte do grupo do *Caffé Michelangiolo*”¹¹²(fig. 10), e acaba por se relacionar com diversas personalidades¹¹³. A conjugação de

¹¹² COSTA, Lucília Verdelho da – **Alfredo de Andrade 1839-1915**. Universidade Nova de Lisboa: Faculdade de Ciências Sociais e Humanas, 1997, Tese de Doutoramento: História da Arte, p.I

¹¹³ Numa primeira fase, o seu círculo social é composto por Tammar Luxoro, Antonio Fontanesi, Vittorio Avondo, Frederico Pastori, e Ernesto Berteia, numa segunda fase, juntam-se a Alfredo de Andrade: Giuseppe e Piero Giacosa, Francesco Carandini e Sebastiano Locati, Ludovico Pogliaghi, Luca Beltrami, Corrado Ricci, Arrigo e Camilo Boito. FERREIRA, Teresa – **Alfredo de Andrade (1839-1915) em Portugal: Cidade, Património e Arquitectura**. Politecnico di Milano: Dipartimento DIAP, 2009, Dottorato di Ricerca: Conservazione dei Beni Architettonici XX Ciclo, p.II

todos estes fatores levou a que Alfredo de Andrade se encontrasse rodeado de um ambiente intelectual rico.¹¹⁴

A dedicação à pintura, nos primeiros anos da sua carreira, serviu assim “enquanto fase preparatória para a carreira profissional posterior, de arquiteto e “arqueólogo””¹¹⁵, sendo determinantes para a “criação de um método de trabalho”¹¹⁶, assim como a “aquisição de uma autonomia artística (...) e da criação de um circulo de relações”¹¹⁷.

Como refere Teresa Ferreira, contrariamente ao que se pensa, Alfredo de Andrade “começou a ter aulas de pintura com Tammar Luxoro a 20 de junho de 1854 – ou seja um mês exato após a sua chegada a Génova -, e não em 1857”¹¹⁸, ano em que se inscreve na *Accademia Ligústica*. Nos dois anos que se seguiram, de 1854 a 1856 “teve como professor de desenho “de figura” (...) de perspetiva e de arquitetura, Gerolamo Turbino”¹¹⁹. Mas é Tammar Luxoro “o seu verdadeiro “mestre”, aquele cujas pegadas seguiu”¹²⁰ de perto, desde a “colaboração na criação das *Società Promotrice di Belle Arti* (1849), as funções administrativas e didáticas na *Accademia Ligústica*, o protagonismo na batalha

¹¹⁴ COSTA, Lucilia Verdelho da – **Alfredo de Andrade 1839-1915**. Universidade Nova de Lisboa: Faculdade de Ciências Sociais e Humanas, 1997, Tese de Doutoramento: História da Arte, p.I

¹¹⁵ FERREIRA, Teresa – **Alfredo de Andrade (1839-1915) em Portugal: Cidade, Património e Arquitectura**. Politecnico di Milano: Dipartimento DIAP, 2009, Dottorato di Ricerca: Conservazione dei Beni Architettonici XX Ciclo, p.21

¹¹⁶ *Idem, ibidem*

¹¹⁷ *Idem*, p.21-22

¹¹⁸ *Idem*, p.22

¹¹⁹ *Idem*, p.24

¹²⁰ *Idem*, p.25

ideológica de combate ao ensino “académico” e ainda a participação ativa em questões do património artístico e monumental de Génova”¹²¹, enquanto frequentava o atelier do pintor.



Fig. 11 – AUTOR DESCONHECIDO – Accademia Ligústica.

O curso que frequenta na *Accademia Ligústica* (fig. 11) diferenciava-se por ser de “formação “técnica”: de entalhe, arquitetura e ornato, ao contrário da generalidade das academias, onde era privilegiado o ensino de pintura”¹²². Tal como Teresa Ferreira refere, não é possível apurar se “Andrade frequentou já em 57 a *Scuola di Architettura*, dirigida por Giovan Battista Resasco”¹²³, ou se apenas o faria em 1861-1864 quando se “reinscreveu na *Accademia*, (...), em *Architettura*, *Prospettiva de Gessi* e *Anatomia*”¹²⁴, após a sua estadia em Portugal.

¹²¹ *Idem, ibidem*

¹²² *Idem*, p.26

¹²³ *Idem*, p.27

¹²⁴ *Idem, ibidem*

Em 1858 está temporariamente de regresso a Portugal. É nesta visita a Lisboa que «“animado pelo que tinha visto em Génova, contribui em grande parte para a fundação da Sociedade Promotora de Bellas-Artes”»¹²⁵, contudo esta sociedade apenas é formada em 1861.

Em finais de 1860, vai então “efetuar um “estágio” no atelier do pintor suíço, em Genebra”¹²⁶. Com Alexandre Calame, Andrade efetua “inúmeros estudos de árvores, folhas, plantas, rochas, cascatas e paisagens alpinas, aperfeiçoando-se na observação direta da natureza”¹²⁷, é nesta altura que se afasta “gradualmente de uma pintura naturalista idealizada e convencional (...), para um naturalismo mais “realista”, captando a “verdade do momento””¹²⁸. É neste mesmo ano que Andrade começa as suas aparições em exposições, sendo apresentadas várias obras da sua autoria, de pinturas (fig. 12), a desenhos de paisagem e arquitetura.



Fig. 12 – ANDRADE, Alfredo – Uma Manhã em Creys, c. 1863.

¹²⁵ *Idem*, p.33

¹²⁶ *Idem*, p.27

¹²⁷ *Idem*, *ibidem*

¹²⁸ *Idem*, p.29

Ao longo da sua carreira participa em diversas exposições, sendo que “a primeira participação de Alfredo de Andrade numa exposição de Belas-Artes foi em Génova”¹²⁹, na X Exposição da *Società Promotrice di Belle-Arti* de Génova (1860). De 1861 a 1906 participa em cerca de 20 exposições¹³⁰, apesar de nos anos “entre 1861 e 1865 expõe apenas em Lisboa e no Porto, mas as suas obras são, de uma maneira geral, mal acolhidas pela crítica”¹³¹.

Paralelamente a estas exposições em que participa (sendo mal acolhido pela crítica em Portugal, mas recebendo o devido reconhecimento em Itália), “Alfredo de Andrade enviava ideias para

¹²⁹ COSTA, Lucília Verdelho da – **Alfredo de Andrade 1839-1915**. Universidade Nova de Lisboa: Faculdade de Ciências Sociais e Humanas, 1997, Tese de Doutoramento: História da Arte, p.79

¹³⁰ Em 1861 participa na 5ª Exposição Trienal da Academia de Belas-Artes, em 1862 expõe três pinturas, um desenho de paisagem e um desenho de arquitetura no Salão da Sociedade Promotora de Belas-Artes. Em 1865 apresenta alguns desenhos de paisagens e de arquitetura na Exposição Internacional do Porto, participa também na exposição do 4º Salão da Promotora, e na 5ª exposição da Sociedade Promotora onde apresenta apenas um desenho de arquitetura. No ano seguinte, 1866, o seu trabalho é mostrado na XV Exposição da Sociedade Promotora de Belas-Artes de Génova, onde são expostos uma paisagem e quatro estudos do natural. Em 1868 participa com um quadro na Exposizione Artistico Archeologico Industriale de Génova, e no ano seguinte figura nas Exposições das Sociedades Promotoras de Belas-Artes de Génova e Florença, assim como no Palácio de Brera em Milão. Em 1870 expõe alguns trabalhos nas exposições das Sociedades Promotoras de Turim e Nápoles, e participa na Exposição Nacional de Belas-Artes de Palma. No ano seguinte, 1871 considerado o apogeu da sua carreira como pintor, apresenta o seu trabalho em seis exposições: em Génova, Milão, Madrid, na Exposição da Sociedade Promotora de Turim, e na Exposição da Sociedade Promotora de Florença. Em 1872 expõe na Sociedade Promotora de Nápoles, e em 1906 figura na Grande Exposição de Milão. *Idem*, p.79-102

¹³¹ *Idem*, p.79

reformas do ensino artístico”¹³², desde 1862, continuando empenhado em transformar completamente o ensino da Academia de Lisboa, que fora “criada em período de instabilidade política e dificuldades económicas, com condições de ensino precárias que reclamavam reformas desde os anos 40”¹³³. As suas propostas assentavam na ideia que «”todas as academias são fábricas de nulidades”»¹³⁴, para tal Andrade propunha “a fundação de uma escola-museu para artesãos”¹³⁵, em que seria obrigatório o ensino do ornato a “artífices, canteiros, marceneiros, oleiros, desenhadores de tecidos, ourives, cinzeladores, fundidores, etc.”¹³⁶. Apesar de todas as críticas dirigidas à Academia, “Alfredo de Andrade foi convidado para professor de Paisagem em 1863”¹³⁷ contudo acaba por declinar a oferta por considerar que ainda não se encontrava preparado para tal cargo.

¹³² FERREIRA, Teresa – **Alfredo de Andrade (1839-1915) em Portugal: Cidade, Património e Arquitectura**.

Politecnico di Milano: Dipartimento DIAP, 2009, Dottorato di Ricerca: Conservazione dei Beni Architettonici XX Ciclo, p.38

¹³³ *Idem, ibidem*

¹³⁴ *Idem, p.39*

¹³⁵ *Idem, ibidem*

¹³⁶ *Idem, ibidem*

¹³⁷ *Idem, ibidem*

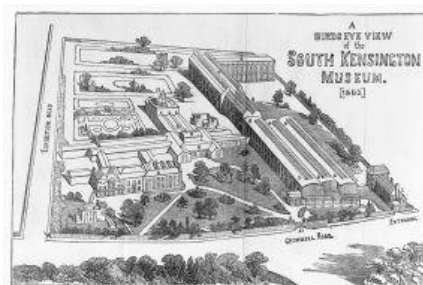


Fig. 13 – CLARKE – Uma vista de pássaro do South Kensington Museum, mostrando edifícios, jardins e estradas circundantes, from Clarke's Handbook, 1862.

Em 1864, já em Portugal, Alfredo de Andrade participaria “numa comissão especial, para propor a reforma completa do ensino na *Academia de Bellas-Artes de Lisboa*”¹³⁸, nesta comissão insiste na sua ideia da “criação de uma escola e museu de arte industrial”¹³⁹, inspirado no *South Kensington Museum* em Londres (fig. 13), ainda que em vão.

¹³⁸ *Idem*, p.40

¹³⁹ *Idem*, *ibidem*

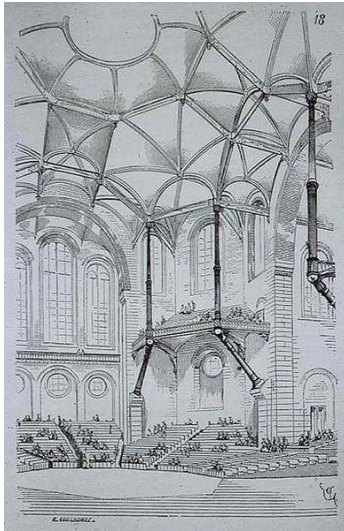


Fig. 14 - VIOLLET-LE-DUC, Eugene – Desenho para uma Sala de Concertos, datado de 1864. Expressando princípios estruturais góticos em pedra, tijolo e ferro fundido.



Fig. 15 - RUSKIN, John - River Seine and its Islands from Canteleu, 1880.



Fig. 16 – JONES, Owen - Joseph dreams of stars: page from The History of Joseph and His Brethren (1869).

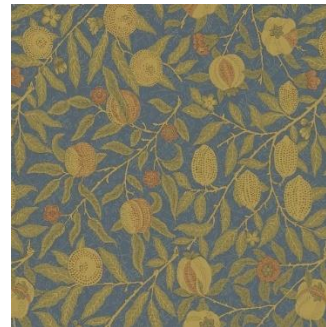


Fig. 17 – MORRIS, William – Fruit 1864 detalhe de tapeçaria.

Como “conhecedor da obra de Viollet-le-Duc, mas também de John Ruskin, de Owen Jones e de William Morris”¹⁴⁰ (fig. 14 a 17), Alfredo de Andrade “deseja empreender uma grande reforma do ensino da Academia de Lisboa”¹⁴¹, e pretendia fazê-lo “quer através da rejeição do convencionalismo e da adoção do desenho à vista e “do natural”, quer por um retorno às origens por via das artes menores e da criação de museus”¹⁴², quer ainda por uma “nova reflexão sobre a arquitetura através da proteção e restauro de monumentos”¹⁴³. O combate por esta mudança do ensino proporciona-lhe o cargo de professor na *Accademia Ligústica*, onde aplica os seus ideais de ensino, através do emprego de “novos métodos de desenho”¹⁴⁴, influenciados pelo seu “interesse crescente pelo estudo das artes menores e pela arquitetura da Idade Média”¹⁴⁵.

Anos mais tarde, em 1870, conhece Camilo Boito, “protagonista central do debate cultural e arquitetónico em Itália”¹⁴⁶, um arquiteto, escritor e historiador italiano, voltado à crítica de arte e teoria do restauro, de quem Andrade se torna amigo, e com quem participa na realização do “*Borgo Medioevale* realizado em Turim para a Exposição Nacional de 1884”¹⁴⁷. Com Alfredo de Andrade como

¹⁴⁰ COSTA, Lucília Verdelho da – **Alfredo de Andrade 1839-1915**. Universidade Nova de Lisboa: Faculdade de Ciências Sociais e Humanas, 1997, Tese de Doutoramento: História da Arte, p.II

¹⁴¹ *Idem, ibidem*

¹⁴² *Idem, ibidem*

¹⁴³ *Idem, ibidem*

¹⁴⁴ *Idem, ibidem*

¹⁴⁵ *Idem, ibidem*

¹⁴⁶ FERREIRA, Teresa – **Alfredo de Andrade (1839-1915) em Portugal: Cidade, Património e Arquitectura**. Politecnico di Milano: Dipartimento DIAP, 2009, Dottorato di Ricerca: Conservazione dei Beni Architettonici XX Ciclo, p.II

¹⁴⁷ *Idem, ibidem*

porta-voz deste “manifesto – politico, ideológico, pedagógico e artístico – de uma elite cultural”¹⁴⁸, pretendia-se um “antídoto” contra o “Ecletismo”, ou seja, contra uma recomposição superficial e acrítica dos estilos do passado”¹⁴⁹. Para tal, neste manifesto “condensavam-se vários temas que se fundiam num único “projeto cultural”: a “unidade das artes” (maiores e menores), a racionalidade construtiva, a recuperação de um artesanato artístico de qualidade, a exemplificação de um rigoroso método de pesquisa arqueológica e, por fim, um único estilo, proposto para a arquitetura do presente e do futuro”¹⁵⁰.

A ideia por de trás da realização deste manifesto, que procurava expor os produtos e as artes da época, está bem explícita numa citação, de Ruy de Andrade, seguidamente transcrita:

“Em vez de um edifício moderno com salas cheias de cópias de exemplos das artes transactas, extraídas de Viollet-le-Duc ou outros livros de costumes e arquitectura do tempo, ele sugeria a construção de uma aldeia, desde as portas e muralhas de defesa, à igreja, às casas, às lojas, às fábricas, às tabernas, às casas de hóspedes, até ao Castelo Senhorial, que fosse igual aos antigos do séc. XIV e XV do Piemonte e, durante a exposição, fosse animado pela presença de gentes vestidas à moda da época”¹⁵¹

¹⁴⁸ *Idem, ibidem*

¹⁴⁹ *Idem, ibidem*

¹⁵⁰ *Idem, ibidem*

¹⁵¹ ANDRADE, Ruy de – **Arquitectura de Alfredo de Andrade**. Lisboa: [s.n.], 1960

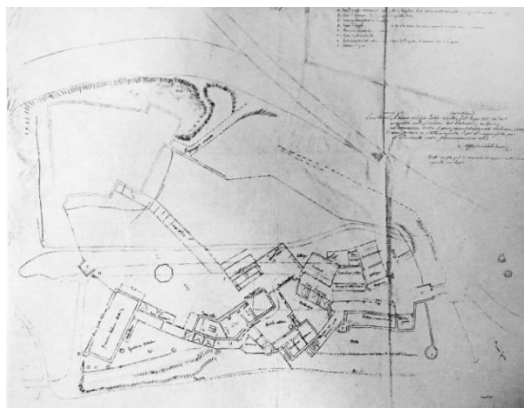


Fig. 18 – ANDRADE, Alfredo – Planta definitiva da Vila Medieval de Turim, 1883,

Assim nasce o conceito para a realização do *Borgo Medioevale*, a construção de uma aldeia à imagem das existentes na época, e depois de alguma pesquisa, e da realização de alguns estudos (ver anexo B – Imagens de Alfredo de Andrade - Borgo Medioevale) chega-se à planta definitiva para esta exposição (fig. 18 e 19).

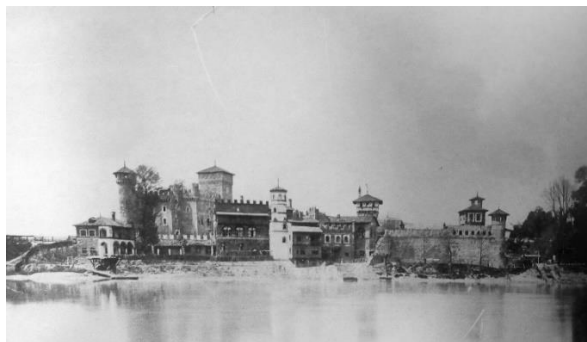


Fig. 19 – ANDRADE, Alfredo – Vista geral da Vila Medieval do lado do Rio Pó,

A sua forma  o “reflete uma profunda mudança de orienta  o artística, marcada pela “descoberta” da cultura neomedieval”¹⁵², e a partir da qual surge o interesse em questões como “as discussões antiacad  micas, como a reabilita  o das artes menores e decorativas, a defesa do realismo e a procura de uma linguagem que exprimisse a nova identidade da Itália unificada”¹⁵³.    nesta altura que começa a compilar os Estudos Arqueológicos, “uma espécie de dicionário, onde inclui, por ordem alfabética entradas relacionadas com lugares, “monumentos”, “artes menores ou industriais”, técnicas e materiais de constru  o, considera  es sobre ensino, arte e tutela do património”¹⁵⁴. Já em Portugal, desenvolve trabalho semelhante (fig. 20 e 21) quando concretiza “visitas artísticas” no país, sua maioria por solicita  o da Academia de Belas-Artes de Lisboa”¹⁵⁵, e pelas quais “realiza desenhos e relatórios sobre monumentos e objetos a integrar num futuro Museu Nacional (1880-81)”¹⁵⁶. Estas viagens, testemunho da sua paixão pela arqueologia e pela história, mostram-nos “a procura das “origens” da arte nacional, a vontade de “fazer história”, através de uma metodologia”¹⁵⁷, que assentava nos princípios do “contacto direto com a obra, usando exemplarmente o desenho como instrumento de investiga  o e de representa  o”¹⁵⁸. (ver anexo B – Imagens de Alfredo de Andrade - Visitas Artísticas)

¹⁵² FERREIRA, Teresa – **Alfredo de Andrade (1839-1915) em Portugal: Cidade, Património e Arquitectura**.

Politecnico di Milano: Dipartimento DIAP, 2009, Dottorato di Ricerca: Conservazione dei Beni Architettonici XX Ciclo, p.VI

¹⁵³ *Idem, ibidem*

¹⁵⁴ *Idem, ibidem*

¹⁵⁵ *Idem, ibidem*

¹⁵⁶ A ideia por det  r da cria  o de uma Museu Nacional, pretendia que num mesmo espaço pudesse ser ilustrada a história nacional, “por um lado a recolha de objetos dos monumentos abandonados e vandalizados (...); por outro, o dever de identificar, classificar e restaurar os seus “contentores”, os “monumentos históricos””. *Idem*, p.VII

¹⁵⁷ *Idem, ibidem*

¹⁵⁸ *Idem, ibidem*

Podemos assim afirmar, tal como Teresa Ferreira, que esta metodologia nos mostra “o espírito positivista, analítico e enciclopedista (...) relativamente à cultura artística europeia e italiana, mas também a portuguesa”¹⁵⁹ de Alfredo de Andrade.

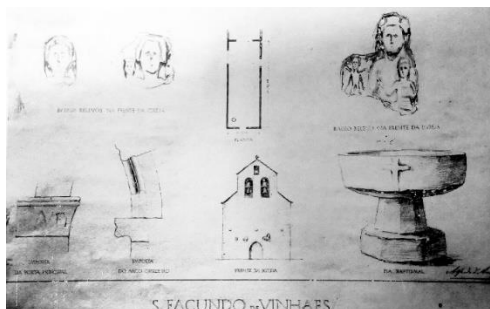


Fig. 20 – ANDRADE, Alfredo – Relatório da visita a Vinhais de São Facundo, 1880.

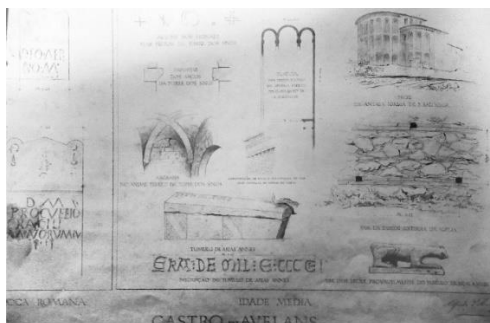


Fig. 21 – ANDRADE, Alfredo – Relatório da visita a Castro de Avelãs, 1880.

Nas observações das paisagens que Andrade fazia (fig. 22), (ver anexo B – Imagens de Alfredo de Andrade - Observações de Paisagens) interessava-lhe a “descoberta das massas arquiteturais, dos castelos, de tudo o que é monumental e atrai a sua imaginação, pela sua vetustez, pela perenidade

¹⁵⁹ *Idem*, p.VI

dos materiais, pela sua destina  o coletiva”¹⁶⁰, surgindo assim a convic  o de que “a arquitetura opõe-se   pintura e sobrevive melhor aos caprichos do tempo”¹⁶¹. Esta crença, relativa   arquitetura mostra uma mudança da sua vertente profissional, em que Alfredo de Andrade passa a usar a pintura como “um instrumento essencial para a elabora  o de um estilo de desenho arquitet  nico”¹⁶² característico seu.

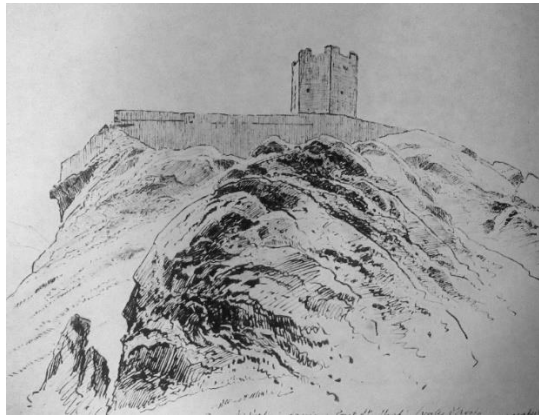


Fig. 22 – ANDRADE, Alfredo – Torre de Vest, Vale de Aosta, 1890,

Alfredo de Andrade mostra uma dedica  o crescente “não são ao desenho, mas também   análise da estrutura arquitetónica dos edifícios”¹⁶³, tal dedica  o “  estimulada pela observa  o das imponentes ruínas dos monumentos da Antiguidade, em Roma”¹⁶⁴, onde permaneceu de 1865 a 1868.

¹⁶⁰ COSTA, Lucília Verdelho da – **Alfredo de Andrade 1839 – 1915**. Universidade Nova de Lisboa: Faculdade de Ciências Sociais e Humanas, 1995, Tese de Doutoramento: Historia de Arte, p.125

¹⁶¹ *Idem, ibidem*

¹⁶² *Idem*, p.126

¹⁶³ *Idem*, p.131

¹⁶⁴ *Idem, ibidem*

Período em que também estuda alguns edifícios da Idade Média, “se até então os castelos atraem a fantasia romântica de Andrade, é mais pelo seu significado espacial e paisagístico (...), do que por uma curiosidade arqueológica”¹⁶⁵, incentivando cada vez mais o “amor de Andrade pela arqueologia clássica [que] persistirá durante toda a sua carreira de arquiteto, a par da Idade Média”¹⁶⁶.

Já em 1861, se antevia uma alteração de atividade profissional, quando Andrade se “matricula no curso de Arquitetura de Giovanni Battista Resasco”¹⁶⁷, porém a Academia “não estava habilitada a conferir o diploma de Arquiteto, mas apenas o de titular do curso de Desenho Arquitetónico”¹⁶⁸ poderia ser conferido, sendo “vocacionado para o magistério do desenho de arquitetura”¹⁶⁹. Quanto ao diploma de arquiteto civil, “só as Escolas de Engenharia podiam atribuir”¹⁷⁰, mas em 1907 esta situação é alterada “com a criação de um curso superior de arquitetura”¹⁷¹. Andrade conclui o curso em 1864, com a realização das provas finais, em que entrega um trabalho onde figuram desenhos do Palácio *Giustiniani-Cambiaso* (fig. 23), “um edifício de arquitetura maneirista em [Albaro,] Génova”¹⁷², com o qual “foi premiado pela *Academia Ligústica* com uma medalha de prata dourada”¹⁷³. Esta premiação em conjunto com os projetos que realiza, em 1864, para a capital portuguesa dão origem a uma

¹⁶⁵ *Idem, ibidem*

¹⁶⁶ *Idem, ibidem*

¹⁶⁷ *Idem*, p.126

¹⁶⁸ *Idem*, p.127

¹⁶⁹ *Idem, ibidem*

¹⁷⁰ *Idem, ibidem*

¹⁷¹ *Idem, ibidem*

¹⁷² *Idem*, p.129

¹⁷³ *Idem, ibidem*

“nomeação como membro da Associação dos Architectos Civis Portugueses”¹⁷⁴, passando assim a integrar a secção de Construção e Princípios de Higiene Aplicada às Construções.¹⁷⁵

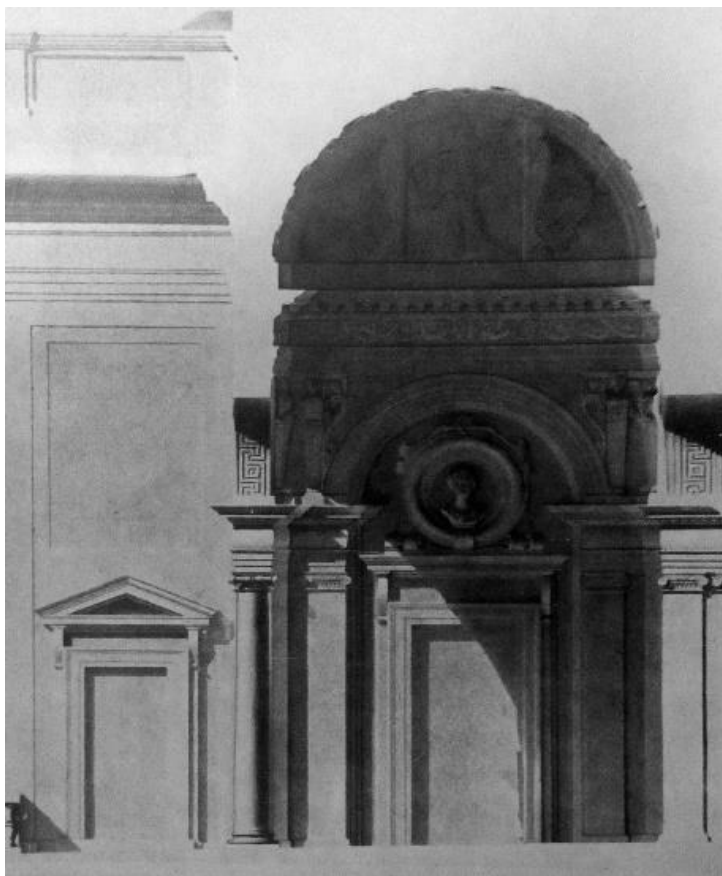


Fig. 23 – ANDRADE, Alfredo – Desenho do adro do Palácio Giustiniani-Cambiaso, para o curso de Architectura e ornato da Accademia Ligústica.

¹⁷⁴ *Idem, ibidem*

¹⁷⁵ *Idem*, p. 130

No início dos anos 60 a influência da pintura é visível na sua evolução como arquiteto, quando “o compasso e as regras dos tratados foram abolidos dos desenhos de Andrade”¹⁷⁶. É nesta época que surge também o gosto e “uma natural vocação para a arqueologia”¹⁷⁷, marcada pela “curiosidade por tudo o que se relaciona com a arte da construção, desde uma análise atenta dos materiais, a sua organização no espaço e aos pormenores decorativos”¹⁷⁸ (fig. 24) (ver anexo B – Imagens de Alfredo de Andrade - Desenhos do Construtivo e do Ornato)

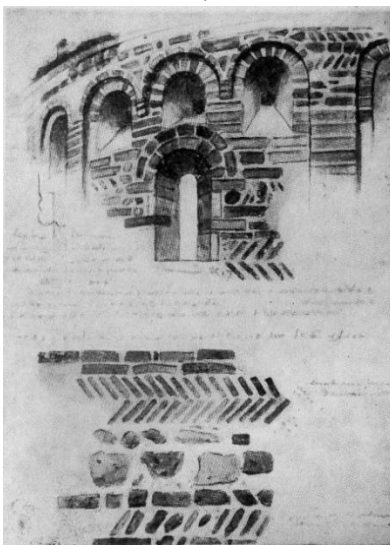


Fig. 24 – ANDRADE, Alfredo – Detalhes de uma igreja do séc. XI, 1883.

Durante os anos 70, altura em que conhece Camilo Boito, após o abandono da pintura, dedica-se às artes menores e ao ensino do desenho, “ia estudando a figura, copiando gessos, desenhando o nu, e aquarelando costumes (...), à perspetiva, à teoria das sombras, à arquitetura, modelando o

¹⁷⁶ *Idem*, p.128

¹⁷⁷ *Idem*, p.129

¹⁷⁸ *Idem*, *ibidem*

ornato”¹⁷⁹. É então de referir que este percurso, “passando do estudo do desenho, à pintura (...), à arquitetura”¹⁸⁰ é comum entre arquitetos com formação em Belas-Artes. Paralelamente, continua a participar em exposições portuguesas com os seus desenhos de arquitetura (fig. 25 e 26) (ver anexo B – Imagens de Alfredo de Andrade - Desenhos de Arquitectura). Ao mesmo tempo que o seu interesse pela arquitetura e o restauro de antigos edifícios é cada vez maior. Esta mudança de atividade profissional leva-o a obter um cargo na Direção da Repartição dos Monumentos de *Piemonte* e da *Ligúria*.¹⁸¹

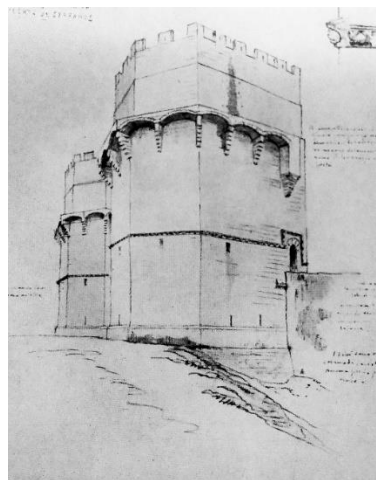


Fig. 25 – ANDRADE, Alfredo – Castelletto d'Orba, 1880. Fig. 26 – ANDRADE, Alfredo – Valência del Cid, Puerta de Serranos, 1866.

¹⁷⁹ FERREIRA, Teresa – **Alfredo de Andrade (1839-1915) em Portugal: Cidade, Património e Arquitectura.**

Politecnico di Milano: Dipartimento DIAP, 2009, Dottorato di Ricerca: Conservazione dei Beni Architettonici XX Ciclo, p.46

¹⁸⁰ *Idem, ibidem*

¹⁸¹ COSTA, Lucília Verdelho da – **Alfredo de Andrade 1839-1915.** Universidade Nova de Lisboa: Faculdade de Ciências Sociais e Humanas, 1997, Tese de Doutoramento: História da Arte, p.II

Este é o mundo cultural, social e político de Alfredo de Andrade, e que foi o fator decisivo para as suas escolhas referentes à sua atividade profissional. Desde o interesse pela arquitetura, pelo restauro, pela museologia, e pela unidade das artes:

- Andrade desejava reformar o ensino artístico-industrial em Portugal. Quer seja pela adoção do desenho como disciplina estruturante, quer pela definição de um modelo de ensino baseado no conceito de uma escola-museu, esta ideia de uma escola, em que se aprende e ao mesmo tempo se expõe o que é feito e aprendido, é o que Andrade procura aplicar na Academia de Lisboa.

- Nesta escola-museu seria ainda obrigatório a aprendizagem do ornato. Este desejo revela o gosto que Andrade possuía pelas artes menores, defendendo a integração destas com as artes maiores, tal como seria defendido pela Bauhaus anos mais tarde, com o movimento da Síntese das Artes, em que “os arquitetos, os pintores e os escultores devem reconhecer o caráter compósito do edifício como uma entidade unitária. (...) juntos concebemos e criamos o novo edifício do futuro, que reunirá arquitetura, escultura e pintura numa única unidade”¹⁸².

- Por outro lado, este gosto pelas artes menores e a ideia da criação de escolas-museu, reflete o interesse pela museologia, que pode também ser interpretado como uma vontade de proteger e preservar o património e os monumentos, estando explicito no fascínio de Andrade pelas massas arquitetónicas dos castelos, e pela arquitetura da Idade Média, e de como este através de “visitas artísticas” pretende catalogar os monumentos e os objetos no seu interior que seriam de interesse a colocar num futuro Museu Nacional.

¹⁸² GONSALES, Célia Helena Castro. Síntese das artes: Sentidos e implicações na obra arquitetónica. **Arquitextos** [Em Linha] São Paulo, ano 12, n. 144.06, Vitruvius, maio 2012. Disponível em: <http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/12.144/4351> ISSN 1809-6298

- Temos assim o percurso de Andrade que se encontra sintetizado neste seu sonho de empreender uma reforma do ensino em Portugal, com o conceito de escola-museu: passa da pintura, e através do contacto direto com a obra e do uso do desenho como instrumento de investiga  o se torna essencial para a cria  o de um estilo de desenho próprio, para a arquitetura, e conseqüentemente para a prote  o e restauro de monumentos.

Alfredo de Andrade “torna-se gradualmente um importante restaurador de edifícios antigos: profundo conhecedor da respetiva história construtiva e artística, afasta-se das reconstru  es arbitrárias, orientando-se para uma progressiva considera  o da estratigrafia do monumento e pela distin  o da nova interven  o”¹⁸³

No seu trabalho “a dualidade entre o espirito positivista e prático do arqueólogo exemplar em que se converteu”¹⁸⁴, e com uma a  o notável, “tanto na defesa e no restauro do património, como na cria  o e na institucionaliza  o dos mecanismos da tutela, ao nível da classifica  o, da legisla  o e da prote  o dos bens artísticos, arquitet  nicos e paisagísticos”¹⁸⁵, convive com “uma arquitetura pensada em fun  o de uma reconstitu  o imaginária”¹⁸⁶, existindo simultaneamente na sua atividade como arquiteto, título que apenas lhe foi conferido em 1891.¹⁸⁷

¹⁸³ FERREIRA, Teresa – **Alfredo de Andrade (1839-1915) em Portugal: Cidade, Património e Arquitectura.**

Politecnico di Milano: Dipartimento DIAP, 2009, Dottorato di Ricerca: Conservazione dei Beni Architettonici XX Ciclo, p.II

¹⁸⁴ COSTA, Lucília Verdelho da – **Alfredo de Andrade 1839-1915.** Universidade Nova de Lisboa: Faculdade de Ciências Sociais e Humanas, 1997, Tese de Doutoramento: História da Arte, p.137

¹⁸⁵ *Idem*, p.II

¹⁸⁶ *Idem*, p.137

¹⁸⁷ *Idem, ibidem*



Fig. 27 – ANDRADE, Alfredo – Torre de entrada do Castelo de Pavone Canavese, 1891.



Fig. 28 – ANDRADE, Alfredo – A casa de Font 'Alva, 1901..

Quanto à sua produção arquitetónica, resume-se a intervenções nas suas residências em Itália e em Portugal (fig. 27 e 28), “a reconstrução do Castelo de Pavone (1885-1915), no Piemonte e a edificação de Font ‘Alva (1894-1915), no Alentejo”¹⁸⁸. A primeira, “a intervenção em Pavone é um bom exemplo da metodologia de restauro de Alfredo de Andrade”¹⁸⁹, já a segunda, Font ‘Alva é uma construção de raiz, é “marcada pelo experimentalismo permanente, pela funcionalidade distributiva, pela racionalidade e qualidade construtiva, pela atenção ao detalhe, bem como por uma meditação culta na escolha dos modelos a adotar”¹⁹⁰, o que caracteriza toda a obra de Alfredo de Andrade. (ver anexo B – Imagens de Alfredo de Andrade - Pavone e Font ‘Alva)

Nestas duas obras, apesar de diferentes (uma de restauro e uma de raiz) é possível verificar “uma série de paralelismos: metodológicos e ideológicos, o mesmo projetista-destinatário, o programa, a contemporaneidade, as tecnologias construtivas (...) e um sugestivo tema comum, o “castelo””¹⁹¹

Contemporâneo do surgimento de novas técnicas construtivas, Alfredo de Andrade “não inova conceptualmente (relativamente às propostas pioneiras nacionais ou internacionais): no advento das novas técnicas construtivas como o ferro e o betão, (...), preferirá naturalmente uma tecnologia tradicional e uma linguagem arquitetónica historicista”¹⁹², porém, apesar da sua formação, experiência

¹⁸⁸ FERREIRA, Teresa – **Alfredo de Andrade (1839-1915) em Portugal: Cidade, Património e Arquitectura.**

Politecnico di Milano: Dipartimento DIAP, 2009, Dottorato di Ricerca: Conservazione dei Beni Architettonici XX Ciclo, p.VII-VIII

¹⁸⁹ *Idem*, p.VIII

¹⁹⁰ *Idem, ibidem*

¹⁹¹ *Idem, ibidem*

¹⁹² *Idem, ibidem*

e atividade profissional se terem consolidado na área do restauro, Andrade, opta por introduzir “todas as premissas do conforto “moderno” na casa”¹⁹³.

Podemos então afirmar, tal como Teresa Ferreira o faz, que “Alfredo de Andrade, é um personagem de uma época de transição e representa, como muitos outros da sua geração, uma mediação necessária entre a permanência de um historicismo revivalista e os desafios dos tempos “modernos”, anunciados no limiar do século XX”¹⁹⁴

Em 1903 é nomeado por D. Carlos, junto com “Teixeira Lopes e Malhoa, entre outros, para apresentar um projeto de conclusão do Palácio da Ajuda”¹⁹⁵, contudo este projeto não teve sequência, e Alfredo de Andrade acaba por voltar a Portugal para edificar um único grande projeto arquitetónico de raiz”¹⁹⁶, que acaba por ser construído, a “villa” de Font ‘Alva, no Alentejo. Por não se ter conhecimento da localização deste projeto para o Palácio da Ajuda, este não foi consultado, por outro lado, deveria ter sido feita uma visita, e levantamento fotográfico da herdade de Font’Alva, por ser o único projeto em Portugal, da autoria de Alfredo de Andrade. Contudo por este ser uma propriedade privada seria necessária autorização para tal. Após sucessivas tentativas de contacto com o proprietário, tal verifica-se impossível, pela falta de disponibilidade de marcação de uma data.

Na sua carreira, Andrade passa de pintor, para o desenho, para a arquitetura, e por fim para o restauro, demonstrando o fascínio pela arqueologia e arquitetura que sempre manifestara desde jovem.

¹⁹³ *Idem, ibidem*

¹⁹⁴ *Idem, ibidem*

¹⁹⁵ COSTA, Lucília Verdelho da – **Alfredo de Andrade 1839-1915**. Universidade Nova de Lisboa: Faculdade de Ciências Sociais e Humanas, 1997, Tese de Doutoramento: História da Arte, p.III

¹⁹⁶ *Idem, ibidem*

   nos seus projetos para a capital de Portugal, “marcados por um entusiasmo pelo tema da renova  o urbana”¹⁹⁷, tema que entusiasmou praticamente todas as capitais europeias, que podemos observar as várias faces de Alfredo de Andrade, pois estes, realizados ainda em 1864, “renovam com o seu entusiasmo juvenil pela monumentalidade da Antiguidade Clássica, ao seu interesse pelas artes aplicadas e, finalmente, ao notável trabalho de arqueólogo e de restaurador de monumentos”.¹⁹⁸ O registo deste projeto    feito pelo desenho, o que “reflete precocemente um aspeto determinante da sua atividade profissional futura”¹⁹⁹, nomeadamente “a comunica  o exclusivamente através do desenho e a orienta  o pragmática, sem sentir a necessidade de desenvolver um discurso teórico”²⁰⁰, e assim “as suas propostas para Lisboa são sintetizadas num plano (...) que remete para uma “cidade ideal” neoclássica”²⁰¹, cidade essa que seria “pontuada por edifícios públicos e monumentos, unidos por amplas avenidas arborizadas”²⁰². Esta “proposta monumental para a frente ribeirinha de Lisboa e a

¹⁹⁷ FERREIRA, Teresa – **Alfredo de Andrade (1839-1915) em Portugal: Cidade, Património e Arquitectura**.

Politecnico di Milano: Dipartimento DIAP, 2009, Dottorato di Ricerca: Conservazione dei Beni Architettonici XX Ciclo, p.V

¹⁹⁸ COSTA, Lucília Verdelho da – **Alfredo de Andrade 1839-1915**. Universidade Nova de Lisboa: Faculdade de Ciências Sociais e Humanas, 1997, Tese de Doutoramento: História da Arte, p.138

¹⁹⁹ FERREIRA, Teresa – **Alfredo de Andrade (1839-1915) em Portugal: Cidade, Património e Arquitectura**.

Politecnico di Milano: Dipartimento DIAP, 2009, Dottorato di Ricerca: Conservazione dei Beni Architettonici XX Ciclo, p.V

²⁰⁰ *Idem, ibidem*

²⁰¹ *Idem, ibidem*

²⁰² *Idem, ibidem*

expansão da cidade para norte”²⁰³ reflete ainda uma “compreensão das questões urbanas e do “sítio””²⁰⁴, assim como uma assimilação da realidade genovesa.

O fato de Alfredo de Andrade comunicar exclusivamente pelo desenho demonstra, como do desenho surge uma “ferramenta de investigação do arqueólogo que disseca monumentos, decompondo-os, decodificando-os e atualizando-os através dos projetos de restauro”²⁰⁵

Contudo o trabalho de Alfredo de Andrade acaba por ser muito mais reconhecido, em Portugal e em Itália, no campo da restauração, classificação e divulgação do valor das obras de arte, e pela criação de uma consciência e de uma responsabilidade coletiva pelo património.

2.1. Projetos para Lisboa

É da casa de seu pai, “um edifício na R. do Ferregial de Cima (atual Victor Cordon)”²⁰⁶, onde passa a sua infância até que se muda para Génova, que Andrade observa “a ampla panorâmica sobre o rio”²⁰⁷, isto porque “a sua localização ao cimo da colina proporciona-lhe uma posição sobranceira ao

²⁰³ *Idem, ibidem*

²⁰⁴ *Idem, ibidem*

²⁰⁵ FERREIRA, Teresa – Alfredo de Andrade: Desenhos, **Encontros Estúdio Um: Temas e Objetos do Desenho**, [Em Linha] nº1, 18 de janeiro de 2012. Disponível em: <http://www.estudioum.org/>
ISSN 2182-6749

²⁰⁶ FERREIRA, Teresa – **Alfredo de Andrade (1839-1915) em Portugal: Cidade, Património e Arquitectura**. Politecnico di Milano: Dipartimento DIAP, 2009, Dottorato di Ricerca: Conservazione dei Beni Architettonici XX Ciclo, p.3

²⁰⁷ *Idem, ibidem*

rio e aos terrenos que constituiriam a futura rua do Arsenal”²⁰⁸ e é para essa panorâmica que surge o seu primeiro projeto urbanístico, para a “regularização da margem norte do Tejo”²⁰⁹, a ideia de “uma Lisboa monumental”²¹⁰

Não é conhecida com exatidão a data de tais projetos, se Ruy de Andrade (filho de Alfredo de Andrade) os situa em 1857/58, «observando serem “fruto da imaginação de estudante (...) e no desenho, sêco e magro, mal se descortina a virtuosidade que poucos anos depois se desenvolveria”»²¹¹ já Lucília Verdelho da Costa e Teresa Ferreira são da opinião que deve ser mais correto datá-los de 1864-65, porque “revelam já uma assimilação da “lição genovesa” e da viagens (nomeadamente a Paris e Londres, em Julho de 1864)”²¹². Apesar de ambas as possibilidades serem válidas, tomaremos como mais acertada a noção de que “as suas “ideias de cidade” podem ter vindo a ser desenvolvidas durante as estadias em Portugal (1857-65)”²¹³, inspirado pelo que vira noutras cidades europeias. Altura em que “participa também no concurso ao monumento a D. Pedro VI”²¹⁴, para futura colocação na Praça do Rossio.

²⁰⁸ COSTA, Lucília Verdelho da – **Alfredo de Andrade 1839-1915**. Universidade Nova de Lisboa: Faculdade de Ciências Sociais e Humanas, 1997, Tese de Doutoramento: História da Arte, p.139

²⁰⁹ *Idem, ibidem*

²¹⁰ FERREIRA, Teresa – **Alfredo de Andrade (1839-1915) em Portugal: Cidade, Património e Arquitectura**. Politecnico di Milano: Dipartimento DIAP, 2009, Dottorato di Ricerca: Conservazione dei Beni Architettonici XX Ciclo, p.91

²¹¹ *Idem, ibidem*

²¹² *Idem, ibidem*

²¹³ *Idem, ibidem*

²¹⁴ *Idem, ibidem*

Durante os anos 50, quando Andrade chega a Génova, “a economia recuperava graças ao programa político do ministro Cavour”²¹⁵, esta política aplicada que “incentivava a criação de uma classe empreendedora e industrial”²¹⁶ surge porque a “retoma económica, aliada ao crescimento do tráfico portuário, ao aumento demográfico e ao desenvolvimento industrial”²¹⁷ ditaram a “necessidade de um programa de renovação e expansão urbana”²¹⁸.



Fig. 29 – FOPPIANI, Celestino – Planta Topográfica de Génova em 1854.

Assim em 1854, quando chega a Génova (fig. 29), Andrade encontra uma cidade que se foi “transformando gradualmente: a expansão sobre as colinas, a introdução do caminho de ferro ao longo da costa, o prolongamento da cidade burguesa a nascente e o desenvolvimento turístico e industrial a poente”²¹⁹, alterando a sua situação paisagística.

²¹⁵ *Idem*, p.51

²¹⁶ *Idem, ibidem*

²¹⁷ *Idem, ibidem*

²¹⁸ *Idem, ibidem*

²¹⁹ *Idem, ibidem*

O “principal protagonista das intervenções oitocentistas em Génova foi Carlo Barabino (1768-1835)”²²⁰ com o seu *Piano di Ampliamento delle Abitazioni 1823* (fig. 30), que de forma a dar resposta aos problemas da cidade propunha “uma expansão que contrariava a contenção da zona histórica fechada à volta do porto, deslocando definitivamente para norte o baricentro da cidade, com a criação de um novo centro e a urbanização das pendentes das colinas”²²¹

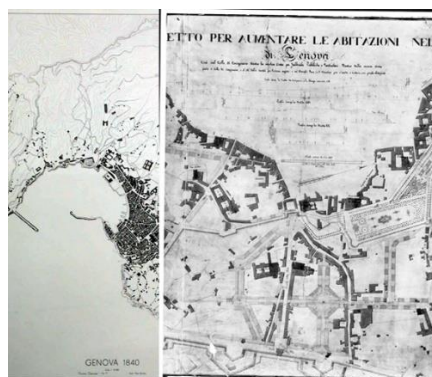


Fig. 30 - BARABINO, Carlo - Piano di Ampliamento delle Abitazioni 1823.

A primeira questão que este plano tenta resolver é a circulação viária, que sempre fora considerada um problema, “pelas características naturais e topográficas e pela densidade da malha medieval”²²², como solução, é rasgado um “eixo nascente-poente traçado sobre a malha medieval,

²²⁰ “domina a cidade como professor e diretor da *Accademia Ligustica* de Génova, e arquiteto municipal desde 1818”, que na sua atividade de instrutor aplica a ideia de que o ensino na academia deve ser baseado da cópia e do levantamento. *Idem, ibidem*

²²¹ *Idem*, p.52

²²² *Idem*, p.54

ligando duas praças da cidade”²²³. Este plano previa também a construção do que seria o “primeiro Passeio Público genovês”²²⁴, a *Passegiata dell'Acquasola* (fig. 31), que se desenvolveria em “terraplanagem assente sobre os restos das muralhas do século XVI”²²⁵ e pretendia dar resposta “às novas exigências “naturalistas” da cidade oitocentista – passeio, “embelezamento”, lazer e socialização”²²⁶. Esta “esplanada” panorâmica elevada sobre cidade”²²⁷ apresentava “planta regular com amplos corredores arborizados de desenho geométrico e regular”²²⁸ que “permitiam o passeio a pé e em carruagem”²²⁹.



Fig. 31 – BARABINO, Carlo - *Passegiata dell'Acquasola*, projecto e comentário, publicado em 1823 no jornal *Gazzetta di Genova*.

²²³ *Idem, ibidem*

²²⁴ *Idem*, p.56

²²⁵ *Idem, ibidem*

²²⁶ *Idem, ibidem*

²²⁷ *Idem, ibidem*

²²⁸ *Idem, ibidem*

²²⁹ *Idem, ibidem*

A ideia de “verde urbano”²³⁰ ganha “grande sucesso na época, funcionava também estrategicamente como charneira entre a cidade antiga e a nova expansão residencial burguesa por si projetada, para nordeste da cidade”²³¹, que seria orientada “segundo três eixos de dezasseis metros de largura, retilíneos e radiais relativamente ao centro histórico”²³² tendo sido criados como “enfiaamentos perspéticos ao longo do declive da colina”²³³, e que se regiam pelos “cânones da urbanística neoclássica: estradas amplas e retas, rematadas por hemiciclos ou que se abrem em praças regulares (circulares, elípticas ou poligonais), quarteirões geométricos”²³⁴. Contudo a “constante presença do “verde” no espaço público e nos lotes (...) e pela capacidade de adapta  o ao terreno”²³⁵,    quebrada a “rigidez dos traçados”²³⁶

Resumidamente o *Piano di Ampliamento delle Abitazioni* da cidade de Génova (1823), de Carlo Barabino, assenta nos seguintes conceitos: “urbaniza  o das colinas limítrofes ao perímetro urbano, em detrimento de “esventramentos” no tecido histórico”²³⁷; o desenho dos “próprios traçados e pela defini  o das tipologias de edifica  o”²³⁸, que seriam encaradas como “tipos e não modelos a reproduzir”²³⁹ de modo a “promover o bom gosto na sobriedade e na elegância”²⁴⁰, cada uma das “sete

²³⁰ *Idem, ibidem*

²³¹ *Idem, ibidem*

²³² *Idem, ibidem*

²³³ *Idem, ibidem*

²³⁴ *Idem, ibidem*

²³⁵ *Idem, ibidem*

²³⁶ *Idem, ibidem*

²³⁷ *Idem, ibidem*

²³⁸ *Idem, ibidem*

²³⁹ *Idem, p.58*

²⁴⁰ *Idem, ibidem*

tipologias de edificação residencial especificando as zonas da cidade a que eram destinadas”²⁴¹ possuíam “quatro pisos e de implantação variável no lote (garantindo sempre amplos espaços de verde entre as edificações)”²⁴²; adaptação ao terreno quer pelas “pendências à topografia em geral, seja pelos aspetos funcionais e higienistas de exposição, orientação, saneamento e acessibilidade”²⁴³.

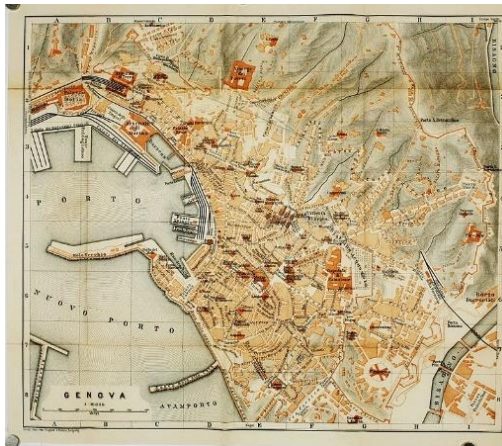


Fig. 32 – KARL BAEDEKER – Mapa de Génova em 1886, publicado em Italy: handbook for travellers

Contudo este plano apenas é “concretizado a partir dos anos 50”²⁴⁴ (fig. 32), no entanto tal aconteceu de forma alterada, “aumentando-se consideravelmente a volumetria e a densidade do construído, em detrimento dos espaços verdes intersticiais”²⁴⁵.

²⁴¹ *Idem, ibidem*

²⁴² *Idem, ibidem*

²⁴³ *Idem, p.56*

²⁴⁴ *Idem, p.58*

²⁴⁵ *Idem, ibidem*

O processo de transforma  o da cidade Génova   acompanhado por Alfredo de Andrade, que chega em 1854 e encontra a cidade em “dinâmica renova  o urbana e arquitetónica”²⁴⁶. Para além de Génova, Andrade também conhecia: Roma, Nápoles, Florença e Turim (fig. 33 a 36), “onde para além do património monumental e artístico, p de também observar as importantes renova  es urbanas realizadas no final de setecentos e na primeira metade de oitocentos”²⁴⁷, e cujo tema comum seria a “renova  o dos espaços públicos e das “frentes de água”, respondendo às novas exigências de embelezamento, passeio, saneamento e de “naturalismo” urbano”²⁴⁸; sendo estes aspetos que Andrade também aplica no projeto de renova  o urbana que desenvolve para Lisboa.



Fig. 33 – GOOGLE MAPS – Vista  rea de Roma, 2016.

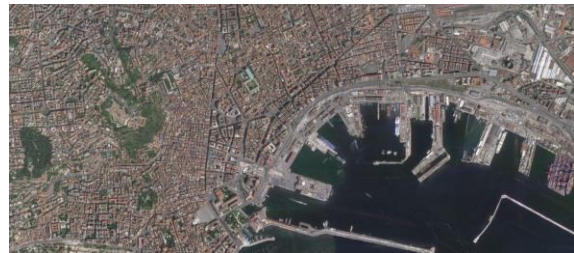


Fig. 34 – GOOGLE MAPS – Vista  rea de Nápoles,

2016.



Fig. 35 - GOOGLE MAPS – Vista  rea de Florença, 2016.



Fig. 36 - GOOGLE MAPS – Vista  rea de Turim,

2016.

²⁴⁶ *Idem*, p.60

²⁴⁷ *Idem*, p.63

²⁴⁸ *Idem* p.64

O seu projeto de intervenção na cidade de Lisboa demonstra o seu entusiasmo juvenil pela renovação urbana, um interesse comum a quase todas as capitais europeias. Denota-se neste projeto uma influência da formação de Andrade em Génova, e das viagens que realiza a Paris e Londres, isto porque refletem uma preocupação e compreensão das questões urbanas e do sítio. Desenhando uma proposta monumental para a frente ribeirinha da cidade e da sua expansão para norte. Apresenta a sua imagem de uma cidade ideal que é pontuada por edifícios públicos e monumentos unidos por amplas avenidas arborizadas.

À imagem do plano urbanístico de Carlo Barabino para Génova (1835-1866), Andrade desenvolve “um plano global para a ampliação da cidade de Lisboa”²⁴⁹, no qual, resumidamente propunha: a criação de “novas zonas habitacionais para além do antigo centro histórico (...) o rompimento de uma grande avenida – a futura Avenida da Liberdade, (...) na zona de Campo de Ourique, Alfredo de Andrade propõe outra vasta área ajardinada, (...) a urbanização do Rossio, (...) ampliação do Terreiro do Paço”²⁵⁰.

Lisboa (fig. 38) nasce tal como Génova (fig. 37) “de um entreposto comercial, onde afluíam “gentes” de todo o mundo”²⁵¹, era “importante escala nas rotas mediterrâneas, com origens pré-romanas”²⁵² mas as semelhanças entre as duas cidades não se ficam pela existência do porto, também

²⁴⁹ COSTA, Lucília Verdelho da – **Alfredo de Andrade 1839-1915**. Universidade Nova de Lisboa: Faculdade de Ciências Sociais e Humanas, 1997, Tese de Doutoramento: História da Arte, p.140

²⁵⁰ *Idem, ibidem*

²⁵¹ FERREIRA, Teresa – **Alfredo de Andrade (1839-1915) em Portugal: Cidade, Património e Arquitectura**. Politecnico di Milano: Dipartimento DIAP, 2009, Dottorato di Ricerca: Conservazione dei Beni Architettonici XX Ciclo, p.70

²⁵² *Idem, p.49*

“a topografia acentuada, que condicionou uma aglomeração urbana compacta e nuclear em torno do porto”²⁵³ está presente em ambas.



Fig. 37 - GOOGLE MAPS – Vista aérea de Génova, 2016.



Fig. 38 – GOOGLE MAPS – Vista aérea de Lisboa, 2016.

Lisboa, das “sete colinas”²⁵⁴, caracteriza-se “abrindo-se na mancha urbana as duas praças principais – a Praça do Comércio e o Rossio – unidas por uma malha de matriz racional e iluminista da reconstrução pós-terramoto”²⁵⁵.

Em 1864 quando Andrade regressa a Portugal, consegue já verificar os efeitos que 13 anos de regeneração provocaram na capital: “desenvolvimento do caminho de ferro – com ligação a Espanha em 1863 e quase concluída a linha para o Porto – das estradas, no estabelecimento das primeiras indústrias, na iluminação a gás (desde 1848) e na renovação do executivo camarário que começava a

²⁵³ *Idem*, p.70

²⁵⁴ *Idem*, *ibidem*

²⁵⁵ *Idem*, *ibidem*

pensar mais seriamente nos “melhoramentos de Lisboa”²⁵⁶. Contudo Alfredo de Andrade “não encontrou na cidade natal uma verdadeira “reforma” urbanística”²⁵⁷ como se verificava nas restantes cidades europeias, mas sim “graduais modernizações – enquadradas no programa “fontista” de desenvolvimento da economia e das comunicações”²⁵⁸.

No seu *Projeto de Regularização da Margem Norte do Tejo* (fig. 39 e 40), datado de 1864, as suas “ideias de cidade estão sintetizadas”²⁵⁹, na medida em que “propõe, como veremos, duas direções de expansão da cidade”²⁶⁰, desenhando intuitivamente “o que gradualmente se afirmava noutras cidades europeias”²⁶¹, sugerindo “a passagem de uma morfologia nuclear a uma morfologia policêntrica”²⁶².

O seu plano não é completamente abstrato, visto que considera questões que na época se debatiam, nomeadamente: “a questão da frente ribeirinha, o aterro e a reconstrução do porto de Lisboa – e a expansão para norte”²⁶³.

²⁵⁶ *Idem*, p.72

²⁵⁷ *Idem*, p.74

²⁵⁸ *Idem, ibidem*

²⁵⁹ *Idem*, p.93

²⁶⁰ *Idem, ibidem*

²⁶¹ *Idem, ibidem*

²⁶² *Idem, ibidem*

²⁶³ *Idem*, p.94

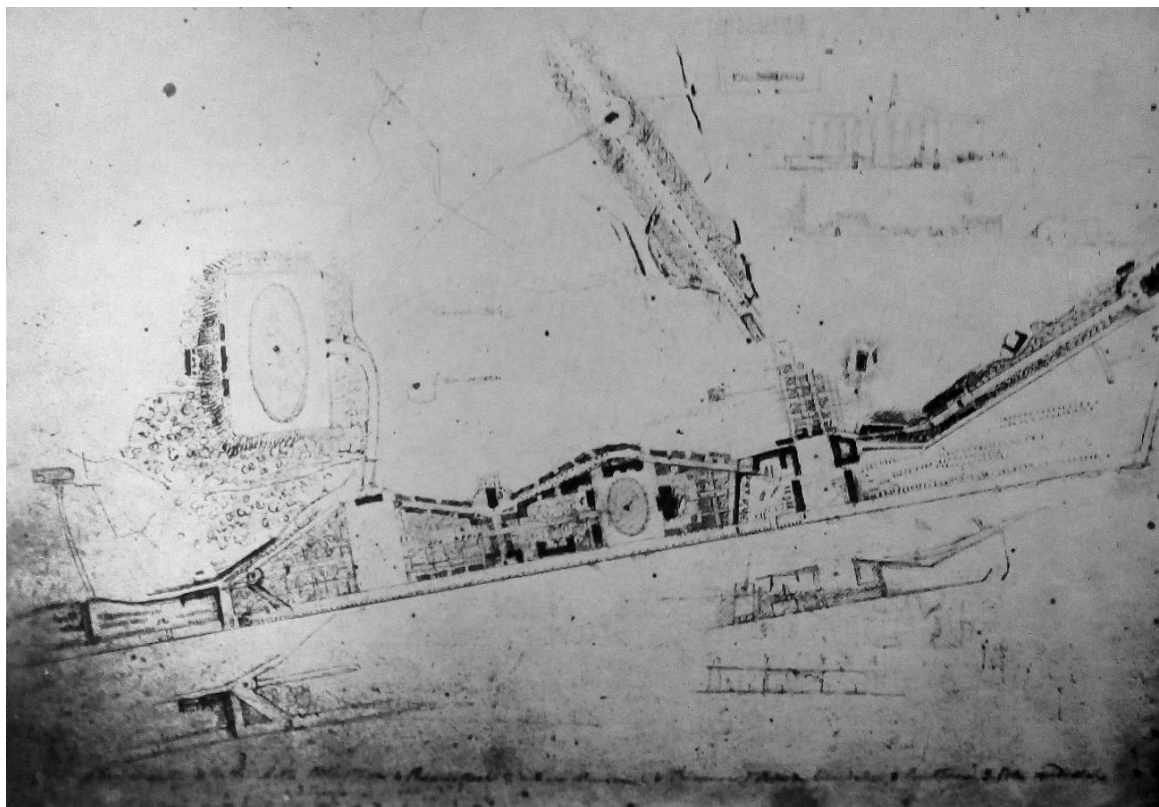


Fig. 39 – ANDRADE, Alfredo de – Plano de regularização da margem norte do Tejo.



Fig. 40 – Elaborado pela autora – Sobreposição do Plano de Andrade com a planta de Lisboa atual

A sua proposta assenta na ideia de “grandes traçados, espaços públicos amplos e arborizados”²⁶⁴, e apesar de “ignorar o tecido medieval, representando apenas a malha iluminista da baixa pombalina”²⁶⁵, considera no seu plano algumas preexistências, nomeadamente: “o Passeio Público (...), a Praça do Rossio (...), a Praça do Comércio (...), o Arsenal da Marinha (...) e a Alfândega (...), a frente urbana da Rua da Boavista, o Castelo (...), o Arsenal do Exército e a Esta  o de Santa Apol nia”²⁶⁶.

Resumidamente o plano apresenta como elementos morfológicos: as ruas, praças, espaços públicos, equipamentos, monumentos e residências. Que são estruturados por três eixos viários principais, em constante articula  o com a nova edifica  o e espaços públicos propostos.

²⁶⁴ *Idem, ibidem*

²⁶⁵ *Idem, ibidem*

²⁶⁶ “o Passeio Público (englobado pelo novo *boulevard*), a Praça do Rossio com a indica  o do monumento a D. Pedro IV, a Praça do Comércio – o Arsenal da Marinha (com o respetivo porto) e a Alfândega (cujo porto   ampliado) -, a frente urbana da Rua da Boavista, o Castelo (designado por Alfredo de Andrade de Parthenon,   imagem de uma acrópole “clássica”, o Arsenal do Exército e a Esta  o de Santa Apol nia.” *Idem, ibidem*



Fig. 41 – Elaborado pela autora – A verde: Eixos principais, a azul: vias transversais.

Dos eixos presentes no plano (fig. 41): “dois eixos nascente-poente, um marginal ao rio e retilíneo, outro interior e sinuoso, cujo desenho segue a linha da costa existente”²⁶⁷, o terceiro eixo é “perpendicular a estes, orienta-se a noroeste e é pontuado por uma rotunda”²⁶⁸.

As avenidas, ou eixos marginais, apresentados “são cadenciados, por vias transversais ou grandes praças abertas ao rio”²⁶⁹ e consequentemente “confeririam uma métrica relativamente regular a um perfil desenhado a partir do rio”²⁷⁰. Cada um dos traçados propostos segue a tipologia do “*boulevard* – nos três grandes eixos com largura entre os 80 e os 100m – eixo amplo e arborizado, (...) que permitia o passeio sombreado a pé ou em carroça e “embelezava” os perfis viários”²⁷¹, como forma de definir “zonas de porto, grandes praças e espaços para futura urbanização”²⁷², e que acaba por ser repetido nas renovações urbanas das várias cidades europeias.

²⁶⁷ *Idem, ibidem*

²⁶⁸ *Idem, ibidem*

²⁶⁹ *Idem, ibidem*

²⁷⁰ *Idem, ibidem*

²⁷¹ *Idem, p.96*

²⁷² *Idem, ibidem*



Fig. 42 – Elaborado pela autora – Esquema da área proposta para aterro.

Andrade propunha a construção de “aterros para jardins ao longo do mar e colocando todos os edifícios públicos sobre duas avenidas, uma marginal e outra interior ao longo das antigas construções”²⁷³ (fig. 42), fazendo a separação entre a nova e a antiga edificação.

Os edifícios propostos são tidos como parte de um todo, e “não são representados isolados, mas enquadrados com “monumentos” – neste caso, obeliscos e arcos -, mobiliário urbano, elementos vegetais”²⁷⁴, o que evidência um pensamento da cidade “a partir dos espaços públicos e os edifícios são fundos perspéticos que compõem e animam estes espaços”²⁷⁵, tal como era frequente no urbanismo da época. Estes edifícios são “tratados como “monumentos”, integrando elementos da linguagem clássica como colunas, cúpulas, frontões, arcos, etc.”²⁷⁶, e posicionados ao longo dos eixos “pretendem dar “novo rosto” à frente de rio de Lisboa”²⁷⁷, representando a cidade.

Este plano previa ainda a “criação de novas zonas habitacionais para além do centro histórico”²⁷⁸ de Lisboa, e inclusive, “propõe o rompimento de uma grande avenida – a futura Avenida da Liberdade, cujo projeto definitivo será apresentado em 1881 -”²⁷⁹ a norte do Passeio Público, que

²⁷³ COSTA, Lucília Verdelho da – **Alfredo de Andrade 1839-1915**. Universidade Nova de Lisboa: Faculdade de Ciências Sociais e Humanas, 1997, Tese de Doutoramento: História da Arte, p.139

²⁷⁴ FERREIRA, Teresa – **Alfredo de Andrade (1839-1915) em Portugal: Cidade, Património e Arquitectura**. Politecnico di Milano: Dipartimento DIAP, 2009, Dottorato di Ricerca: Conservazione dei Beni Architettonici XX Ciclo, p.96

²⁷⁵ *Idem, ibidem*

²⁷⁶ *Idem, ibidem*

²⁷⁷ *Idem, ibidem*

²⁷⁸ COSTA, Lucília Verdelho da – **Alfredo de Andrade 1839-1915**. Universidade Nova de Lisboa: Faculdade de Ciências Sociais e Humanas, 1997, Tese de Doutoramento: História da Arte, p.140

²⁷⁹ *Idem, ibidem*

culminaria “numa grande praça circular e, continuando, a norte por um jardim”²⁸⁰. Ainda a acrescentar a todos os espaços verdes já referidos, era ainda pensado uma vasta área verde, a construir na zona de Campo de Ourique.

Apesar de estarem previstas novas zonas de residência, este não é o tema prioritário deste plano, sendo encaradas como “módulo de repetição e composição da cidade”²⁸¹ apenas são definidas: “alguns quarteirões com matriz em grelha, no aterro a ocidente da Praça do Comércio”²⁸², e as “frentes urbanas das vias e das praças desenhadas ao longo do aterro”²⁸³

Outros desenhos existentes mostram-nos “a urbanização do Rossio, com uma fonte monumental ao centro de uma praça circular circundada por árvores”²⁸⁴, sofrendo uma alteração do seu desenho, de regular para circular, “negligenciando a espacialidade do traçado urbanístico de praça retangular”²⁸⁵

Alfredo de Andrade pensava ainda na ampliação do Terreiro do Paço, “onde concebe uma praça monumental, inspirada na Concórdia parisiense”²⁸⁶ (fig. 43), onde se observa “um obelisco, a

²⁸⁰ *Idem, ibidem*

²⁸¹ FERREIRA, Teresa – **Alfredo de Andrade (1839-1915) em Portugal: Cidade, Património e Arquitectura**. Politecnico di Milano: Dipartimento DIAP, 2009, Dottorato di Ricerca: Conservazione dei Beni Architettonici XX Ciclo, p.96

²⁸² *Idem, ibidem*

²⁸³ *Idem, ibidem*

²⁸⁴ COSTA, Lucília Verdelho da – **Alfredo de Andrade 1839-1915**. Universidade Nova de Lisboa: Faculdade de Ciências Sociais e Humanas, 1997, Tese de Doutoramento: História da Arte, p.140

²⁸⁵ *Idem, p.146*

²⁸⁶ *Idem, p.140*

meio de um espaço circular donde irradiam quatro artérias”²⁸⁷. Para delimitar esta ampliação propõe “dois edifícios simétricos de inspiração palladiana, recuados em relação à antiga praça para aumentar os efeitos de perspectiva”²⁸⁸.



Fig. 43 – AUTOR DESCONHECIDO – Praça Concorde em Paris.

Este projeto mostra uma integração paisagística entre o urbanismo e a natureza, que se prolonga nas alamedas das avenidas propostas, na delimitação das praças, e no desenho de vastas áreas verdes. “A mesma conceção de espaços urbanos articulando-se em torno de edifícios monumentais que alternam com grandes espaços verdes”²⁸⁹ assim temos uma unidade arquitetónica “definida através das praças e das ruas, como elementos unificadores do espaço”²⁹⁰.

Resumindo, este projeto assenta sobre seis conceitos que o definem: “racionalismo, funcionalismo, monumentalidade, comunhão com a natureza, simetria, unidade de perspectiva”²⁹¹. Mostrando a abertura de Alfredo de Andrade a realizações monumentais e grandiosas.

²⁸⁷ *Idem, ibidem*

²⁸⁸ *Idem, ibidem*

²⁸⁹ *Idem, ibidem*

²⁹⁰ *Idem, p.140-141*

²⁹¹ *Idem, p.141*

É ainda possível afirmar, tal como Teresa Ferreira, que este projeto “reflete uma clara assimilação de princípios e temas que perduram no urbanismo oitocentista, na continuidade da tradição da cidade clássica e barroca”²⁹², nomeadamente: “a simetria, o equilíbrio na composição urbana, a subordinação da composição urbana a efeitos espaciais e à perspectiva”²⁹³. Sendo que é a perspectiva o principal “elemento de composição urbana”²⁹⁴, “fechada através do monumento ou do edifício isolado”²⁹⁵, ou ainda a “integração e subordinação dos edifícios a um conjunto urbanístico projetado como um todo”²⁹⁶ mas “conservando a sua individualidade”²⁹⁷.

Andrade tenta aplicar estes princípios aos problemas que encontra na capital e “os temas e soluções propostas, apesar de uma “escala” assumidamente utópica, revelam, contudo, uma compreensão do “sitio” e de pontos críticos do urbanismo lisboeta”²⁹⁸, tal como já anteriormente tínhamos referido.

Esta proposta retoma ideias que eram debatidas desde 1859, nomeadamente a ideia de “rompimento de uma grande avenida que prolongava o Passeio Publico”²⁹⁹ mas levanta também

²⁹² FERREIRA, Teresa – **Alfredo de Andrade (1839-1915) em Portugal: Cidade, Património e Arquitectura**.

Politecnico di Milano: Dipartimento DIAP, 2009, Dottorato di Ricerca: Conservazione dei Beni Architettonici XX Ciclo, p.96

²⁹³ *Idem, ibidem*

²⁹⁴ *Idem, ibidem*

²⁹⁵ *Idem, ibidem*

²⁹⁶ *Idem, ibidem*

²⁹⁷ *Idem, ibidem*

²⁹⁸ *Idem, ibidem*

²⁹⁹ COSTA, Lucília Verdelho da – **Alfredo de Andrade 1839-1915**. Universidade Nova de Lisboa: Faculdade de Ciências Sociais e Humanas, 1997, Tese de Doutoramento: História da Arte, p.146

questões de urbanização que só mais tarde, em 1865, com Pézerat, começam a ser discutidas: “construção de novos bairros e avenidas (...) “aformoseamentos” de praças e jardins, quando muito de ampliação de antigos núcleos habitacionais”³⁰⁰.

São vários os pontos de interesse a referir neste projeto, entre eles: “a definição de duas direções de expansão, o respeito e a integração das preexistências, a adaptação à orografia do território, (...) uma perspetiva de crescimento futuro, um desenho unitário da frente ribeirinha de Lisboa”³⁰¹, algo que até à data ainda não foi desenvolvido.

Neste seu projeto para a capital portuguesa “Andrade demonstra ter assimilado, do ponto de vista urbanístico, a lição da obra de Carlo Barabino (...) e que transporta, insolitamente, para Lisboa”³⁰² perceptível na “noção de superioridade e de excecionalidade da obra arquitetónica que este programa veicula através dos majestosos edifícios de inspiração palladiana, e, ao mesmo tempo, o aproveitamento das potencialidades da sua implantação paisagística”³⁰³

Através dos seus projetos Alfredo de Andrade “introduzia no meio artístico português uma série de referências reveladoras não só da sua formação na Academia Ligústica, como das próprias realizações do urbanismo Genovês”³⁰⁴, dando origem assim à sua visão de Lisboa Monumental.

³⁰⁰ *Idem, ibidem*

³⁰¹ FERREIRA, Teresa – **Alfredo de Andrade (1839-1915) em Portugal: Cidade, Património e Arquitectura**. Politecnico di Milano: Dipartimento DIAP, 2009, Dottorato di Ricerca: Conservazione dei Beni Architettonici XX Ciclo, p.97

³⁰² COSTA, Lucília Verdelho da – **Alfredo de Andrade 1839-1915**. Universidade Nova de Lisboa: Faculdade de Ciências Sociais e Humanas, 1997, Tese de Doutoramento: História da Arte, p.145

³⁰³ *Idem, ibidem*

³⁰⁴ *Idem, p.144*

A sua ideia de uma Lisboa Monumental apenas encontra adversário em 1906, com a publicação do artigo *Lisboa Monumental* de Fialho de Almeida (fig. 44 a 46), onde este expõe a sua ideia de uma Lisboa utópica, transformando uma cidade que “é simultaneamente feia à vista, pelintra e pobre, gloriosa e republicana, num olhar que mistura o desejo com a realidade (...) materializado numa espécie de realidade virtual, nos desenhos que o acompanham”³⁰⁵. Fialho de Almeida propõe “duas Lisboas, direita e esquerda, desenroladas pelas margens do rio”³⁰⁶, e tal como Andrade, sonhava com uma “igualmente monumental Avenida da Índia, que ele propunha que se aproximasse o mais possível do rio (...) e que fosse enfileirando no relvão central, por ali fora, a começar d’Algés, até Santa Apolónia”³⁰⁷, dando corpo à ideia de uma avenida marginal.³⁰⁸

³⁰⁵ BARATA, Ana – **Lisboa “caes da Europa”: Realidades, Desejos e Ficções para a cidade 1860 – 1930**, Lisboa: Edições Colibri – IHA/Estudos de Arte Contemporânea, FCSH – Universidade Nova da Lisboa, 2010, p.173

³⁰⁶ ALMEIDA, Fialho – *Lisboa Monumental*, **Ilustração Portuguesa**. Lisboa. II vol. (19/11/1906) p.498

³⁰⁷ BARATA, Ana – **Lisboa “caes da Europa”: Realidades, Desejos e Ficções para a cidade 1860 – 1930**, Lisboa: Edições Colibri – IHA/Estudos de Arte Contemporânea, FCSH – Universidade Nova da Lisboa, 2010, p.97

³⁰⁸ Fialho de Almeida ainda comentava neste seu texto a possibilidade de viadutos que ligassem os pontos altos da capital, segundo os projetos de Miguel Pais e de Álvaro Machado, ressuscitando esta ideia de avenidas aéreas. *Idem*, p.173-175



Fig. 45 - Ilustração de Arco Monumental no final da avenida da Liberdade

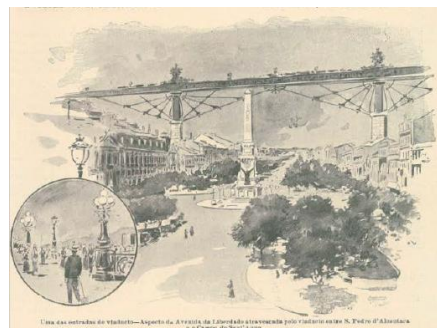


Fig. 44 – Ilustração do viaduto sobre a avenida da Liberdade

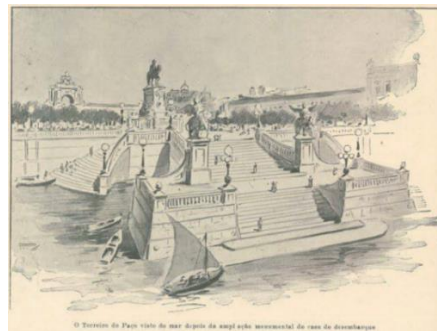


Fig. 46 – Ilustração da ampliação monumental do Terreiro do Paço.

É pela sua visão da cidade, que Alfredo de Andrade propõe a mudança, contudo a “transformação inexorável da capital só se processaria a partir de 1879”³⁰⁹, é por isso que poderemos considerar, tal como Lucília Verdelho da Costa, Andrade o “percursor do urbanismo da capital”³¹⁰, prevendo a “urbanização da futura rua do Arsenal e da Avenida 24 de Julho (...) quer do bairro de Campo de Ourique, quer da futura Avenida e Parque Eduardo VII”³¹¹, que na sua proposta comunicariam “com o campo circundante por grandes portas monumentais que o transformavam de imediato em tecido urbano”³¹².

Frente Ribeirinha

Alfredo de Andrade decide retomar as ideias de unificação e monumentalização da margem do Tejo, e propõe uma renovação da frente ribeirinha de Lisboa.

Contudo Andrade não é o único a pensar a reformulação da margem do Tejo, também Pézerat, elabora os seus planos para a construção de um novo bairro marítimo nas praias da Boavista, assim como Júlio Pimentel também projeta para o aterro da Boavista. Quanto à reformulação da margem do Tejo temos os planos: das diferentes Comissões que foram sendo formadas, em 1871 e em 1883; de Thomé Gamond, com o seu *Projeto de Engrandecimento da Cidade de Lisboa*; de Jean Claude Forrestier, com o *Plano Geral de Melhoramentos de Lisboa*; de Ventura Terra, com o *plano de melhoramentos para a zona ribeirinha*; e de Miguel Pais; com o *plano para Melhoramentos de Lisboa e o seu Porto*.

³⁰⁹ COSTA, Lucília Verdelho da – **Alfredo de Andrade 1839-1915**. Universidade Nova de Lisboa: Faculdade de Ciências Sociais e Humanas, 1997, Tese de Doutoramento: História da Arte, p.146

³¹⁰ *Idem, ibidem*

³¹¹ *Idem, ibidem*

³¹² *Idem, ibidem*

Os projetos das comissões acabam por não ter conclusões materiais e resultam apenas na elaboração de um relatório, o *Plano Geral de Obras para a Margem Direita do Tejo*, elaborado pela Comissão de 1871, previa uma operação “mais vasta e o grau de intervenção urbanística é alargado a outras zonas marginais da faixa ribeirinha”³¹³. Na primeira parte do estudo produzido pela Comissão de 1871 eram abordadas as questões referentes ao “Tejo e as suas condições naturais, as condições higiénicas de Lisboa (...), e o estado da situação, disposição e condições de defesa do porto”³¹⁴, e na segunda parte deste relatório tínhamos “as intervenções propostas para a construção do novo porto (...) e os destinos a dar aos novos terrenos conquistados ao Tejo”³¹⁵ assim como o “projeto duma grande avenida marginal (...) os problemas de circulação viária e de articulação entre a atividade portuária e o caminho-de-ferro mereceram a esta comissão uma atenção muito especial”³¹⁶. Estas seriam as bases que a Comissão de 1883 teria em mãos para a elaboração do seu projeto, contudo o relatório realizado por esta comissão abordaria principalmente propostas “ao nível dos equipamentos e instalações portuárias, projetando-se, no entanto, a construção da avenida marginal do Terreiro do Paço até Belém e do bairro ribeirinho”³¹⁷

A margem norte do Tejo foi alvo de diversos planos de engrandecimento e monumentalização, e o de Thomé Gamond (fig. 47) é um destes. O seu *Projeto de Engrandecimento da Cidade de Lisboa* “apresentava as suas soluções para o estabelecimento de um grande porto marítimo e a criação de novos bairros”³¹⁸, assentando em três princípios: “a criação de um grande porto comercial; o

³¹³ BARATA, Ana – **Lisboa “caes da Europa”: Realidades, Desejos e Ficções para a cidade 1860 – 1930**, Lisboa: Edições Colibri – IHA/Estudos de Arte Contemporânea, FCSH – Universidade Nova da Lisboa, 2010, p.92

³¹⁴ *Idem, ibidem*

³¹⁵ *Idem, ibidem*

³¹⁶ *Idem*, p.92-93

³¹⁷ *Idem*, p.96

³¹⁸ *Idem*, p.88

alargamento territorial da cidade a partir dos terrenos conquistados ao Tejo e, acessoriamente, a construção do caminho-de-ferro”³¹⁹. A Este Thomé Gamond projetava “um porto e um bairro de trabalho, reservado à atividade da marinha, do comércio e da indústria (...) afastando-o assim da parte mais central”³²⁰, a Oeste “ficava reservada para o bairro de luxo (...) destinado aos estratos mais abastados da sociedade lisboeta da época”³²¹. Dos terrenos conquistados ao rio, grande parte seria destinada à construção de boulevards, sendo que estava proposto uma avenida marginal, coberta de árvores, esta “Avenida do Tejo constituiria por sua posição e amplidão, um passeio único no mundo”³²².



Fig. 47 – GAMOND, Thomé – Projeto de engrandecimento da cidade de Lisboa.

Tal como Thomé de Gamond, Andrade propunha “uma renovação em grande escala da frente ribeirinha”³²³ que acabaria por romper “com a “tradição” histórica de irregularidade da margem definida

³¹⁹ *Idem*, p.89

³²⁰ *Idem*, *ibidem*

³²¹ *Idem*, *ibidem*

³²² *Idem*, p.90

³²³ FERREIRA, Teresa – **Alfredo de Andrade (1839-1915) em Portugal: Cidade, Património e Arquitectura**.

Politecnico di Milano: Dipartimento DIAP, 2009, Dottorato di Ricerca: Conservazione dei Beni Architettonici XX Ciclo, p.106

seja pelas condições naturais, seja pela apropriação individualista”³²⁴, através da construção de um “aterro de 500 metros conquistados ao rio”³²⁵, reformulando completamente a linha de costa, que passaria a ser “uma linha marginal perfeitamente reta (...) e perpendicular aos braços do “U” formado pela Praça do Comércio”³²⁶ (fig. 48), e desta forma acabava destacando a geometria da malha pombalina.



Fig. 48 – Elaborado pela autora – Esquema do aterro proposto, e do eixo perpendicular aos braços que delimitam o Terreiro do Paço

³²⁴ *Idem, ibidem*

³²⁵ *Idem, ibidem*

³²⁶ *Idem, ibidem*

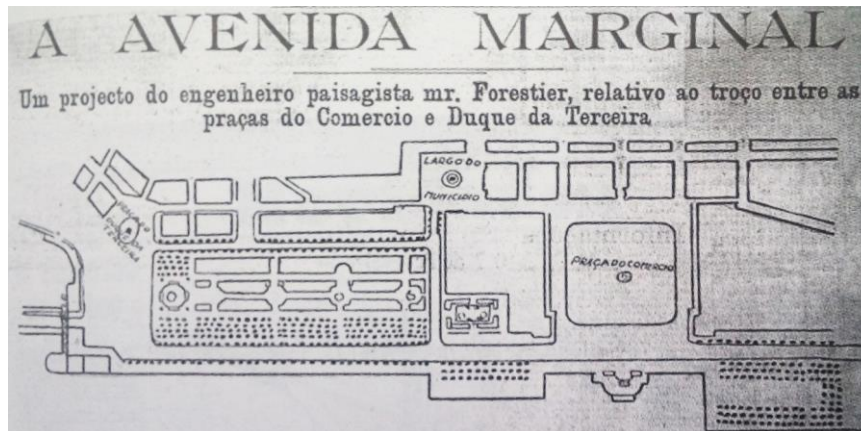


Fig. 49 – FORRESTIER, Jean Claude – Planta do projeto de uma avenida marginal

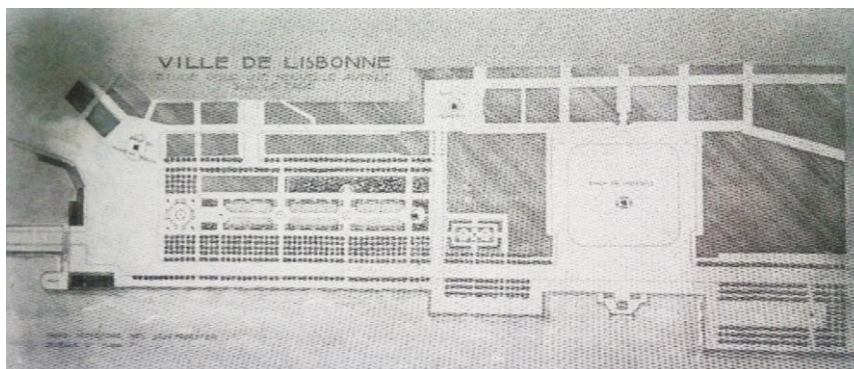


Fig. 50 – FORRESTIER, Jean Claude – Planta do projeto de uma avenida marginal.

A ideia de uma Avenida Marginal é profusamente abordada em várias dos projetos apresentados em oitocentos. E também Jean Claude Forrestier quando é convidado em 1926 para elaborar um *Plano Geral de Melhoramentos de Lisboa* apresenta uma larga avenida arborizada ao estilo das “avenue-promenade [que] teria conferido à capital portuguesa, e em particular à sua margem ribeirinha ocidental, um carácter monumental e cosmopolita”³²⁷ (fig. 49 e 50) tal como Ventura Terra teria também sonhado para a capital.

Ventura Terra propunha a “limpeza do terreno marginal entre o Cais do Sodré e Santos, transformando aquele atual monturo (...) num magnifico passeio público ajardinado”³²⁸, era nesta extensão de terreno que colocaria “edifícios importantes sem duvida os mais bem situados da capital, grandes hotéis, casinos, museus, etc. Constituindo o todo um esplendido vestíbulo desta cidade (...) [dando] a impressão de entrar n’uma capital civilizada”³²⁹, reformulando assim a imagem de Lisboa para quem a ela chegava através do rio.

Em conjunto com o embelezamento e monumentalização da margem, também o porto de Lisboa foi alvo de algumas propostas de reformulação. Também os projetos das duas Comissões e de Thomé Gamond previam a reconfiguração do porto de Lisboa, assim como Miguel Pais se debruça sobre este assunto, com o seu projeto intitulado os *Melhoramentos de Lisboa e o seu Porto*. Este seu projeto é publicado em dois volumes, em 1882, o primeiro volume abordava as linhas de comunicação de Lisboa, “dividindo-as em dois grandes grupos: 1º linhas perpendiculares à margem do Tejo; 2º linhas paralelas à dita margem”³³⁰; considerando as primeiras mais importantes por coincidirem com a

³²⁷ BARATA, Ana – **Lisboa “caes da Europa”: Realidades, Desejos e Ficções para a cidade 1860 – 1930**, Lisboa: Edições Colibri – IHA/Estudos de Arte Contemporânea, FCSH – Universidade Nova da Lisboa, 2010, p.250

³²⁸ *Idem*, p.108

³²⁹ *Idem*, p.109

³³⁰ *Idem*, p.101

topografia. Contudo para Miguel Pais “pela sua situação geográfica e condições topográficas, a grande artéria de movimento, a sede concentradora de toda a vida e de toda a circulação de Lisboa tinha inegavelmente de ser o seu porto”³³¹ que de seguida caracterizava: “abrangia a linha marginal desde o Beato até à Torre de Belém (...) na sua parte norte, que este engenheiro previa o seu boulevard arborizado”³³²

Pela sua importância para a vida económica da cidade, e pelas deficiências funcionais que apresentava, Andrade também projeta para Lisboa “três grandes portos de abrigo”³³³ (fig. 51), cada um com a sua função: os dois adjacentes à Praça do Comércio, “tirando partido da ampliação proposta, apoiando os programas existentes, do Arsenal da Marinha e da Alfândega”³³⁴; e o terceiro, de maiores dimensões, “situado a ocidente, para além de Alcântara, (...) onde se viria a construir o novo porto, três décadas depois”³³⁵.

³³¹ *Idem, ibidem*

³³² *Idem, ibidem*

³³³ FERREIRA, Teresa – **Alfredo de Andrade (1839-1915) em Portugal: Cidade, Património e Arquitectura.**

Politecnico di Milano: Dipartimento DIAP, 2009, Dottorato di Ricerca: Conservazione dei Beni Architettonici XX Ciclo, p.106

³³⁴ *Idem, ibidem*

³³⁵ *Idem, ibidem*



Fig. 51 – Elaborado pela autora – Esquema de sinalização dos três portos propostos.

Estes portos são delimitados a norte e a sul pelas avenidas que propõe, sendo que também estes eixos de orientação nascente-poente possuem funções diferentes. Se “o percurso marginal panorâmico é dedicado ao passeio (de largura de cerca de 100m e extensão de cerca de 2.5km)”³³⁶, já “o percurso interior (mais estreito, mas igualmente extenso) (...) parece-nos ter um carácter mais utilitário, relacionado com a vida ativa da cidade”³³⁷, tal como diz Teresa Ferreira, e que seguia “ligando a estação de Caminhos de Ferro (numa praça em hemicírculo) e continuando até Alcântara, seguindo o desenho recortado da margem existente”³³⁸. Tais suposições são confirmadas pela existência de uma “perspetiva a partir do rio, na qual representa uma “pérgola” ou pórtico contínuo, que permite o passeio sombreado e abrigado ao longo da margem, com uma frente construída residencial em segundo plano”³³⁹, funcionando não como “uma barreira, mas permitem uma permeabilidade visual entre a cidade e o rio”³⁴⁰, criando um enquadramento a quem olha da cidade para o rio, e simultaneamente, dá uma nova cara à cidade vista do rio.

Estes dois eixos, ou grandes avenidas, “são cadenciados por vias transversais e por três praças de grandes dimensões (entre os cerca de 80 000m² e os 150 000m²), definindo espaços poligonais para urbanização, entre a cidade e o rio.”³⁴¹. Andrade acaba criando algum ritmo no plano, com a introdução destas vias transversais aos eixos, ao mesmo tempo que supõe o futuro crescimento da cidade.

³³⁶ *Idem, ibidem*

³³⁷ *Idem*, p.108

³³⁸ *Idem, ibidem*

³³⁹ *Idem*, p.106

³⁴⁰ *Idem, ibidem*

³⁴¹ *Idem*, p.108

Por outro lado, a praça que surge desenhada no centro do plano, não é a Praça do Comércio, “mas uma outra por si desenhada (em frente da atual zona de Santos) – de cerca de 1200m², com uma elipse no centro”³⁴², esta praça “com uma organização racional da disposição das artérias e dos edifícios, estabelece a ligação com outra praça retangular, de configuração semelhante à primeira”³⁴³. Isto porque Alfredo de Andrade, tal como Juvarra e Mardel, “considerava que o novo “centro monumental” da cidade se deveria localizar a poente da Praça do Comércio”³⁴⁴, e seria no perímetro desta praça que se reuniriam os grandes edifícios públicos: “o Parlamento, a Câmara Municipal, o Tribunal e o Palácio das Belas-Artes”³⁴⁵. Sendo este último, o Palácio das Belas-Artes, que “domina a praça, dando a frente ao rio”³⁴⁶, enquanto que os restantes edifícios apresentam uma “função representativa e administrativa”³⁴⁷.

Junto a esta praça, temos o Palácio Real, que “seria um elemento de grande visibilidade na chegada por mar à cidade”³⁴⁸, e por isso de frente virada para o rio, “gozava de uma panorâmica sobre este e, vice versa”³⁴⁹. A oeste deste temos uma outra praça, de “cerca de 150 000m²”³⁵⁰, por outro lado,

³⁴² *Idem, ibidem*

³⁴³ COSTA, Lucília Verdelho da – **Alfredo de Andrade 1839-1915**. Universidade Nova de Lisboa: Faculdade de Ciências Sociais e Humanas, 1997, Tese de Doutoramento: História da Arte, p.141

³⁴⁴ FERREIRA, Teresa – **Alfredo de Andrade (1839-1915) em Portugal: Cidade, Património e Arquitectura**. Politecnico di Milano: Dipartimento DIAP, 2009, Dottorato di Ricerca: Conservazione dei Beni Architettonici XX Ciclo, p.108

³⁴⁵ *Idem, ibidem*

³⁴⁶ *Idem, ibidem*

³⁴⁷ *Idem, ibidem*

³⁴⁸ *Idem*, p.110

³⁴⁹ *Idem, ibidem*

³⁵⁰ *Idem, ibidem*

esta praça “não apresenta grandes equipamentos ou um programa específico”³⁵¹, e apenas é “ligada, por um eixo curvilíneo – acompanhando a orografia da encosta – à “Esplanada” de Campo de Ourique”³⁵² que segundo conclui Teresa Ferreira seria “uma praça dedicada ao passeio e à fruição da paisagem, que reforça a dimensão cenográfica e naturalista do plano”³⁵³.

Alfredo de Andrade ainda “propõe o tema da elipse centrada por um obelisco, muito recorrente no urbanismo clássico”³⁵⁴, como podemos observar na praça referida anteriormente (a poente da Praça do Comércio). Tal como este tema, e observando alguns dos desenhos que acompanham o plano, vemos que opta por utilizar: “um pórtico perimetral contínuo, e sobreposto a este, um *pronaos* com frontão triangular de “ordem gigante””³⁵⁵, no edifício do Parlamento; “uma colunata de ordem gigante” no Palácio das Belas-Artes, entre outros. O que nos revela a “abertura de Alfredo de Andrade a referências diversas, marcada por uma preferência pela articulação volumétrica e pelo tema do pórtico e da coluna, que definem um “claro escuro”, com grande sentido “plástico” e, se quisermos, “pictórico””³⁵⁶.

Resumindo, a renovação da zona ribeirinha proposta por Alfredo de Andrade assenta no conceito de “um “parque contínuo” segundo um eixo orientado ao rio”³⁵⁷, com um objetivo de oferecer aos lisboetas um passeio publico cenográfico.

³⁵¹ *Idem, ibidem*

³⁵² *Idem, ibidem*

³⁵³ *Idem, ibidem*

³⁵⁴ *Idem*, p.108

³⁵⁵ *Idem, ibidem*

³⁵⁶ *Idem*, p.110

³⁵⁷ *Idem, ibidem*

Ampliação da Praça do Comércio

Uma das três praças consideradas por Andrade, no seu plano, é a Praça do Comércio “antigo Terreiro do Paço e historicamente a grande praça de representação da cidade”³⁵⁸.

Após o terramoto de 1755, é reconstruída segundo o plano de Eugénio dos Santos e Carlos Mardel, que “propõe torreões nos ângulos”³⁵⁹, à imagem do desenhado por Terzi, e lhe “aumenta ligeiramente as dimensões para 177m por 192m”³⁶⁰ (fig. 52 e 53), tornando-se na maior praça de Portugal.

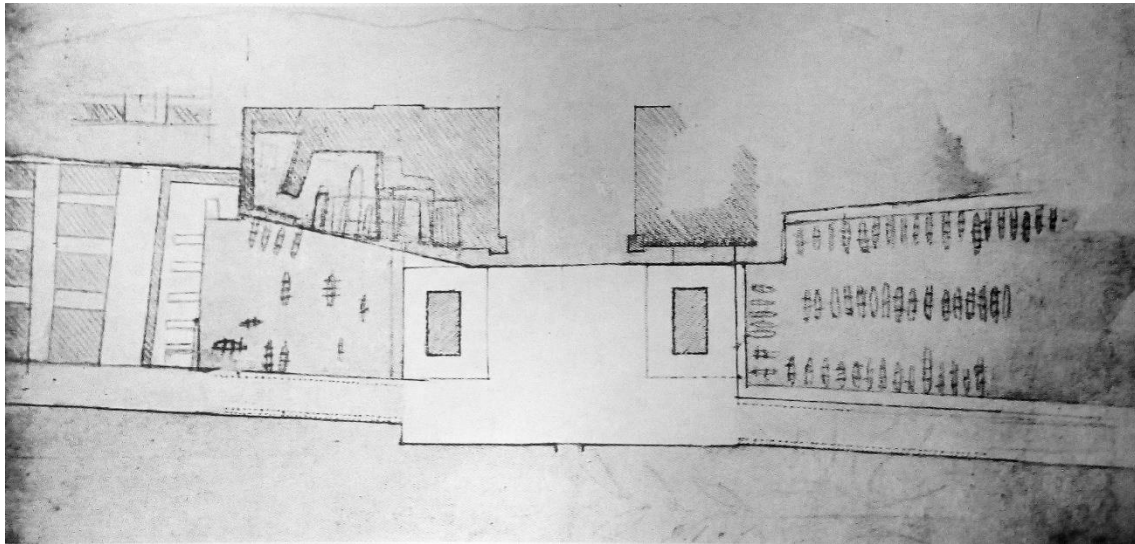


Fig. 52 – ANDRADE, Alfredo de – Projeto de ampliação da Praça do Comércio.

³⁵⁸ *Idem, ibidem*

³⁵⁹ *Idem, p.111*

³⁶⁰ *Idem, ibidem*

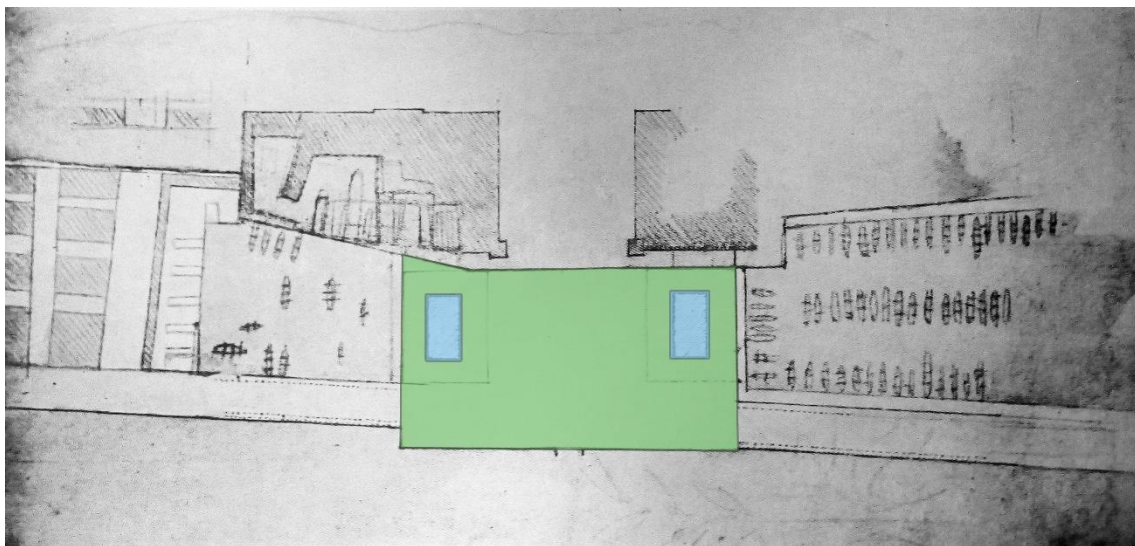


Fig. 53 – Elaborado pela autora – A verde: Área de ampliação da Praça do Comércio, a azul: novos edifícios.

Contudo Alfredo de Andrade propunha ainda o seu aumento para o dobro (fig. 53), ou seja “quase 200 por 400m”³⁶¹, fazendo o total de cerca de 80000m². Apesar de toda esta monumentalidade, Andrade está consciente do que propõe, pelos seus desenhos que representam: “os limites da preexistência (...) e a sua proposta de ampliação (...) os detalhes de articulação da praça com as áreas adjacentes do plano, a nascente e a poente: os dois portos de abrigo (...) e o apontamento de uma malha, de matriz em “grelha” – definida por quarteirões quadrangulares com pátio central”³⁶². Isto demonstra a forte ideia de urbanização da frente ribeirinha através de aterro, “numa lógica de expansão da cidade sobre o rio”³⁶³.

A praça proposta manteria as funções existentes de Arsenal da Marinha e Alfândega “complementadas por duas novas construções do lado do rio”³⁶⁴, estes novos edifícios são colocados em posição mais recuada, “para não interferir no desenho da praça”³⁶⁵, e ainda para “acelerar o efeito perspetico, ou seja, para aumentar a profundidade da praça por ilusão de ótica”³⁶⁶, na vista do rio, como se de um cenário se tratasse.

Para os edifícios Andrade propunha o tema do pórtico pombalino adaptado aos dois pisos, contudo a “linguagem arquitetónica é claramente diferente: enquanto no projeto setecentista

³⁶¹ *Idem, ibidem*

³⁶² *Idem, ibidem*

³⁶³ *Idem, ibidem*

³⁶⁴ *Idem, ibidem*

³⁶⁵ *Idem, ibidem*

³⁶⁶ *Idem, ibidem*

predominam as superfícies planas e as massas”³⁶⁷ no projeto de Andrade “estas são desmaterializadas por finas colunas nas duas ordens (que revestem os alçados virados ao rio e à praça)”³⁶⁸.

Estas ideias acabam por intensificar o sentido cenográfico, que é ainda reforçado pelo desenho da praça: “com espaços ajardinados com fontes ao centro, geometricamente dispostos em redor de um obelisco central”³⁶⁹. Este arranjo da praça “evoca exemplos como a *Place Concorde* em Paris (fig. 54), e *Piazza del Popolo* (fig. 55) em Roma. Esta composição urbana é então suportada pela “geometria, a simetria, e a perspectiva”³⁷⁰.



Fig. 54 - AUTOR DESCONHECIDO - Praça Concorde em Paris. Fig. 55 - AUTOR DESCONHECIDO - Piazza del Popolo em Roma.

Nos seus desenhos (fig. 56) são representados, além das fontes, “os candeeiros, árvores e balaústres (...) barcos, carruagens e pessoas que circulam pelo passeio marginal e pela praça”³⁷¹ enfatizando o carácter teatral que o projeto apresenta.

³⁶⁷ *Idem*, p.113

³⁶⁸ *Idem*, *ibidem*

³⁶⁹ *Idem*, *ibidem*

³⁷⁰ *Idem*, *ibidem*

³⁷¹ *Idem*, *ibidem*

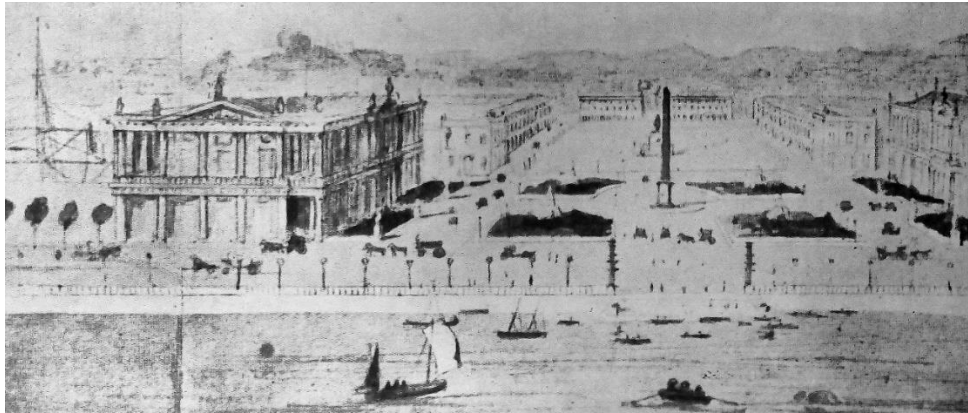


Fig. 56 – ANDRADE, Alfredo de – Alçado da ampliação da Praça do Comércio.

Expansão para Norte

É a partir da Praça do Comércio que surge o segundo eixo de crescimento da cidade proposto por Andrade.

Andrade sugeria dois eixos de crescimento da cidade: “um eixo ribeirinho nascente-poente e um eixo norte-sul”³⁷². Este eixo norte-sul é quase perpendicular ao eixo ribeirinho, e é “determinado pela sequência Praça do Comércio-Baixa Pombalina-Rossio-Passeio Público, e a nova avenida no prolongamento deste”³⁷³.

Esta direção de crescimento estava já apontada na intervenção pombalina, “ficando a cidade rematada, a norte, pelo Passeio Público”³⁷⁴. Contudo dada a incerteza da data deste plano, é impossível determinar se Andrade foi ou não o primeiro, no séc. XIX a propor este crescimento. Se considerarmos

³⁷² *Idem*, p.114

³⁷³ *Idem*, *ibidem*

³⁷⁴ *Idem*, *ibidem*

a data atribuída por Ruy de Andrade (1857), poderíamos afirmar que de facto Andrade teria sido o primeiro a propor “a abertura duma avenida a partir do Passeio Público, monumentalmente enquadrada”³⁷⁵. Porém quer seja pelo “papel simbólico ainda representado pelo Passeio na vida citadina, seja a carência demográfica da cidade”³⁷⁶ seria ainda cedo para explorar tal ideia, e só mais tarde seria trazida novamente a debate.



Fig. 57 – FOLQUE, Filipe – Passeio Público e Rossio, Levantamento de Filipe Folque em 1857.

³⁷⁵ FRANÇA, José Augusto – **Lisboa oitocentista**, Exposição documental de Lisboa Oitocentista, Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 1976, p.10

³⁷⁶ *Idem, ibidem*

A importância do Passeio Público (fig. 57) na vida quotidiana da cidade é perceptível quando todas as propostas apresentadas para a construção de uma nova avenida consideram a sua existência, e propõem o surgimento desta avenida apenas a partir do extremo Norte deste.

Foram apresentas várias propostas: por Pézerat; José Isidoro Viana; Bartolomeu Achilles Dejanete; e Rodrigo Afonso Pequito; que assentavam no principio de integração do Passeio Público no seu conjunto, passando este a fazer parte do troço da avenida. Também Possidónio da Silva e Júlio Pimentel integravam o Passeio Público na nova avenida que propunham.

Na proposta de Possidónio da Silva, que estaria integrada no *Plano Geral de Melhoramentos de Lisboa*, estava prevista “uma grande avenida que do centro da cidade possa facilitar, e seja agradável a sua comunicação com as estradas do lado norte, devendo partir do enfesado Passeio Público e seguir directamente para aquella direcção”³⁷⁷, e a avenida é caracterizada da seguinte forma: “desde o Passeio Público com a largura de 60 metros, a fim de se poder plantar dois renques de árvores de cada lado (...) e deixar espaçosa rua central em directa comunicação com as estradas do Campo Grande e de Bemfica... e dispondo uma grande praça no meio da sua extensão”³⁷⁸, também Andrade propõe uma grande praça a meio desta avenida, tal como já foi referido. Porém na avenida de Possidónio da Silva é desta que “partiriam oito ruas para comunicação com os pontos principais da cidade, havendo no centro d’esta praça uma fonte monumental”³⁷⁹, enquanto que para Alfredo de Andrade esta serviria como um meio de acentuar a perspectiva.

³⁷⁷ BARATA, Ana – **Lisboa “caes da Europa”: Realidades, Desejos e Ficções para a cidade 1860 – 1930**, Lisboa: Edições Colibri – IHA/Estudos de Arte Contemporânea, FCSH – Universidade Nova da Lisboa, 2010, p.141

³⁷⁸ *Idem*, p.141-142

³⁷⁹ *Idem*, p.142

No plano de Júlio Pimentel estava também prevista a “construção de uma larga estrada, alameda ou boulevard, que partindo de extremo do Passeio Público (...) vá pôr a cidade Baixa em comunicação directa com as estradas de Bemfica e Campo Grande”³⁸⁰. Contudo nenhuma das propostas de crescimento para Norte é efetivamente realizada antes do final da década de 1870, após a progressiva morte do Passeio Público.

É em 1879 que são inaugurados “os trabalhos para a realização da obra da grande da grande avenida do passeio público do Rocio ás portas da cidade, denominada – Avenida da Liberdade”³⁸¹, porém, até à apresentação deste projeto, e inicio da construção desta avenida “Lisboa tinha conservado a sua fisionomia setecentista pós-terramoto de 1755 registando, contudo, alguns sinais de querer mudar e transformar-se”³⁸². E durante este período “a vida social e económica dos lisboetas continuava a desenrolar-se entre o Chiado, o Rossio e a Praça do Comércio, e as suas zonas habitacionais continuavam a ser os bairros herdados do urbanismo anterior ao terramoto”³⁸³ e numa “cidade em que os espaços verdes eram escassos, o mais importante e concorrido logradouro de Lisboa era, sem dúvida, o Passeio Público”³⁸⁴ que veria os seus dias contados, com as propostas de crescimento da cidade para norte.

“O Passeio Público com as suas grades, a sua rua central, os seus tanques e a sua cascata”³⁸⁵ que durante os anos 70 “continuava a ocupar nos ritmos sociais e vivenciais da cidade um papel que

³⁸⁰ *Idem*, p.47

³⁸¹ *Idem*, p.129

³⁸² *Idem, ibidem*

³⁸³ *Idem*, p.130

³⁸⁴ *Idem*, p.132

³⁸⁵ *Idem*, p.133

parecia insubstituível”³⁸⁶ estaria efetivamente condenado em 1860, e “não teve uma morte tranquila”³⁸⁷, isto porque até ao seu enterro oficial em 1879 “a sociedade lisboeta dividiu-se e discutiu (...) o destino deste espaço urbano”³⁸⁸ até ao começo da “construção, lenta e difícil, da avenida que substituiu os hábitos sociais dos lisboetas”³⁸⁹.

Comparando o plano de Andrade com o projeto de Ressano Garcia para a Avenida da Liberdade encontramos algumas semelhanças, nomeadamente: a orientação, as dimensões, e o desenho de uma praça circular. Em ambos os planos a avenida segue “no prolongamento do Passeio Público integrando-o no primeiro troço”³⁹⁰, e com “a largura do Passeio Público, c. de 90,5m”³⁹¹. Os dois projetam uma praça circular, contudo esta apresenta algumas diferenças concetuais em cada um dos planos, “enquanto no projeto de Alfredo de Andrade ela é um “fundo arquitetónico”, continuando ainda a avenida para norte (...), no de Ressano Garcia ela era um ponto de inflexão da expansão urbana para noroeste, acompanhando as condicionantes orográficas do terreno”³⁹².

³⁸⁶ *Idem*, p.132

³⁸⁷ *Idem*, p.134

³⁸⁸ *Idem, ibidem*

³⁸⁹ *Idem, ibidem*

³⁹⁰ FERREIRA, Teresa – **Alfredo de Andrade (1839-1915) em Portugal: Cidade, Património e Arquitectura.**

Politecnico di Milano: Dipartimento DIAP, 2009, Dottorato di Ricerca: Conservazione dei Beni Architettonici XX Ciclo, p.116

³⁹¹ *Idem, ibidem*

³⁹² *Idem, ibidem*



Fig. 58 – PINTO, Silva – Avenida da Liberdade, Levantamento de Silva Pinto em 1911.

De facto, com a construção da Avenida da Liberdade (fig. 58) finalizada em 1886, à imagem dos boulevards de Paris, outra polémica se levanta: a questão do prolongamento da mesma. Se uns eram da opinião que a avenida deveria ser finalizada na atual zona do Marquês, tendo como fundo uma grande praça e/ou parque verde, outros eram da opinião que a Avenida da Liberdade deveria ser prolongada, tal como: Miguel Pais; Forrestier; e Cristino da Silva.

O projeto de Miguel Pais (fig. 59), faria parte de um conjunto de melhoramentos considerados necessários, “que traduzem uma visão global do que deveria ser uma cidade daquela época, em que as principais comunicações internas e com o exterior estivessem garantidas e facilitadas”³⁹³, e que o mesmo publicaria em três opúsculos: “o 1º em 1885, o 2º em 1886 e o 3º em 1887”³⁹⁴. A sua primeira proposta, em 1885, assentava sobre os seguintes pontos: “a supressão da rotunda e o prolongamento da avenida até à estrada da circunvalação, onde se situaria uma praça semelhante à dos Restauradores”³⁹⁵, também “a avenida, ao invés de ficar com os projetados 1473 metros de extensão, ficaria com mais 973 metros”³⁹⁶, e o parque “projetado para o espaço que mediava entre a praça da rotunda e a estrada da circunvalação”³⁹⁷. Na sua segunda proposta, apresentada no opúsculo de 1886, Miguel Pais baseava-se nos mesmos princípios, com uma ligeira diferença, em que “continuava a suprimir a rotunda, prolongando a avenida até à estrada da circunvalação, estabelecendo aí a sua rotunda alternativa”³⁹⁸ e na sua terceira, e última proposta Miguel Pais alterava ainda a posição do parque, “que era alargado à custa dos terrenos para onde anteriormente projectava o bairro da avenida, que desaparecia”³⁹⁹.

³⁹³ LISBOA, Maria Helena – **Os engenheiros em Lisboa: Urbanismo e Arquitetura (1850 – 1930)**, Lisboa: Livros Horizonte, 2002, p.150

³⁹⁴ BARATA, Ana – **Lisboa “caes da Europa”: Realidades, Desejos e Ficções para a cidade 1860 – 1930**, Lisboa: Edições Colibri – IHA/Estudos de Arte Contemporânea, FCSH – Universidade Nova da Lisboa, 2010, p.153

³⁹⁵ *Idem*, p.154

³⁹⁶ *Idem, ibidem*

³⁹⁷ *Idem, ibidem*

³⁹⁸ *Idem*, p.157

³⁹⁹ *Idem*, p.161



Fig. 59 – PAIS, Miguel – Projeto de prolongamento da Avenida, por Miguel Pais, sobreposto com o plano da Avenida da Liberdade de Ressano Garcia.

Também Jean Claude Forrestier, aquando da apresentação do Plano Geral de Melhoramentos de Lisboa, elabora um plano para o prolongamento da Avenida da Liberdade (fig. 60). Para Forrestier já que a avenida terminava em terrenos livres, esta poderia “por isso continuar a subir até uma «terrasse» quasi natural, donde se disfruta um esplendido panorama da cidade e do Tejo”⁴⁰⁰, para tal propunha que “a avenida, construída no seguimento da avenida da Liberdade, teria uma largura de 190 a 200 metros (...) e seria enquadrada por habitações só para moradia, (...) viria a tornar-se, na sua opinião, no mais belo bairro de Lisboa”⁴⁰¹. Resumindo no plano de Forrestier encontra-se por um lado

⁴⁰⁰ *Idem*, p.257

⁴⁰¹ *Idem*, *ibidem*

“a cria  o dum verdadeiro parque indispensável para uma grande cidade como Lisboa, por outro, uma malha urbana pontuada por rotundas distribuidoras de novos eixos viários”⁴⁰².

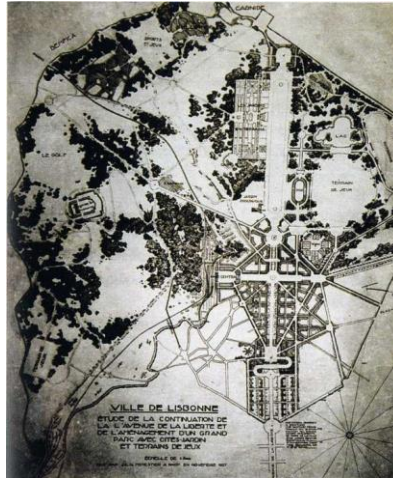


Fig. 60 – FORRESTIER, Jean Claude - Projeto de prolongamento da Avenida da Liberdade.

Por fim temos ainda o projeto de Cristino da Silva (fig. 61), que apesar de colaborar com Forrestier, na elabora  o do *Plano Geral de Melhoramentos de Lisboa*, mais concretamente na proposta de prolongamento da Avenida da Liberdade, elabora o seu próprio plano. Que previa a constru  o de “um canal monumental que ocuparia todo o vale...fechado no topo inferior por uma barragem que, decorada devidamente, formaria um castelo de água”⁴⁰³, de forma a rematar o topo superior da avenida “abria-se uma praça monumental e construir-se-ia o Palácio da Justiça, por baixo do qual se fariam passagens monumentais...servindo e ligando o transito entre o centro e os novos bairros”⁴⁰⁴.

⁴⁰² *Idem*, p.258

⁴⁰³ *Idem*, p.268

⁴⁰⁴ *Idem*, p.268-269

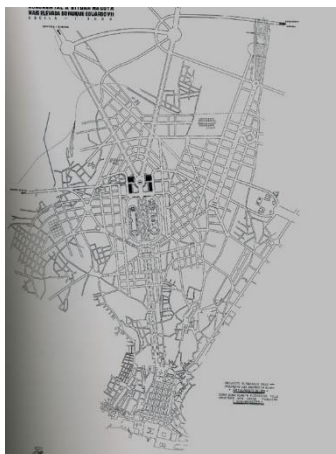


Fig. 61 – SILVA, Cristino da – Projeto para prolongamento da Avenida da Liberdade.

Nos projetos que Andrade elabora para a capital, observamos uma repetição de alguns temas clássicos, nomeadamente “centralizar, equilibrar (através da simetria), definir limites ou enquadrar enfiamentos perspéticos de praças, jardins e avenidas”⁴⁰⁵. Alguns destes temas foram copiados da realidade genovesa, que Alfredo de Andrade observara, e transportara para o seu plano para Lisboa, pela compreensão de problemas que eram comuns às duas cidades, “ambas as cidades definiam-se, até meados de oitocentos, por uma morfologia nuclear desenvolvida em volta do porto, que se reflete na necessidade de uma expansão para além do perímetro historicamente definido”.⁴⁰⁶ E até então nenhuma delas teria “resolvido a sua “frente de água” e a renovação do porto, em torno do qual gravitava a vida citadina”⁴⁰⁷. Também o relevo acentuado criava problemas de circulação e crescimento

⁴⁰⁵ FERREIRA, Teresa – **Alfredo de Andrade (1839-1915) em Portugal: Cidade, Património e Arquitectura**.

Politecnico di Milano: Dipartimento DIAP, 2009, Dottorato di Ricerca: Conservazione dei Beni Architettonici XX Ciclo, p.118

⁴⁰⁶ *Idem, ibidem*

⁴⁰⁷ *Idem, ibidem*

nas duas cidades “determinando a necessidade de criar complexas circunvalações e eixos de expansão, com grande declive”⁴⁰⁸, esta dificuldade levou a criatividade de Andrade a propor o “desenvolvimento de um “naturalismo urbano”, mediante a criação de *belvedere* ou miradouros em pontos altos, de panorâmica privilegiada sobre a cidade”⁴⁰⁹.

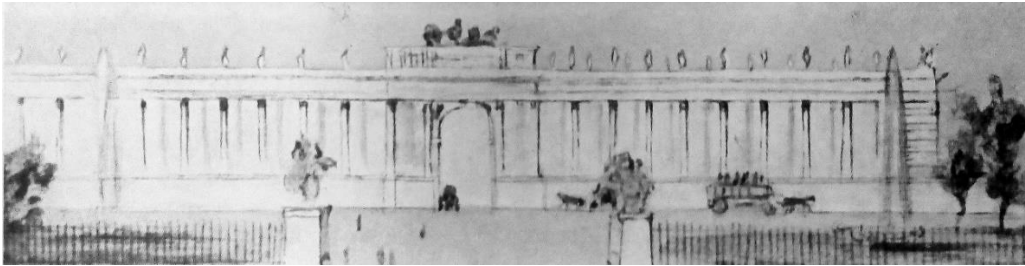


Fig. 62 – ANDRADE, Alfredo de – Grande colunata no início da avenida.

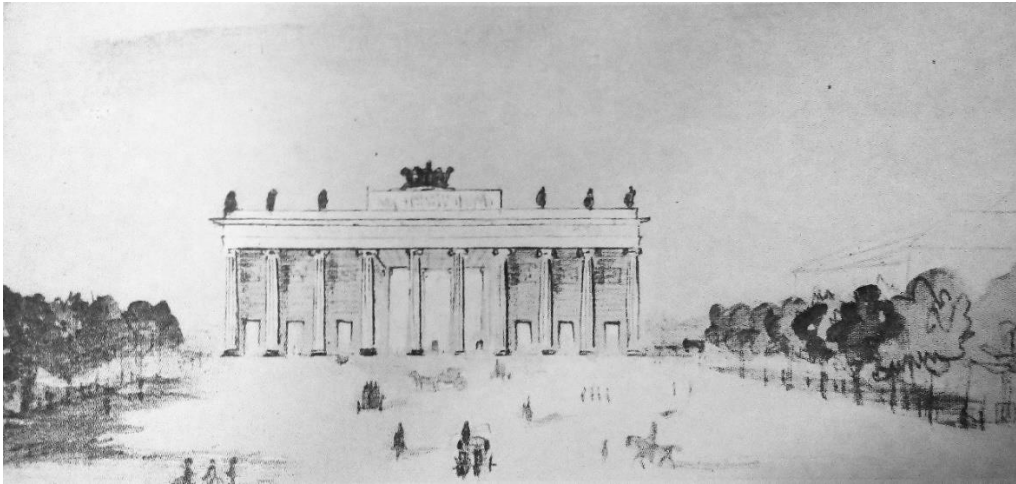


Fig. 63 – ANDRADE, Alfredo de – Arco do triunfo terminal da Avenida.

⁴⁰⁸ *Idem, ibidem*

⁴⁰⁹ *Idem, p.119*

Projeto do Monumento a D. Pedro IV

A ideia de monumento pode ser seguida até à Antiguidade Clássica, passando pelo Renascimento e pelo Barroco. E passa a ser “revalorizado no “fervor nacionalista” do séc. XIX, comemorando os heróis das pátrias. Foi também instrumentalizado como “objeto” de composição e embelezamento do espaço público – a escultura, o obelisco, o arco do triunfo, etc. -, no âmbito das reformas e expansões urbanas oitocentistas”⁴¹⁰. E passa assim a ser visto não só como um elemento ou “ícone de significado histórico ou cultural, mas também elemento de desenho urbano, com localização específica e com expressão na fisionomia da cidade”⁴¹¹.

Na cidade de Lisboa, a construção de monumentos torna-se razão para a renovação de praças, “após a estátua equestre dedicada a D. José I [(fig. 64)], na Praça do Comércio (...) um dos primeiros a ser consagrado, já no séc. XIX, foi Luís de Camões”⁴¹². Porém “outro ícone se impunha como símbolo de um país de ideologia “moderna”: o monumento destinado a (...) D. Pedro IV”⁴¹³, o local escolhido para este monumento é então a Praça do Rossio, e a “construção foi iniciada em 1852, ficando só completo o pedestal por falta de fundos”⁴¹⁴.

⁴¹⁰ *Idem*, p.120

⁴¹¹ *Idem, ibidem*

⁴¹² *Idem, ibidem*

⁴¹³ *Idem*, p.122

⁴¹⁴ *Idem*, p.124



Fig. 64 – SILVA, Joaquim Carneiro da – Estátua equestre de D. José I, gravura de Joaquim Carneiro da Silva, 1774.

O concurso para a realização do monumento a D. Pedro IV é então aberto de “25 de Abril a 31 de outubro de 1864”⁴¹⁵, e acaba por solicitar “maior empenho e entusiasmo por parte de Alfredo de Andrade”⁴¹⁶. Além de Andrade, salienta-se a participação de “artistas estrangeiros: um arco triunfal de Piérre Joseph Pézerat, quatro projetos de F. Lodi, e dois da dupla Cinatti-Rambois”⁴¹⁷.

⁴¹⁵ COSTA, Lucília Verdelho da – **Alfredo de Andrade 1839-1915**. Universidade Nova de Lisboa: Faculdade de Ciências Sociais e Humanas, 1997, Tese de Doutoramento: História da Arte, p.141

⁴¹⁶ FERREIRA, Teresa – **Alfredo de Andrade (1839-1915) em Portugal: Cidade, Património e Arquitectura**. Politecnico di Milano: Dipartimento DIAP, 2009, Dottorato di Ricerca: Conservazione dei Beni Architettonici XX Ciclo, p.122

⁴¹⁷ *Idem*, p.124

Neste concurso participam cerca de 87 artistas: “italianos, russos, franceses, ingleses, holandeses, belgas e portugueses”⁴¹⁸ e foram atribuídos cerca de cinco prêmios monetários: “1º lugar, Robert (escultor) e Davioud (arquiteto) de Paris, 2º António Tomás da Fonseca de Lisboa (arquiteto), 3º Gilbert (escultor) inglês, 4º Pagani (arquiteto) e Barzaghi (escultor) ambos de Milão e 5º Bezzi (escultor) de Londres”⁴¹⁹.

No projeto de Alfredo de Andrade, este “preocupa-se com a função simbólica e comemorativa do monumento”⁴²⁰, e assim depois de vários estudos opta pela tipologia da coluna, e argumenta que esta seria a melhor opção por permitir: “uma base mais digna ao monumento, com espaço para gravar o nome de vários heróis e mártires nacionais, (...) maior visibilidade na cidade, enfatizando assim a memória do “herói””⁴²¹. Este argumento mostra que Andrade encarava este monumento “não só como objeto ou escultura, mas também como elemento de composição urbana”⁴²², tal é perceptível quando, dos 87 concorrentes, Andrade é o único a representar o monumento no seu contexto urbano “com o alçado do Teatro D. Maria ao fundo, provavelmente desenhado do natural”⁴²³, sendo o único a “apresentar um testemunho gráfico e “realista” do ponto de vista da execução, sobre a inserção

⁴¹⁸ *Idem*, p.127

⁴¹⁹ *Idem, ibidem*

⁴²⁰ *Idem*, p.130

⁴²¹ *Idem*, p.130-131

⁴²² *Idem*, p.132

⁴²³ *Idem, ibidem*

urbanística do monumento”⁴²⁴. Sendo ainda acompanhado da “representação de mobiliário urbano como fontes e candeeiros”⁴²⁵ nos seus primeiros estudos.

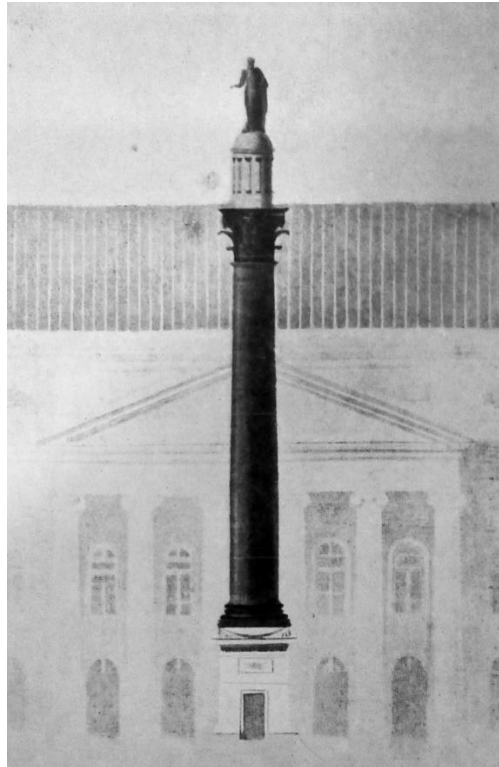


Fig. 65 – ANDRADE, Alfredo de – Projeto do monumento a D. Pedro IV.

⁴²⁴ COSTA, Lucília Verdelho da – **Alfredo de Andrade 1839-1915**. Universidade Nova de Lisboa: Faculdade de Ciências Sociais e Humanas, 1997, Tese de Doutoramento: História da Arte, p.143

⁴²⁵ FERREIRA, Teresa – **Alfredo de Andrade (1839-1915) em Portugal: Cidade, Património e Arquitectura**. Politecnico di Milano: Dipartimento DIAP, 2009, Dottorato di Ricerca: Conservazione dei Beni Architettonici XX Ciclo, p.136

À proposta de Andrade (fig. 65) seria concedida o sétimo lugar, e seria descrita como: “base, pedestal, coluna e estátua”⁴²⁶. Sendo “a base quadrada e de três degraus”⁴²⁷, assim como “o pedestal também quadrado, devendo ser decorado com três baixos relevos (...); o escapo do mesmo pedestal ornado de festões e de um dragão em cada ângulo”⁴²⁸. Observando mais para cima vemos que “por cima do capitel se eleva um pequeno pedestal, de forma cilíndrica, ornado de pilastras, terminando em hemispherio, e sobre este a estátua do imperador”⁴²⁹.

Depois da derrota neste concurso, Andrade volta a Itália talvez pelos vários dissabores que foi sentindo: “o insucesso na pintura (...), a in consequência das suas propostas de reforma do ensino artístico e industrial, bem como dos projetos para a expansão e renovação de Lisboa e, por fim, o desabar das expectativas relativamente ao concurso para o monumento a D. Pedro IV”⁴³⁰, “um casamento proposto pelo pai que não lhe agradava e, efetivamente, a ausência da dinâmica artística que encontrara em Itália (...), os laços de amizade e companheirismo que havia deixado em Itália – em Génova, em Turim, em Rivara, em Roma, em Florença”⁴³¹.

⁴²⁶ COSTA, Lucília Verdelho da – **Alfredo de Andrade 1839-1915**. Universidade Nova de Lisboa: Faculdade de Ciências Sociais e Humanas, 1997, Tese de Doutoramento: História da Arte, p.142

⁴²⁷ *Idem, ibidem*

⁴²⁸ *Idem, ibidem*

⁴²⁹ *Idem, ibidem*

⁴³⁰ FERREIRA, Teresa – **Alfredo de Andrade (1839-1915) em Portugal: Cidade, Património e Arquitectura**. Politecnico di Milano: Dipartimento DIAP, 2009, Dottorato di Ricerca: Conservazione dei Beni Architettonici XX Ciclo, p.139

⁴³¹ *Idem, ibidem*

3. Pierre Joseph Pézerat

Pierre Joseph Pézerat, ou como ficou conhecido em Portugal, Pedro José Pézerat, foi o arquiteto e engenheiro francês que liderou o serviço da Reparti  o Técnica da Câmara Municipal de Lisboa (CML) de 1852 a 1872.    durante este período agitado na sociedade lisboeta, caracterizado por uma disputa pelo domínio da gestão do urbanismo da capital, entre o poder central e o poder local, assim como algumas indefini  es políticas, que Pézerat d   o seu contributo para o desenvolvimento urbanístico da capital.

  , contudo, importante referir a falta de informa  o sobre Pézerat, devido    inexistência de atas das sessões da CML no período de 1853 a 1855, e pela destrui  o e conseqüente desaparecimento de grande parte da documenta  o produzida durante a sua chefia do serviço da Reparti  o Técnica, no incêndio que assolou o edifício dos Paços do Concelho em novembro de 1863.

Pierre Joseph Pézerat nasce em França, no ano de “1801 em La Guiche, uma pequena localidade do interior francês, situada no departamento de Sa  ne-et-Loire, da região de Bourgogne”⁴³². Em 1821, conclui na Escola Politécnica de Paris o curso de Engenharia Civil, tendo-se dedicado posteriormente, nos quatro anos seguintes    conclusão do curso de aplica  o, efetuando todos os estudos teóricos da Academia de Arquitetura em Paris, enquanto paralelamente “foi empregado em várias obras de constru  es civis e monumentaes”⁴³³.

⁴³² PAIXÃO, Rui Alexandre Gamboa – **Vida e obra do engenheiro Pedro José Pézerat e a sua actividade na liderança da Reparti  o Técnica da Câmara Municipal de Lisboa (1852-1872)**. Lisboa: Arquivo Municipal de Lisboa, p. 101

⁴³³ ANDRÉ, Paula, A cidade desejada como laboratório crítico da cidade real: Pierre Joseph Pezerat, in, **Arquitecturas do Mar, da Terra e do Ar – Arquitectura e Urbanismo na Geografia e na Cultura**. Lisboa: Academia de Escolas de Arquitectura e Urbanismo de Língua Portuguesa, 2014. p. 222-230

No mesmo ano que termina os estudos na Academia de Arquitetura de Paris, Piérre Joseph Pézerat é recrutado, como resultado de um concurso, para o Brasil, com o intuito de, durante um ano, estudar as construções hidráulicas inglesas, esta contratação “decorreu no âmbito da estratégia brasileira de recrutamento de intelectuais europeus para desenvolvimento do país”⁴³⁴. Posteriormente segue para o Rio de Janeiro, com o encargo de Capitão de Engenharia, servindo durante um ano na Academia Militar, onde “foi encarregado dos trabalhos geodésicos daquela província, levantando a planta da cidade, da baía e arredores”⁴³⁵, e ocupando-se também da transformação e adaptação de alguns edifícios. Piérre Joseph Pézerat acaba por permanecer no Rio de Janeiro, acabando por ser nomeado, por D. Pedro I “com o título de seu architecto particular”⁴³⁶. Mudando-se assim para o Palácio Imperial de S. Cristóvão, ficando encarregue das obras de transformação e remodelação do mesmo.

⁴³⁴ PAIXÃO, Rui Alexandre Gamboa – **Vida e obra do engenheiro Pedro José Pézerat e a sua actividade na liderança da Repartição Técnica da Câmara Municipal de Lisboa (1852-1872)**. Lisboa: Arquivo Municipal de Lisboa, p. 102

⁴³⁵ ANDRÉ, Paula, A cidade desejada como laboratório crítico da cidade real: Pierre Joseph Pezerat, in, **Arquitecturas do Mar, da Terra e do Ar – Arquitectura e Urbanismo na Geografia e na Cultura**. Lisboa: Academia de Escolas de Arquitectura e Urbanismo de Língua Portuguesa, 2014. p. 222-230

⁴³⁶ *Idem, ibidem*



Fig. 66 – AUTOR DESCONHECIDO – Palácio Imperial de São Cristóvão.



Fig. 67 – COSTA, Tiago – Casa da Marquesa de Santos.

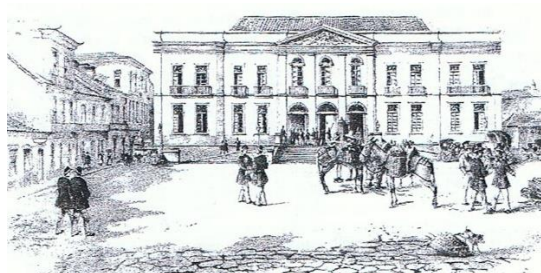


Fig. 68 – PÉZERAT, Pedro José – Academia Militar do Rio de Janeiro.

Pelas suas diversas experiências no Brasil, Pézerat fica conhecido como “introdutor do estilo Neoclássico”⁴³⁷ neste país, e torna-se assim uma das principais referências na arquitetura brasileira da primeira metade do séc. XIX, isto porque “importou o simbolismo arquitectónico da Coroa Real Francesa, adaptando-o à realidade da Coroa imperial do Brasil”⁴³⁸. Assim Piérre Joseph Pézerat “inspirou-se nas obras do antigo regime francês, essencialmente, no desenho das fachadas”⁴³⁹, onde é notável a sua “preocupação com a necessidade de ventilação e com a utilização da luz, tendo em conta as condições locais, para uma distribuição eficaz dos espaços”⁴⁴⁰, temos como exemplos: a remodelação do Palácio de São Cristóvão (fig. 66); a Casa da Marquesa de Santos, Domitila de Castro Canto e Melo (fig. 67); e o edifício da Academia Militar (fig. 68). Estes acabam por ser assuntos que estão presentes em todo o trabalho de Pézerat, que se mantém preocupado com as questões relacionadas com a salubridade das habitações.

Estas obras, de que fica encarregue durante a sua estadia no Brasil, são essencialmente obras de remodelação e transformação de edifícios já existentes. No primeiro caso, com o Palácio Imperial de São Cristóvão, Pézerat “a ainsi defini le style du palais imperial de Sao Cristovao en ajoutant un pavillon à une maison de campagne déjà existante”⁴⁴¹. O segundo exemplo, a Casa da Marquesa de Santos é uma tentativa de tornar uma habitação, no que “devait devenir l’élégant hotel de la

⁴³⁷ PAIXÃO, Rui Alexandre Gamboa – **Vida e obra do engenheiro Pedro José Pézerat e a sua actividade na liderança da Repartição Técnica da Câmara Municipal de Lisboa (1852-1872)**. Lisboa: Arquivo Municipal de Lisboa, p. 102

⁴³⁸ *Idem, ibidem*

⁴³⁹ *Idem, ibidem*

⁴⁴⁰ *Idem, ibidem*

⁴⁴¹ FRANÇA, José-Augusto – Pierre Joseph Pézerat (1801-1872): Le Dernier Architecte Néo-Classique a Lisbonne. In: **Bulletin de la Société de l'Histoire de l'Art Français**. Paris: F. de Nobele, 1977, p. 225

marquise”⁴⁴², e cujo projeto apresentava “les galeries donnant sur la cour intérieure qu’un escalier ennoblit”⁴⁴³. E por ultimo, a fachada da Academia Militar, que na proposta de Pézerat, definida por José Augusto França como “modeste mais digne”⁴⁴⁴, retoma a edificação de uma catedral, desenhada no séc. XVIII, “avec son corps central honoré de quatre pilastres et d’un fronton surbaissé décoré”⁴⁴⁵.

A estadia de Pézerat no Brasil terminaria em 1831, ano em que regressa à Europa por D. Pedro ter abdicado do trono. Assim, de volta a Paris, Pézerat é destacado como engenheiro civil de 1º classe, para Argel, capital da Argélia, depois de ter pedido trabalho ao governo francês. “Depois de 10 meses de serviço em Argel foi mandado como engenheiro chefe da província de Oran”⁴⁴⁶, onde permanece até 1838, isto porque no ano seguinte apresenta a sua demissão, e acaba por ser chamado “para integrar a Comissão de sábios e artistas que iriam explorar a Argélia”⁴⁴⁷. Esta acabaria por ser uma curta experiência, já que em 1840, devido a um ataque de epidemia, que o afeta a si, e a toda a sua família, se vê obrigado a abandonar o norte de Africa, “optando por seguir para Portugal”⁴⁴⁸.

⁴⁴² *Idem*, p. 227

⁴⁴³ *Idem*, *ibidem*

⁴⁴⁴ *Idem*, *ibidem*

⁴⁴⁵ *Idem*, *ibidem*

⁴⁴⁶ ANDRÉ, Paula, A cidade desejada como laboratório crítico da cidade real: Pierre Joseph Pezerat, in, **Arquitecturas do Mar, da Terra e do Ar – Arquitectura e Urbanismo na Geografia e na Cultura**. Lisboa: Academia de Escolas de Arquitectura e Urbanismo de Língua Portuguesa, 2014. p. 222-230

⁴⁴⁷ PAIXÃO, Rui Alexandre Gamboa – **Vida e obra do engenheiro Pedro José Pézerat e a sua actividade na liderança da Repartição Técnica da Câmara Municipal de Lisboa (1852-1872)**. Lisboa: Arquivo Municipal de Lisboa, p. 103

⁴⁴⁸ *Idem*, *ibidem*

Nos primeiros anos da sua estadia em Portugal, Piérre Joseph Pézerat começa por estar ao serviço de várias companhias, e em março de 1841 começa a sua colaboração com a CML “com a oferta de uma proposta de um método visando a limpeza da cidade”⁴⁴⁹, durante os anos seguintes esta colaboração vai-se efetivando, através da elaboração de vários estudos e projetos. Até ser admitido “após realização de concurso como engenheiro e arquitecto da Câmara Municipal”⁴⁵⁰, em dezembro de 1852.

A chegada de Pézerat a Lisboa, no ano de 1840, aconteceu durante um período agitado para a política da capital, causado pela contenda entre o poder central, o Ministério das Obras Públicas, e o poder local, a Câmara Municipal de Lisboa, pelo controlo da gestão urbanística da cidade. Desde o ano de 1815 que a CML dispunha dos serviços de Malaquias Ferreira Leal, como arquiteto da cidade, porém e “apesar do bom desempenho e das inúmeras propostas apresentadas para diversas áreas da gestão urbanística da cidade de Lisboa, as bases de formação deste arquitecto não eram as mais adequadas aos objectivos da Câmara Municipal”⁴⁵¹ isto porque na época se necessitaria de profissionais mais ligados à área da engenharia, com competências mais abrangentes e uma formação com base em conhecimentos teóricos e práticos mais aprofundados, resultando assim numa melhor preparação para a gestão dos serviços de urbanismo da capital. Assim, em novembro de 1851, também Joaquim Júlio Pereira de Carvalho entra para a CML, “como inspector-geral dos incêndios”⁴⁵², porém um ano depois,

⁴⁴⁹ *Idem, ibidem*

⁴⁵⁰ ANDRÉ, Paula, A cidade desejada como laboratório crítico da cidade real: Pierre Joseph Pezerat, in, **Arquitecturas do Mar, da Terra e do Ar – Arquitectura e Urbanismo na Geografia e na Cultura**. Lisboa: Academia de Escolas de Arquitectura e Urbanismo de Língua Portuguesa, 2014. p. 222-230

⁴⁵¹ PAIXÃO, Rui Alexandre Gamboa – **Vida e obra do engenheiro Pedro José Pézerat e a sua actividade na liderança da Repartição Técnica da Câmara Municipal de Lisboa (1852-1872)**. Lisboa: Arquivo Municipal de Lisboa, p. 104

⁴⁵² *Idem, ibidem*

após deliberação da CML, é aberto o concurso para a entrada de um novo engenheiro na CML, “com um vencimento anual de 560 mil reis, a quem seriam entregues os trabalhos relativos às canalizações da cidade e, posteriormente, a chefia da Repartição Técnica”⁴⁵³, é então que Piérre Joseph Pézerat consuma a sua colaboração com a CML.

O fator determinante para a escolha de Pézerat para este cargo, deve-se à experiência acumulada através do trabalho desenvolvido no Brasil e na Argélia, assim como “os conhecimentos teóricos e práticos bastante aprofundados”⁴⁵⁴

Pode-se afirmar que “de facto, a entrada do engenheiro Pézerat, é apontada como o momento que assinalou o nascimento deste serviço da Câmara”⁴⁵⁵, e que os seus encargos seriam principalmente referentes ao abastecimento e canalização de água na cidade, porém “a sua actividade atingiu um âmbito de responsabilidades mais alargado, não só no urbanismo, como na arquitectura da capital”⁴⁵⁶, visto que este era uma das áreas da sua formação proporcionando “maior eficácia e maior capacidade de intervenção da Câmara Municipal de Lisboa, no desenvolvimento de planos e projectos de melhoramento da cidade”⁴⁵⁷.

Pelos seus conhecimentos mais atualizados e aprofundados, Piérre Joseph Pézerat dá continuidade à intervenção urbanística na cidade, efetuando trabalhos de diversas áreas da gestão camarária: “projectos, plantas, estudos, memórias, orçamentos, informações, pareceres, execução de

⁴⁵³ *Idem, ibidem*

⁴⁵⁴ *Idem*, p. 112

⁴⁵⁵ *Idem*, p. 104

⁴⁵⁶ *Idem, ibidem*

⁴⁵⁷ *Idem*, p. 105

vistorias, construções, reparações, alterações, melhoramentos, intimações, e demolições”⁴⁵⁸. O esquema seguinte (fig. 70) contem a marcação de cerca de 508 prospectos, de um total de cerca de 648, que surgem associados ao nome do engenheiro, aquando da pesquisa no catálogo online do Arquivo Municipal de Lisboa, os restantes 140 não foram possíveis localizar no mapa, pela falta de número, ou por ser uma rua com um nome posteriormente alterado. Com este esquema é possível observar que Pézerat não se dedicaria apenas a projetos de carácter urbano, mas que também estaria encarregue da elaboração de vários projetos mais relacionados com uma escala de edifício. (ver anexo B – Imagens de Píerre Joseph Pézerat - Prospectos)

⁴⁵⁸ *Idem, ibidem*



Fig. 69 – Elaborado pela autora – Marcação de edifícios, em que Pézerat assinou o prospeto

Paralelamente ao seu trabalho na CML é “nomeado professor de desenho na Escola Politécnica de Lisboa”⁴⁵⁹, em 1853, tendo ficado responsável pelas obras de reconstrução, e reformulação desta. Reconstrói o antigo edifício do Colégio dos Nobres, em conjunto com “alguns edifícios de linhas sóbrias e de estilo neoclássico, situados na mesma rua, destinando-se à habitação e comércio”⁴⁶⁰. Contudo a Escola Politécnica de Lisboa é substituída em 1911 pela Faculdade de Ciências da Universidade de Lisboa, ocupando até 1985 o edifício transformado por Pézerat.

Piérre Joseph Pézerat, apesar de possuir o estatuto de engenheiro da Câmara, sempre demonstrou mais interesse, preferência, e inclinação, para a área da arquitetura, “tendo inclusivamente emitido pareceres e críticas relativamente à qualidade arquitectónica de alguns projectos”⁴⁶¹, como prova desta preferência temos a sua *Dissertation sur la Théorie de l'Architecture*, publicada em 1866, e tal como Maria Helena Lisboa nos mostra, o facto de se ter tornado “membro da Associação dos Architectos Civis Portugueses, mas não da agremiação congénere dos Engenheiros, atitude que é sintomática do seu posicionamento em prol da Architectura e, especialmente, da sua vertente artística”⁴⁶². Além disto, Pézerat era ainda apoiante da ideia de uma maior colaboração e aproximação entre estas duas classes, os arquitetos e os engenheiros, sendo que estes últimos, na sociedade portuguesa, ocupavam um papel, e uma importância superior, assim Piérre Joseph Pézerat, “que não

⁴⁵⁹ ANDRÉ, Paula, A cidade desejada como laboratório crítico da cidade real: Pierre Joseph Pezerat, in, **Arquitecturas do Mar, da Terra e do Ar – Architectura e Urbanismo na Geografia e na Cultura**. Lisboa: Academia de Escolas de Architectura e Urbanismo de Língua Portuguesa, 2014. p. 222-230

⁴⁶⁰ PAIXÃO, Rui Alexandre Gamboa – **Vida e obra do engenheiro Pedro José Pézerat e a sua actividade na liderança da Repartição Técnica da Câmara Municipal de Lisboa (1852-1872)**. Lisboa: Arquivo Municipal de Lisboa, p. 105

⁴⁶¹ *Idem*, p. 106

⁴⁶² LISBOA, Maria Helena – **Os engenheiros em Lisboa: Urbanismo e Arquitectura (1850 – 1930)**, Lisboa: Livros Horizonte, 2002, p. 277

aceitava a supremacia dos engenheiros face aos architectos existente na sociedade portuguesa”⁴⁶³ defendia a criação de um serviço de arquitetura no Ministério das Obras Públicas.

São considerados os quatro principais projetos de Pézerat, os seguintes edifícios: os Banhos de São Paulo (1850), sendo atualmente a sede da Ordem dos Arquitetos Secção Regional Sul; um pavilhão no parque da Estrela (1858); a remodelação da Escola Politécnica, durante os anos 50-60, assim como alguns edifícios de habitação na mesma rua; e o Matadouro Municipal de Lisboa (1863), situado na zona do Campo Grande e demolido em 1955.

⁴⁶³ PAIXÃO, Rui Alexandre Gamboa – **Vida e obra do engenheiro Pedro José Pézerat e a sua actividade na liderança da Repartição Técnica da Câmara Municipal de Lisboa (1852-1872)**. Lisboa: Arquivo Municipal de Lisboa, p. 106



Fig. 70 – PÉZERAT, Pedro José – Banhos de São Paulo

O edifício das Banhos de São Paulo⁴⁶⁴ (fig. 71), surge aquando da descoberta de uma fonte medicinal “en plein centre de Lisbonne, à côté de Terreiro do Paço, face au Tage”⁴⁶⁵, e para ele Pézerat propõe um edifício com dois pisos, composto por alvenaria de pedra até aos lintéis das janelas do primeiro piso. Olhando para a fachada observamos: um corpo central, que é enaltecido por um frontão recuado e por um terraço suportado por quatro colunas toscanas, que consequentemente fazem a comunicação com a rua. Nos diversos elementos que constituem esta fachada observamos “le soin formel (et fonctionel) exprimé par ce jeu d’éléments est présente partout dans les détails de la façade remarquablement rythmée”⁴⁶⁶. Esta fachada é dividida em cinco partes separadas por pilastras, sendo que cada uma das partes apresenta entre duas a três janelas ou portas, porém, nos conjuntos do piso inferior, a janela que ocupa a posição central, é ligeiramente mais alta e larga, para “façon à créer une

⁴⁶⁴ “un édifice à un étage avec treize fenêtres ou portes sur la façade en maçonnerie jusqu’à la hauteur des linteaux des fenêtres du premier étage. Un corps central à trois fenêtres séparées par des pilastres est précédé d’une terrasse et ennobli par le fronton surbaissé, vide, que soutiennent quatre colonnes toscanes; elles forment un porche communicant avec la rue par des systèmes de quatre marches, dont un central et deux latéraux, ceux-ci divisés en deux volées de façon à concentrer les accès devant la seule porte d’entrée de cette zone principale. Le soin formel (et fonctionel) exprimé par ce jeu d’éléments est présent partout dans les détails de la façade remarquablement rythmée. Ses cinq secteurs séparés par des pilastres comportent trois fenêtres au-dessus d’un ensemble d’une porte et de deux fenêtres, à chaque extrémité du bâtiment; ou deux fenêtres, entre ces secteurs et le corps principal. Les fenêtres du premier étage ont des balcons en fonte au droit du mur – mais celles du milieu, dans les systèmes à trois éléments, sont légèrement plus larges et plus hautes de façon à créer une diversité sensible dans les cinq «phrases» du continuum formel, imprimant ainsi une discrète mobilité à la ligne ondulée des arcs en plein cintre, les seules utilisées” FRANÇA, José-Augusto – Pierre Joseph Pézerat (1801-1872): Le Dernier Architecte Néo-Classique a Lisbonne. In: **Bulletin de la Société de l’Histoire de l’Art Français**. Paris: F. de Nobele, 1977, p. 231-232

⁴⁶⁵ *Idem*, p. 231

⁴⁶⁶ *Idem*, p. 232

diversité sensible dans les cinq «phrases» du continuum formel, imprimant ainsin une discrète mobilité à la ligne ondulée des arcs”⁴⁶⁷. Quanto ao interior, este caracteriza-se por ser simples, “formée de couloirs se coupant à angles droit et des salles”⁴⁶⁸. O edifício dos Banhos de São Paulo é dos primeiros, em Portugal onde Pézerat, à semelhança do que fez no Brasil, aplica um estilo neoclássico, ou como José Augusto França o descreve: “bâtiment à la fois solide et élégant, dans sa simplicité fonctionnelle et son obéissance à une syntaxe néo-classique dans sa version palladienne , les thermes de Sao Paulo constituant, au milieu du siècle, l'exemple tardif le plus pur et le plus sensiblement intelligent de cette démarche stylistique, à Lisbonne”⁴⁶⁹ (ver anexo B – Imagens de Piérre Joseph Pézerat – Edifício dos Banhos de São Paulo)

⁴⁶⁷ *Idem, ibidem*

⁴⁶⁸ *Idem, ibidem*

⁴⁶⁹ *Idem, ibidem*



Fig. 71 – PÉZERAT, Pedro José – Pavilhão para o Parque da Estrela.

Em 1858 desenvolve um projeto de um pavilhão para o parque da Estrela⁴⁷⁰ (fig. 72), “un des jardins que la civilisation romantique a offert aux lisbonnais”⁴⁷¹. Este pavilhão à semelhança do edifício dos Banhos de São Paulo, é também dividido em dois pisos, constituído por um corpo central, coroado por um frontão, e duas alas laterais. Porém neste, apenas o corpo central apresenta os dois pisos, sendo que as duas alas são compostas “de deux ouvertures en plein cintre à leurs extrémités et cinq colonnes bordant une terrasse couverte”⁴⁷². Este pavilhão, de acordo com a sua função de espaço de festas e lazer, e “issu des nouvelles mœurs de la capitale lisbonnaise «fontiste», il en épousait discrètement les goûts encore timides”⁴⁷³, e que de acordo com “les bonnes règles serliennes dont l’application sérieuse et élégante en fait un sorte de démonstration, voire un exercice de style”⁴⁷⁴.

⁴⁷⁰ “un pavillon de deux étages couronné par un fronton surbaissé au tympan décoré des armes de la ville (?), entre deux ailes précédées de colonnades. Les corps central est composé de trois fenêtres couronnées d’arcs en plein cintre, séparées par des pilastres, derrière des balcons de fonte que se prolongent sur les terrasses des deux ailes; au-dessous, un portique au droit du mur défini par quatre colonnes. Chacune des ailes est composée de deux ouvertures en plein cintre à leurs extrémités et de cinq colonnes bordant une terrasse couverte; trois marches donnent accès au bâtiment. (...) Le rythme des ouvertures est, encore une fois, une de ses meilleures qualités”. *Idem, ibidem*

⁴⁷¹ *Idem, ibidem*

⁴⁷² *Idem, ibidem*

⁴⁷³ *Idem, ibidem*

⁴⁷⁴ *Idem, ibidem*



Fig. 72 – PÉZERAT, Pedro José – Escola Politécnica de Lisboa. Fig. 73 – PÉZERAT, Pedro José – Edifícios da Rua da Escola Politécnica.

Na reformulação da Escola Politécnica de Lisboa⁴⁷⁵ (fig. 73), assim como nos edifícios da mesma rua (fig. 74), proposta por Pézerat, o velho colégio é alvo da intervenção. Este tinha sido reconstruído por Carlos Mardel, após o terramoto de 1755, sendo completamente transformado por Pézerat. Este introduz as suas modificações “en développant le programme préliminaire et, même, la configuration générale du bâtiment”⁴⁷⁶. Este edifício segue uma linguagem neoclássica, através da divisão da fachada com pilastras, pela utilização de um frontão, e pela elevação do nível do rés-do-chão. Uma peculiaridade deste edifício, é o facto de utilizar na sua fachada duas colunas barrocas, recuperadas do Convento de São Francisco, como nos diz José Augusto França, “cette masse imposante (...) suit dignement un formulaire néo-clássique, non sans remployer dans le corps central de la façade deux colonnes baroques récupérées dans les ruines de l’église du couvent de Saint-François”⁴⁷⁷. Quanto aos edifícios, situados também na rua da Escola Politécnica, estes são dois: um de três pisos; e um mais estreito de cinco pisos. O primeiro, “immeuble de rapport au standing élevé pour Lisbonne”⁴⁷⁸, que acaba por ser utilizado para comércio, possivelmente pela utilização de grandes vitrinas, definidas por duas portas, e coroadas de arcos semicirculares. Por outro lado “le rythme soutenu de ces arcs qui se répètent sur les trois étages de la façade fait sans doute penser à la manière

⁴⁷⁵ “le jeu des pilastres colossaux qui séparent, selon les règles, les sections de la façade s’accordent à ces colonnes. Celles-ci définissent un portique monumental ; il lui manque cependant des escaliers à la mesure de l’ostentation de la façade et du niveau élevé de son rez-de-chaussée qui rend énormes les bases des colonnes. Un fronton mouluré en profondeur compense en quelque sorte le «brutalisme» du soubassement, dans un dialogue sévère” *Idem*, p. 233

⁴⁷⁶ *Idem*, p. 232

⁴⁷⁷ *Idem*, p. 233

⁴⁷⁸ *Idem, ibidem*

de Pézerat”⁴⁷⁹. Quanto ao segundo edifício, “l’étroit immeuble de quatre étages qui fait suite à celui-ci”⁴⁸⁰, adota mais modestamente os mesmos elementos estilísticos.

⁴⁷⁹ *Idem, ibidem*

⁴⁸⁰ *Idem, ibidem*



Fig. 74 – Estúdio Mário Novais – Planta do Matadouro Municipal de Lisboa. Fig. 75 – Machado e Sousa – Alçado do Matadouro Municipal de Lisboa.

Em 1859, começam as obras do novo Matadouro Municipal (fig. 75 e 76), situado na Cruz do Taboado, este projeto de Pézerat caracteriza-se por ser um conjunto de edifícios, separados por pátios, estando todos circunscritos por um muro, porém, o conjunto não deixa de ser “arejado, com água em abundância e com ligação aos esgotos gerais”⁴⁸¹ para manter boas condições de higiene. Este edifício, encontra-se ligado ao um programa bastante específico relacionado com “la fonction qui exige un énorme arc d’entrée qui touche directement (et de façon maladroite) la corniche sur laquelle s’appuie l’éternel fronton”⁴⁸², que se pode observar na imagem que representa a fachada principal (fig. 76). (ver anexo B – Imagens de Piérre Joseph Pézerat - Matadouro Municipal)

Contudo, neste mesmo ano, por motivo de doença, Piérre Joseph Pézerat acaba por se afastar das funções de arquiteto da cidade, pedindo licença para se deslocar a Paris, tendo sido “substituído nas suas funções pelo filho, Carlos Pézerat”⁴⁸³ durante dois meses da sua ausência. Por este motivo, e pela morte de Malaquias Ferreira Leal, em dezembro de 1859, terá “a Câmara Municipal decidido extinguir, supostamente por razões económicas, o cargo de arquitecto da Cidade”⁴⁸⁴, sendo que este só voltaria a ser atribuído a Domingos Parente da Silva, em 1866.

⁴⁸¹ PAIXÃO, Rui Alexandre Gamboa – **Vida e obra do engenheiro Pedro José Pézerat e a sua actividade na liderança da Repartição Técnica da Câmara Municipal de Lisboa (1852-1872)**. Lisboa: Arquivo Municipal de Lisboa, p. 106

⁴⁸² FRANÇA, José-Augusto – Pierre Joseph Pézerat (1801-1872): Le Dernier Architecte Néo-Classique a Lisbonne. In: **Bulletin de la Société de l'Histoire de l'Art Français**. Paris: F. de Nobele, 1977, p. 233

⁴⁸³ PAIXÃO, Rui Alexandre Gamboa – **Vida e obra do engenheiro Pedro José Pézerat e a sua actividade na liderança da Repartição Técnica da Câmara Municipal de Lisboa (1852-1872)**. Lisboa: Arquivo Municipal de Lisboa, p. 106

⁴⁸⁴ *Idem, ibidem*

A atividade de Pézerat, enquanto líder do serviço da repartição Técnica da CML pode ser dividida em dois períodos: entre 1852 e 1862, durante o qual “desenvolveu um trabalho bastante intenso na gestão urbanística da cidade de Lisboa”⁴⁸⁵; e entre 1862 e 1872, “marcado pela doença e pela progressiva degradação do seu estado de saúde”⁴⁸⁶, tendo por isso sido gradualmente substituído, nas suas funções por Domingos Parente da Silva.

Em novembro de 1863 dá-se “um gigantesco incêndio [que] destruiu quase totalmente o edifício dos Paços do Concelho”⁴⁸⁷, e provocou o desaparecimento da maior parte da documentação produzida pela Repartição Técnica, perdendo-se assim a documentação produzida até à data por Piérre Joseph Pézerat, “e uma vasta e valiosa informação acerca do funcionamento do referido serviço e do próprio urbanismo da cidade no séc. XIX”⁴⁸⁸.

No ano seguinte, apesar das limitações provocadas pela doença, Pézerat apresenta a sua candidatura para o posto de arquiteto-chefe, numa repartição do Ministério das Obras Públicas, “embora sem sucesso, tendo permanecido na Câmara Municipal de Lisboa”⁴⁸⁹. Neste mesmo ano, 1864, é publicado o decreto nº10, de 31 de dezembro de 1864, no qual “o Governo se comprometia a proceder a um plano geral de melhoramentos na capital”⁴⁹⁰ com o objetivo de criar “um instrumento de regulação da cidade a vários níveis”⁴⁹¹. Tendo Piérre Joseph Pézerat sido nomeado para a comissão

⁴⁸⁵ *Idem*, p. 113

⁴⁸⁶ *Idem, ibidem*

⁴⁸⁷ *Idem*, p. 107

⁴⁸⁸ *Idem, ibidem*

⁴⁸⁹ *Idem, ibidem*

⁴⁹⁰ *Idem, ibidem*

⁴⁹¹ BARATA, Ana – **Lisboa “caes da Europa”: Realidades, Desejos e Ficções para a cidade 1860 – 1930**, Lisboa: Edições Colibri – IHA/Estudos de Arte Contemporânea, FCSH – Universidade Nova da Lisboa, 2010, p. 49-50

que ficaria encarregue de tal trabalho. Esta *Comissão de Melhoramentos da Cidade de Lisboa*, apresenta em 1865 o seu estudo intitulado *Mémoire sur les Études d'Améliorations et Embellissements de Lisbonne*, que tinha “como objectivo a renovação do tecido urbano da cidade e a melhoria das infra-estruturas existentes”⁴⁹².

Porém este não é o primeiro estudo que surge publicado da autoria de Piérre Joseph Pézerat, que desde 1844 se dedica a pesquisar os meios de “satisfazer ao mesmo tempo às necessidades do systema marítimo, e commercial, de que Lisboa se acha privada”⁴⁹³, focando-se na apresentação de “un projet général embrassant tout l'espace depuis l'arsenal de la marine jusqu'à la Tour de Belém”⁴⁹⁴. Tendo publicado os seguintes estudos: *Memória descritiva sobre o projecto de docka com Portos-Canaes e d'um novo Bairro Marítimo nas praias da Boa Vista, de Santos e da Rocha do Conde de Óbidos, compreendendo a rectificação do actual Bairro da Boa Vista* (1854); *Mémoire sur les études d'améliorations et embellissements de Lisbonne* (1865); e *Memória sobre dokas comerciais, bairros marítimos, porto militar sobre a margem direita do Tejo, e caminho de ferro comercial, estratégico, e testa dos caminhos de ferro europeus* (1867).

Existem alguns aspetos em comum entre estes estudos, nomeadamente, a localização dos projetos nas praias da Boavista e de Santos, tentando conciliar o facto de propor a edificação em aterro

⁴⁹² PAIXÃO, Rui Alexandre Gamboa – **Vida e obra do engenheiro Pedro José Pézerat e a sua actividade na liderança da Repartição Técnica da Câmara Municipal de Lisboa (1852-1872)**. Lisboa: Arquivo Municipal de Lisboa, p. 107-108

⁴⁹³ PÉZERAT, Pierre Joseph – **Memória descritiva sobre o projecto de docka com Portos-Canaes e d'um novo Bairro Marítimo nas praias da Boa Vista, de Santos e da Rocha do Conde de Óbidos, compreendendo a rectificação do actual Bairro da Boa Vista**. Lisboa: Typographia de Manoel de Jesus Coelho, 1854, p. 3-4

⁴⁹⁴ PÉZERAT, Pierre Joseph – **Mémoire sur les études d'améliorations et embellissements de Lisbonne**. Lisboa: Imprimerie Franco-Portugaise, 1865, p. 7

sobre o rio Tejo com a construção de um caminho de ferro, de forma a tornar Lisboa “la tête des chemins de fer d’Europe”⁴⁹⁵. Mas acima de tudo a preocupação com as questões da salubridade e do bem-estar público, propondo “novos bairros de habitação, com uma melhor distribuição do espaço interior, meios de ventilação e iluminação e sistema de escoamento de águas domésticas e esgotos”⁴⁹⁶. Estas questões acompanham o trabalho de Pézerat, e encontram-se expressas no seu estudo, publicado em 1855, intitulado *Relatório e Bases para a Organização de uma Companhia encarregada do estabelecimento de Latrinas Inodoras na Cidade de Lisboa*, onde Pézerat acreditava que “a nossa Lisboa rivalisará em aceio com qualquer outra cidade do mundo”⁴⁹⁷, se se pusesse em prática, a utilização das latrinas inodoras, móveis e separadoras que o mesmo propunha.

⁴⁹⁵ *Idem*, p. 6

⁴⁹⁶ PAIXÃO, Rui Alexandre Gamboa – **Vida e obra do engenheiro Pedro José Pézerat e a sua actividade na liderança da Repartição Técnica da Câmara Municipal de Lisboa (1852-1872)**. Lisboa: Arquivo Municipal de Lisboa, p. 108

⁴⁹⁷ PÉZERAT, Pierre Joseph – **Relatório e Bases para a organização de uma companhia encarregada do estabelecimento de Latrinas Inodoras na cidade de Lisboa**. Lisboa: Typographia do Jornal do Commercio, 1855, p. 4



Fig. 76 – PÉZERAT, Pedro José - À esquerda: Capa do relatório; À direita: Latrina Inodora.

Esta sua ideia para um novo sistema de escoamento das águas residuais tinha vindo a ser estudada desde a década de 40, porém o estudo sobre este assunto apenas é publicado em 1855 (fig. 77). Nele apresenta todas as bases necessárias para a instalação das latrinas inodoras, móveis e separadoras. Tendo o próprio mandado instalar um protótipo no edifício da Câmara, “entendendo que o melhor argumento em favor do systema que propõe, de latrinas inodoras com recipientes portáteis, seria o facto de apresentar um d’esses aparelhos funcionando convenientemente”⁴⁹⁸. Segundo Pézerat “o systema de despejo actualmente adoptado na cidade é defeituoso, anti-económico e eminentemente prejudicial à salubridade pública”⁴⁹⁹, chegando mesmo a afirmar que “o despejo das imundices ao ar livre nas ruas, sendo estas regularmente varridas, é menos prejudicial à saúde”⁵⁰⁰. Como solução propõe então a construção de latrinas com recipientes portáteis, defendendo que “preenche todas as indicações hygiénicas; o seu recipiente portátil é de fácil collocação, e a sua remoção pode ser effectuada com maior aceio”⁵⁰¹. É ainda proposto o aproveitamento das dejeções sólidas, como forma de “transformar um elemento de peste n’um elemento de riqueza pública”⁵⁰², utilizando os mesmos como estrumes na agricultura, e assim trazendo lucro à capital através da sua venda.

⁴⁹⁸ *Idem*, p. 3

⁴⁹⁹ Isto porque “os canos mal construídos não vedam sufficientemente as nauseabundas matérias que encerram, a sua forma não se presta a um fácil escoamento, e as suas proporções acanhadas e a falta de respiradouros impossibilitam toda a limpeza interior” *Idem, ibidem*

⁵⁰⁰ *Idem, ibidem*

⁵⁰¹ *Idem*, p. 4

⁵⁰² *Idem, ibidem*

É de notar que Piérre Joseph Pézerat tenta projetar de acordo com um planeamento comum, ou um plano geral, “au moyen du quel on puisse mettre de l'ordre et de l'harmonie dans tout cet ensemble”⁵⁰³, revelando assim “as capacidades profissionais e a visão de futuro do engenheiro”⁵⁰⁴.

Apesar das várias propostas apresentadas por Piérre Joseph Pézerat, estas “foram rejeitadas pela Câmara Municipal de Lisboa, que as considerava irrealizáveis e utópicas”⁵⁰⁵. Porém, apesar de na altura o Município se debater com dificuldades económicas, Pézerat defendia que a CML “tinha efectuado um trabalho aceitável no desenvolvimento da cidade”⁵⁰⁶, deixando as suas propostas disponíveis até que fosse possível a sua realização. Estas acabam por servir de ponto de partida para algumas obras realizadas anos mais tarde, por Ressano Garcia, que “num período de maior equilíbrio financeiro (...) prosseguiu, de forma mais bem sucedida, uma estratégia semelhante à idealizada por Pézerat, inspirada no mesmo modelo francês, com o objectivo de melhorar as infra-estruturas da capital”⁵⁰⁷. Exemplos destes projetos que serviram de base para os futuros melhoramentos da capital são: o *Projecto de Boulevard desde o Passeio Público até Palhavã, passando pelo Vale Pereiro*, que mais tarde dá origem à Avenida da Liberdade; e o *Projecto de Alargamento da Rua Nova da Palma e de Abertura da Ligação entre o Largo da Guia e o Largo do Intendente*, resultando na Avenida de Santos; ambos datados de finais da década de 1850.

⁵⁰³ PÉZERAT, Pierre Joseph – **Mémoire sur les études d'améliorations et embellissements de Lisbonne**. Lisboa: Imprimerie Franco-Portugaise, 1865, p. 18

⁵⁰⁴ PAIXÃO, Rui Alexandre Gamboa – **Vida e obra do engenheiro Pedro José Pézerat e a sua actividade na liderança da Repartição Técnica da Câmara Municipal de Lisboa (1852-1872)**. Lisboa: Arquivo Municipal de Lisboa, p. 108

⁵⁰⁵ *Idem, ibidem*

⁵⁰⁶ *Idem, ibidem*

⁵⁰⁷ *Idem, ibidem*

O destaque que Piérre Joseph Pézerat recebeu pelo seu trabalho no Brasil, ao serviço de D. Pedro IV, foi maior que o destaque que lhe deram em Portugal, apesar de ter demonstrado “um grande profissionalismo e dedicação ao longo do tempo em que esteve ao serviço da Câmara Municipal de Lisboa”⁵⁰⁸. Isto porque além das dificuldades relacionadas com a doença e com a falta de meios e vontade política para a realização dos seus projetos e estudos, “Pézerat foi vítima de uma certa discriminação pela sua origem estrangeira, e visto com desconfiança por outros responsáveis”⁵⁰⁹, que consideravam as suas propostas demasiado ambiciosas.

Apesar da doença que cada vez mais o impossibilita de acompanhar o desenvolvimento dos trabalhos do serviço, Pézerat mantém o cargo de chefe da Repartição Técnica até à sua morte, tendo sido progressivamente substituído por Domingos Parente da Silva: que é nomeado para o lugar de Pézerat, como arquiteto da cidade em 1866, mantendo-se sob as ordens do chefe da Repartição Técnica, e “mantendo as linhas de orientação e o estilo clássico de Pézerat”⁵¹⁰. Em 1867 “o arquitecto Parente da Silva substitui igualmente o engenheiro Pézerat na Comissão de Melhoramentos da Cidade”⁵¹¹.

Piérre Joseph Pézerat faleceu no dia 1 de maio de 1872, “em sua casa, cego e na miséria, após alguns anos de dificuldades materiais”⁵¹², e após o seu falecimento a Repartição Técnica mantém-se liderada por Domingos Parente da Silva, entrando assim “numa época de grande crescimento urbano”⁵¹³. Posteriormente, pela necessidade de um novo engenheiro “para chefiar o serviço e dar

⁵⁰⁸ *Idem*, p. 113

⁵⁰⁹ *Idem, ibidem*

⁵¹⁰ *Idem*, p. 109

⁵¹¹ *Idem*, p. 110

⁵¹² *Idem, ibidem*

⁵¹³ *Idem, ibidem*

seguimento ao trabalho desenvolvido por Pedro José Pézerat”⁵¹⁴ é contratado o engenheiro Frederico Ressano Garcia.

Resumindo, durante mais de 30 anos que Pézerat passou em Portugal, cerca de 20 foram destinados à liderança da Repartição Técnica, ao serviço da qual elaborou inúmeros estudos e projetos. Mas nem todos tiveram aplicação prática, “houve alguns que foram concluídos por outros responsáveis ou serviram de inspiração a projectos semelhante”⁵¹⁵. Piérre Joseph Pézerat, com uma formação em engenharia e arquitetura, elabora trabalhos, que estando dentro destas duas áreas, se estendem desde uma escala mais relacionada com o edifício, como é o caso do edifício dos Banhos de S. Paulo, ou do Matadouro Municipal, até a uma escala mais urbana, como é o caso dos três estudos: *Memória descritiva sobre o projecto de docka com Portos-Canaes e d’um novo Bairro Marítimo nas praias da Boa Vista, de Santos e da Rocha do Conde de Óbidos, compreendendo a rectificação do actual Bairro da Boa Vista* (1854); *Mémoire sur les études d’améliorations et embellissements de Lisbonne* (1865); e *Memória sobre dokas comerciais, bairros marítimos, porto militar sobre a margem direita do Tejo, e caminho de ferro comercial, estratégico, e testa dos caminhos de ferro europeus* (1867). Sendo estes três estudos analisados no presente trabalho.

⁵¹⁴ *Idem, ibidem*

⁵¹⁵ *Idem, ibidem* p.111

3.1. Projetos para Lisboa



Fig. 77 – Elaborado pela autora – Esquema com a marcação de edifícios, em que Pézerat assinou o prospeto e a marcação da área de intervenção dos seus planos urbanos

Piérre Joseph Pézerat elabora diversos planos para a cidade de Lisboa, desde edifícios, até ao planeamento urbano. Como se observa no esquema anterior (fig.78) que apresenta não só o levantamento dos prospectos assinados por Pézerat, mas também a marcação da área de intervenção das suas propostas urbanas.

Com base no esquema apresentado (fig.78), e por falta de informação acerca de outros projetos urbanos, da autoria de Pézerat como: *Projecto de Boulevard e Bairro entre a Praça da Alegria, a Rua das Amoreiras, e a Rua de Santa Joana*, ou *Projecto de praça a edificar na extremidade oriental do Aterro da Boa-Vista proposto pelo vereador José Carlos Nunes*, serão analisados neste trabalho os três principais estudos de Pézerat, por se enquadrarem numa lógica de conjunto e planeamento geral, nomeadamente:

- *Memória descritiva sobre o projecto de docka com Portos-Canaes e d'um novo Bairro Marítimo nas praias da Boa Vista, de Santos e da Rocha do Conde de Óbidos, compreendendo a rectificação do actual Bairro da Boa Vista*, publicado em 1854;

- *Mémoire sur les études d'améliorations et embellissements de Lisbonne*; publicado em 1865;

- *Memória sobre dokas comerciais, bairros marítimos, porto militar sobre a margem direita do Tejo, e caminho de ferro comercial, estratégico, e testa dos caminhos de ferro europeus*, publicado em 1867.

Nestes três estudos estão presentes ideias que o próprio admite estudar desde 1844, isto porque tenta “conciliar os interesses existentes, com os da nova empresa, assegurar a esta benefícios,

e vantagens que chamassem o concurso de capitaes, e satisfazer ao mesmo tempo ás necessidades do systema marítimo, e commercial, de que Lisboa se acha privada”⁵¹⁶.

Nestes três estudos Pézerat começa o seu discurso a elogiar as “vantagens marítimas, e comerciais que apresenta a posição geográfica de Lisboa, [e] a magnificência do seu porto natural, que não carece, senão ser completado pela arte”⁵¹⁷. À semelhança de tantos outros projetos⁵¹⁸, que durante a época de oitocentos foram apresentados com o intuito de exaltar e completar, através da intervenção humana, as vantagens que a natureza tinha atribuído a Lisboa. Desde planos para o aterro da Boavista, até planos especificamente destinados ao porto de Lisboa, que “depois das obras que, em 1760, Carlos Mardel projetou, somente em 1854 se voltou a discutir a necessidade de melhoramentos nesta área”⁵¹⁹

O plano da CML para o aterro da Boavista centra-se em preocupações higienistas, procurando “com as suas medidas, regularizar o tecido urbano, disciplinando o aparecimento de novas

⁵¹⁶ PÉZERAT, Pierre Joseph – **Memória descriptiva sobre o projecto de docka com Portos-Canaes e d'um novo Bairro Marítimo nas praias da Boa Vista, de Santos e da Rocha do Conde de Óbidos, compreendendo a rectificação do actual Bairro da Boa Vista**. Lisboa: Typographia de Manoel de Jesus Coelho, 1854, p. 3-4

⁵¹⁷ PÉZERAT, Pierre Joseph – **Memória sobre dokas comerciais, bairros marítimos, porto militar sobre a margem direita do Tejo, e caminho de ferro commercial, estratégico, e testa dos caminhos de ferro europeus**. Lisboa: Typographia Franco – Portugueza, 1867, p. 3

⁵¹⁸ um projeto da CML para o Aterro da Boavista (1858); um projeto de Júlio Pimentel também para o aterro (1860); um projeto para o porto de Lisboa por Visconde de São Januário e Mendes Guerreiro (1869); um projecto da autoria de uma comissão nomeada com o objetivo de estudar o porto (1871); Abernethy apresenta a sua proposta para docas (1877); John Coode realiza os seus estudos do porto (1880) que resultam no seu projeto para docas de flutuação (1882).

⁵¹⁹ LISBOA, Maria Helena – **Os engenheiros em Lisboa: Urbanismo e Arquitetura (1850 – 1930)**, Lisboa: Livros Horizonte, 2002, p. 137

construções”⁵²⁰, sem deixar de se preocupar também com questões mais estéticas, e tentando assim, “simultaneamente, aformosear este novo bairro da capital, de carácter reconhecidamente fabril”⁵²¹, para tal as ações pretendidas visavam tornar o dito bairro «“regular, modestamente elegante, salubre e comodo para a industria e comércio”»⁵²². Também Júlio Pimentel apresenta em 1860 as suas ideias para a zona do aterro da Boavista, com objetivo de criar um bairro novo, que pretendia “engrandecer a cidade de Lisboa com grandes estabelecimentos e habitações saudáveis com grandeza decorativa, boas linhas architectónicas e boas distribuições internas com dimensões amplas e regulares, afim de se attender à boa hygiene dos novos prédios”⁵²³. Nesta proposta “considerava-se necessário que os edificios fossem construídos em quarteirões com grandes logradouros centraes, formando pateos, jardins, etc.”⁵²⁴, e oferecendo ao novo bairro “boas condições de hygiéne muito superiores às dos demais bairros desta cidade”⁵²⁵. Este projeto de Pimentel segue as mesmas bases que o projeto apresentado por Pézerat sendo possível que tenha sido inspirado neste, tal como nos diz Ana Barata: “muito possivelmente este plano seria inspirado no gizado durante a década de 1850 pelo responsável pela Repartição Técnica”⁵²⁶.

Tal como Pézerat e Alfredo de Andrade, Thomé Gamond, as Comissões de 1871 e 1883, Miguel Pais, e Ventura Terra, elaboram os seus planos para a margem do Tejo, tendo em conta a construção de um porto marítimo e de novas zonas de habitação. Já um plano de Abernethy, em 1877,

⁵²⁰ BARATA, Ana – **Lisboa “caes da Europa”: Realidades, Desejos e Ficções para a cidade 1860 – 1930**, Lisboa: Edições Colibri – IHA/Estudos de Arte Contemporânea, FCSH – Universidade Nova da Lisboa, 2010, p. 77

⁵²¹ *Idem, ibidem*

⁵²² *Idem, ibidem*

⁵²³ *Idem*, p. 80

⁵²⁴ *Idem, ibidem*

⁵²⁵ *Idem, ibidem*

⁵²⁶ *Idem, ibidem*

“estabelecia docas em frente do caneiro de Alcântara e que pretendia conquistar terrenos ao Tejo junto à Avenida 24 de Julho, nos quais se constituiriam novos bairros”⁵²⁷. Outros planos apresentados previam especificamente a construção de um novo porto, como a proposta do Visconde São Januário e de Mendes Guerreiro apresentada em 1869, onde “propuseram, igualmente um cais marginal até Belém, com docas em frente do aterro da Boavista”⁵²⁸. Ou os planos de John Coode, que depois de estudos sobre o porto de Lisboa, elabora em 1882 um relatório “onde propunha docas de flutuação e de marés, junto a Alcântara, e docas de abrigo para pequenos navios em frente ao aterro da Boavista”⁵²⁹.

O embelezamento da zona ribeirinha de Lisboa foi dos grandes assuntos em debate, e com uma grande variedade de projetos apresentados: que previam a construção de bairros, o melhoramento do porto de Lisboa, e/ou propunham a construção de uma avenida marginal. A proposta de Forrestier é um desses planos. Sendo que este chega a ser assunto nas páginas dos jornais, com a publicação de um artigo, no *Diário de Notícias* no dia 19 de junho, intitulado *Lisboa Caes da Europa*, onde sobre o pretexto de uma avenida marginal se colocavam questões acerca do arranjo da zona ribeirinha, sendo que o autor se questiona “porque não se faz no Aterro uma placa central arborizada com 2 ou 3 renques d’árvores com 2 «trottoirs» lateraes?”⁵³⁰, dando importância máxima à conclusão da Avenida 24 de julho, “pois ela conduziria aos Jerónimos e Torre de Belém...monumentos tão dignos de ser visitados”⁵³¹. Estes projetos têm em comum o facto de se interrogarem sobre a melhor forma de

⁵²⁷ LISBOA, Maria Helena – **Os engenheiros em Lisboa: Urbanismo e Arquitetura (1850 – 1930)**, Lisboa: Livros Horizonte, 2002, p. 138

⁵²⁸ *Idem*, p. 137

⁵²⁹ *Idem, ibidem*

⁵³⁰ BARATA, Ana – **Lisboa “caes da Europa”: Realidades, Desejos e Ficções para a cidade 1860 – 1930**, Lisboa: Edições Colibri – IHA/Estudos de Arte Contemporânea, FCSH – Universidade Nova da Lisboa, 2010, p. 98

⁵³¹ *Idem, ibidem*

melhorar e embelezar a zona ribeirinha da cidade, em conjunto com uma tentativa de dar à cidade um porto digno de uma capital europeia. “O projecto da construção dum grande e moderno porto pode inserir-se numa vontade e desejo de devolver a Lisboa o esplendor e a importância perdidos, transformando-a novamente na cidade-portuária por excelência”⁵³². Tal como Pézerat tentou desde a década de 1840, ao longo de diversos estudos, fazer no Aterro da Boavista.



Fig. 78 - FOLQUE, Filipe – Zona da Boavista até Alcântara, Levantamento de Filipe Folque em 1857

A margem norte do Tejo (fig. 79) caracterizava-se pelo do seu carácter fabril, sendo que “estes núcleos fabris estavam disseminados um pouco por toda a cidade, mas a grande parte estava situada junto à faixa ribeirinha”⁵³³. Era na zona do Aterro da Boavista, vista na época como “um conjunto de praias lodosas, onde se despejavam lixos e imundices da cidade”⁵³⁴, que se encontravam “entre outras

⁵³² BARATA, Ana - Lisboa “caes da Europa”: Alguns projectos não realizados para a zona ribeirinha da cidade entre 1860-1930. In **Arte Teoria: Revista do Mestrado de Teorias de Arte da Faculdade de Belas-Artes da Universidade de Lisboa**, Lisboa: Faculdade de Belas-Artes, nº7 (2005) p. 125

⁵³³ *Idem, ibidem*

⁵³⁴ *Idem, ibidem*

industrias, fábricas de gelo, bebidas, tipografias, serrações, metalurgias (...), uma fabrica de gás e também a Casa da Moeda”⁵³⁵, sendo por isso considerada uma zona de ameaça à saúde pública.

Esta zona encontrava-se extremamente necessitada de uma intervenção que resolvesse a situação, para que deixasse de ser “um foco de infeção e causa próxima das epidemias de cólera de 1854 e de febre amarela de 1857”⁵³⁶ (fig. 80). É durante a década de 1850 que por preocupações higienistas surgem as primeiras tentativas de resolução da situação. E em 1852, o engenheiro chefe da Repartição Técnica, Piérre Joseph Pézerat fica encarregue do levantamento de uma planta exata, da faixa marginal da Boavista. Porém “até 1858, os esforços da edilidade para ali realizar quaisquer melhoramentos foram infrutíferos”⁵³⁷, apesar de terem sido apresentados alguns projetos, como em 1858 o da CML, ou ainda em 1854 o primeiro estudo de Piérre Joseph Pézerat, intitulado: *Memória descriptiva sobre o projecto de docka com Portos-Canaes e d'um novo Bairro Maritimo nas praias da Boa Vista, de Santos e da Rocha do Conde de Óbidos, compreendendo a rectificação do actual Bairro da Boa Vista*.

⁵³⁵ *Idem, ibidem*

⁵³⁶ BARATA, Ana – **Lisboa “caes da Europa”: Realidades, Desejos e Ficções para a cidade 1860 – 1930**, Lisboa: Edições Colibri – IHA/Estudos de Arte Contemporânea, FCSH – Universidade Nova da Lisboa, 2010, p. 76

⁵³⁷ *Idem, ibidem*

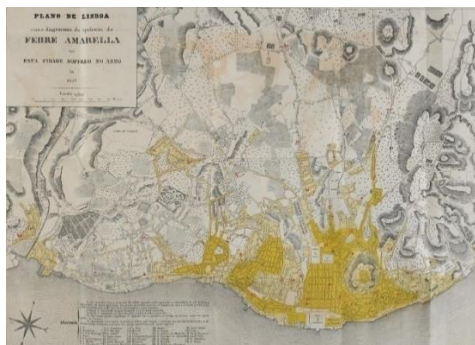


Fig. 79 - Plano de Lisboa com o diagrama da epidemia da febre amarela de 1857.

As obras no aterro da Boavista iniciam-se em 1858, visto que “no ano anterior, se declarara uma epidemia de febre amarela, atribuindo-se à insalubridade provocada pelos lodos das margens o elevado grau de mortalidade então verificado”⁵³⁸. A urgência da situação determina assim a escolha de uma das propostas, “o projecto, imediatamente posto em prática, dado o carácter de urgência, consistiu num aterro de 50 metros avançando sobre o rio, suportado por um muro provisório de alvenaria, reforçado por catorze linguetas de ferro e dotado de um plano inclinado para o recolhimento dos barcos”⁵³⁹.

A primeira parte das obras fica concluída em 1862. Esta “era uma obra pela qual a cidade ganhava novo território, permitindo-lhe não só o estabelecimento de uma artéria de comunicação junto ao rio, como ainda a resolução dos problemas de insalubridade”⁵⁴⁰ causados pelos lodos e imundices despejados a céu aberto. Quanto à autoria deste projeto: “ela deverá ser atribuída, no essencial, ao

⁵³⁸ LISBOA, Maria Helena – **Os engenheiros em Lisboa: Urbanismo e Arquitetura (1850 – 1930)**, Lisboa: Livros Horizonte, 2002, p. 122

⁵³⁹ *Idem, ibidem*

⁵⁴⁰ *Idem, ibidem*

então chefe da Repartição Técnica da Câmara, Eng^o Pedro José Pézerat⁵⁴¹, contudo “nem todos os projectos terão sido da responsabilidade, pelo menos total, de Pézerat”⁵⁴², sendo que tal como Maria Helena Lisboa refere “um troço do aterro havia sido projectado, em circunstâncias especiais, por um engenheiro do Ministério das Obras Públicas”⁵⁴³

Com a conclusão das obras toda a zona do aterro passa a ser vista com outros olhos, passando a ser considerada “como um dos mais belos melhoramentos feitos em Lisboa”⁵⁴⁴, ou ainda como uma transformação “igual às melhores reformas, que o génio de Haussmann inventou para Paris”⁵⁴⁵. Contudo alguns inconvenientes, deixavam outras opiniões, como por exemplo Eça de Queirós escrevia: “a glória da capital, a maravilha, o Aterro é ladeado em todo o comprimento por duas suaves circunstâncias – o cheiro da imundice dos canos e o pó das fabricas”⁵⁴⁶.

Apesar de todos os problemas que ainda pediam resolução, visto que ainda “como bom aroma e boa hygiene deixava muito a desejar, de tal modo que (...) o Aterro brindou a capital com umas febres da moda”⁵⁴⁷, durante a década de 1860 o Aterro da Boavista torna-se o sitio de “passeio da moda dos lisboetas, o espaço vivencial onde grande número de pessoas...passeavam”⁵⁴⁸.

⁵⁴¹ *Idem*, p. 123

⁵⁴² *Idem, ibidem*

⁵⁴³ *Idem, ibidem*

⁵⁴⁴ BARATA, Ana – **Lisboa “caes da Europa”: Realidades, Desejos e Ficções para a cidade 1860 – 1930**, Lisboa: Edições Colibri – IHA/Estudos de Arte Contemporânea, FCSH – Universidade Nova da Lisboa, 2010, p. 83

⁵⁴⁵ *Idem, ibidem*

⁵⁴⁶ *Idem*, p. 84

⁵⁴⁷ *Idem*, p. 85

⁵⁴⁸ *Idem*, p. 84

É em 1865 que se publica o segundo estudo de Piérre Joseph Pézerat, *Mémoire sur les études d'améliorations et embellissements de Lisbonne*, que de certo modo ainda tentava solucionar todas as questões de higiene e bem estar público, visto que as intervenções efetuadas não tinham sido significativas para a resolução dos problemas. Voltando a ocupar-se do Aterro, desta vez, alarga a sua intervenção para a margem sul, “para onde Pézerat deslocava parte dos equipamentos portuários, o que lhe deixava mais espaço na margem norte para o estabelecimento do bairro marítimo à Boavista”⁵⁴⁹. Este estudo surge ainda pela necessidade de um Plano Geral de Melhoramentos, aquando da sua entrada para a comissão que estaria encarregue da elaboração de tal plano.

Este plano de Pézerat “foi mais um dos que se elaboraram para o melhoramento e aformoseamento de Lisboa e que só muito parcialmente veio a ter alguma concretização”⁵⁵⁰ (fig. 81 e 82), à semelhança do seu primeiro estudo apresentado em 1854. Por esta razão, Pézerat volta uma vez mais a ocupar-se do aterro em 1867, publicando o estudo *Memória sobre docas comerciais, bairros marítimos, porto militar sobre a margem direita do Tejo, e caminho de ferro comercial, estratégico, e testa dos caminhos de ferro europeus*, onde, propões novamente a construção de docas em estreita relação com um caminho de ferro que se estenderia até Sintra, como forma de tornar a capital, na cabeça dos caminhos de ferro.

As sucessivas propostas de Pézerat acabam por não ter consequências práticas. Mas durante a década de 70, o Aterro rivaliza com o Passeio Público como sitio de passeio e lazer. Porém, devido às questões de salubridade ainda por resolver o “Passeio Público continuava a ocupar nos ritmos sociais e vivenciais da cidade um papel que parecia insubstituível”⁵⁵¹. O “aspecto pouco higiénico do

⁵⁴⁹ *Idem*, p. 82

⁵⁵⁰ *Idem*, p. 83

⁵⁵¹ *Idem*, p. 132

Aterro foi-se acentuando”⁵⁵², e no final da década de 1880 “o passeio lindo estava (...) abandonado porque a atmosfera que ali se respirava envenenava e matava”⁵⁵³, levando a que a sociedade lisboeta se voltasse de novo para o Passeio Público. No entanto também este teria os seus dias contados com o início das obras da nova Avenida da Liberdade em 1879.

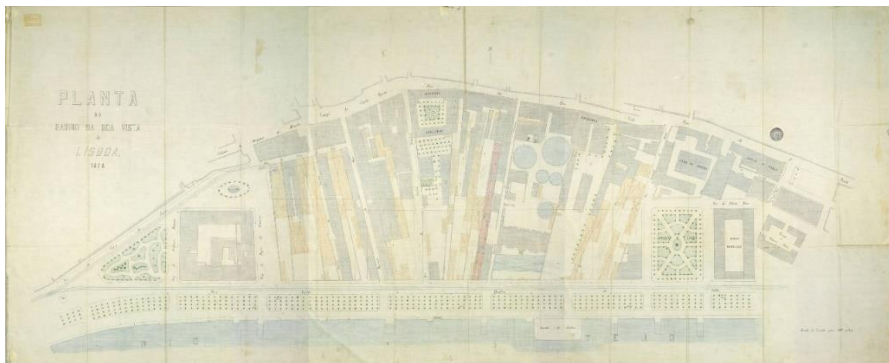


Fig. 80 – Câmara Municipal de Lisboa – Planta do Bairro da Boavista, em 1876.



Fig. 81 - PINTO, Silva – Zona da Boavista até Alcântara, Levantamento de Silva Pinto em 1911.

⁵⁵² *Idem*, p. 85

⁵⁵³ *Idem*, *ibidem*

Memória descriptiva sobre o Projecto de Docka com Porto-Canaes e dum novo Bairro Marítimo nas Praias da Boa Vista, de Santos e da Rocha do Conde de Óbidos, compreendendo a rectificação do actual Bairro da Boa Vista – 1854

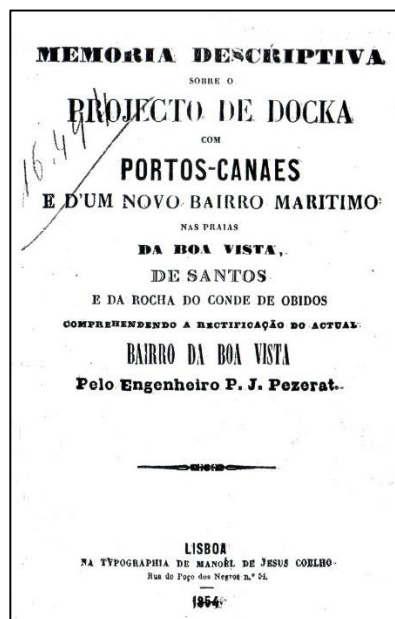


Fig. 82 – PÉZERAT, Pedro José – Capa do Estudo publicado em 1854.

Publicado em 1854, e longamente intitulado *Memória descriptiva sobre o projecto de docka com Portos-Canaes e d'um novo Bairro Maritimo nas praias da Boa Vista, de Santos e da Rocha do Conde de Óbidos, compreendendo a rectificação do actual Bairro da Boa Vista* (fig. 83), este é o primeiro de três estudos publicados da autoria de Pézerat. Porém, os temas nele abordados tinha vindo a ser estudado pelo desde a década de 40, tal como Pézerat nos diz: “taes foram as razões que desde

1844 nos levaram a estudar este projecto tanto mais complexo”⁵⁵⁴. Pelo tempo que tinha dedicado a este estudo “reivindica para si um direito de propriedade, ou prioridade, (...) e solicitava ao poder central que reconhecesse a sua propriedade intelectual”⁵⁵⁵.

Pézerat partilharia da visão expressa em outros relatos, do que seria a chegada a Lisboa através do rio, referindo como forma de iniciar o seu discurso que “a primeira impressão que se recebe à vista de Lisboa é a admiração produzida pela magnificência deste bello amphiteatro, multiplicado pelas numerosas colinas, em que assenta esta grande cidade”⁵⁵⁶. Mas com a aproximação à cidade essa imagem transformava-se, e o que se observava seriam “as tristes Tercenas, que parecem uma cidade de prisões”⁵⁵⁷ ou ainda a “Praia de Santos, cuberta de immundicies, e destroços de máos estaleiros; e emfim pelas estacadas, e barracões immundos, e difformes do Bairro da Boa Vista”⁵⁵⁸, de

⁵⁵⁴ PÉZERAT, Pierre Joseph – **Memória descritiva sobre o projecto de docka com Portos-Canaes e d’um novo Bairro Marítimo nas praias da Boa Vista, de Santos e da Rocha do Conde de Óbidos, compreendendo a rectificação do actual Bairro da Boa Vista**. Lisboa: Typographia de Manoel de Jesus Coelho, 1854, p. 3

⁵⁵⁵ BARATA, Ana – **Lisboa “caes da Europa”: Realidades, Desejos e Ficções para a cidade 1860 – 1930**, Lisboa: Edições Colibri – IHA/Estudos de Arte Contemporânea, FCSH – Universidade Nova da Lisboa, 2010, p. 81

⁵⁵⁶ PÉZERAT, Pierre Joseph – **Memória descritiva sobre o projecto de docka com Portos-Canaes e d’um novo Bairro Marítimo nas praias da Boa Vista, de Santos e da Rocha do Conde de Óbidos, compreendendo a rectificação do actual Bairro da Boa Vista**. Lisboa: Typographia de Manoel de Jesus Coelho, 1854, p. 3

⁵⁵⁷ *Idem, ibidem*

⁵⁵⁸ *Idem, ibidem*

tal forma que “a illusão desaparece, a imaginação affrouxa”⁵⁵⁹ até que se “encontra[sse] o pittoresco grandioso de Lisboa”⁵⁶⁰, a “monumental Praça do Commercio”⁵⁶¹.

Como forma de modificar esta imagem da cidade, Piérre Joseph Pézerat afirmava que “não se póde deixar de pesquisar os meios de fazer desaparecer esta grande nódoa de lodo das praias da Boa Vista, e de Santos”⁵⁶² propondo a sua substituição por “alguns projectos de embelezamento, e de utilidade”⁵⁶³, não deixando de se preocupar com as questões da especulação.

Para Pézerat toda a zona da Boavista, “que tão mal lhe cabe o nome”⁵⁶⁴, necessitaria urgentemente de uma intervenção que resolvesse as questões da salubridade e do bem estar público. O facto de ter sido encarregue do levantamento exato de uma planta da zona permitiu-lhe assim criar uma imagem do que era aquele “bairro, que se tinha vindo a desenvolver com a instalação nesta zona de diversas indústrias”⁵⁶⁵. Na sua visão observava: “incoherencia de construções de toda a espécie lançadas como ao acaso, sem plano nem previsão, n’uma praia de lama sem communicações uteis

⁵⁵⁹ *Idem, ibidem*

⁵⁶⁰ *Idem, ibidem*

⁵⁶¹ *Idem, ibidem*

⁵⁶² *Idem, ibidem*

⁵⁶³ *Idem, ibidem*

⁵⁶⁴ *Idem*, p. 4

⁵⁶⁵ BARATA, Ana – **Lisboa “caes da Europa”: Realidades, Desejos e Ficções para a cidade 1860 – 1930**, Lisboa: Edições Colibri – IHA/Estudos de Arte Contemporânea, FCSH – Universidade Nova da Lisboa, 2010, p. 81

com o rio, a não ser por meio de alguns boqueirões estreitos, ou tortuosos, ou por estes caes de desembarque (...) sobre os lodos infectos que se descobrem em cada maré-baixa”⁵⁶⁶.

Pézerat tentava com a sua proposta, “satisfazer ao mesmo tempo às necessidades do systema marítimo, e commercial, de que Lisboa se acha privada, apesar das vantagens provenientes da sua posição geográfica, e do seu immenso porto natural no Tejo”⁵⁶⁷. Como forma de desenvolver as atividades marítimas e comerciais da zona, e simultaneamente solucionar as questões da higiene, relacionadas com as lamas infectas. Seria esta a razão, necessária, “a seu entender, para que o governo central adoptasse o seu projecto e empreendesse rapidamente os trabalhos”⁵⁶⁸. Contudo a Boavista, “adoptada como centro da indústria nascente de Lisboa, não podendo prestar-se às disposições regulares de novo Bairro marítimo e commercial, que deve precedel-a sobre o Tejo, sem se regularisar, distribuir e abrir melhor”⁵⁶⁹, e assim nasce a proposta de Pézerat.

⁵⁶⁶ PÉZERAT, Pierre Joseph – **Memória descriptiva sobre o projecto de docka com Portos-Canaes e d’um novo Bairro Marítimo nas praias da Boa Vista, de Santos e da Rocha do Conde de Óbidos, compreendendo a rectificação do actual Bairro da Boa Vista**. Lisboa: Typographia de Manoel de Jesus Coelho, 1854, p. 4

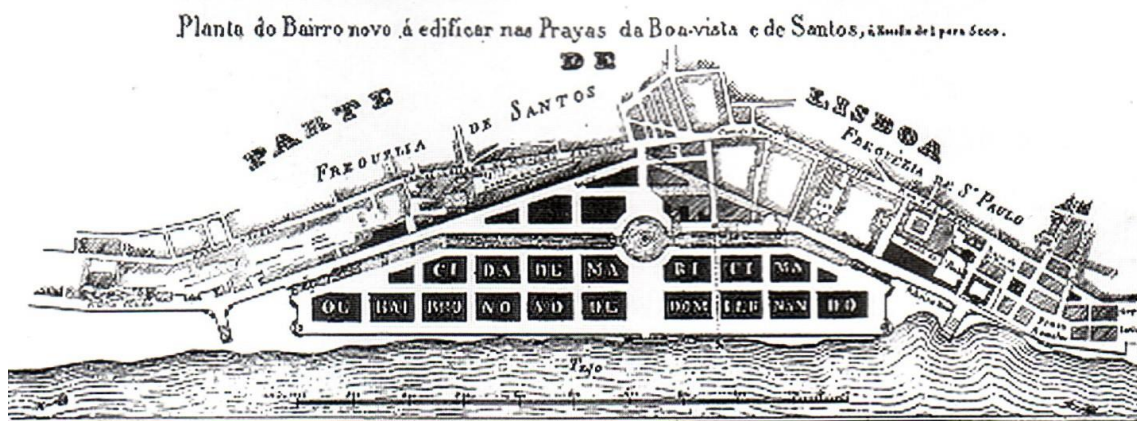
⁵⁶⁷ *Idem*, p. 3-4

⁵⁶⁸ BARATA, Ana – **Lisboa “caes da Europa”: Realidades, Desejos e Ficções para a cidade 1860 – 1930**, Lisboa: Edições Colibri – IHA/Estudos de Arte Contemporânea, FCSH – Universidade Nova da Lisboa, 2010, p. 82

⁵⁶⁹ PÉZERAT, Pierre Joseph – **Memória descriptiva sobre o projecto de docka com Portos-Canaes e d’um novo Bairro Marítimo nas praias da Boa Vista, de Santos e da Rocha do Conde de Óbidos, compreendendo a rectificação do actual Bairro da Boa Vista**. Lisboa: Typographia de Manoel de Jesus Coelho, 1854, p. 4



Fig. 83 - PÉZERAT, Pierre Joseph – Secção do Projecto de urbanização do Bairro da Boavista a Santos,



COPIA DO PROJECTO ESTUDADO DESDE 1844, PELO ENGENHEIRO P.J. PEZERAT ;
 Para a Edificação d'um Bairro maritimo nos Terrenos desenhados, em baixa-mar, nas Prayas da Boavista e de Santos.

Fig. 84 - PÉZERAT, Pierre Joseph – Projeto de urbanização da Boavista a Santos

Neste plano (fig. 84 e 85), era indispensável “que o projecto não a privasse de communicações immediatas com o mar”⁵⁷⁰, e assim era proposto o estabelecimento dos porto-canais, que eram descritos da seguinte forma: “reunidos à darça central, e formando Docka commercial no centro do (...) Bairro novo, se estendem sobre todo o desenvolvimento da Boa Vista, da Praia de Santos, e da Rocha do Conde de Óbidos”⁵⁷¹. Estes portos seriam os responsáveis pela resolução do problema das lamas, porque seriam “fechados por portas de eclusas, que conservam cheios os níveis destes mesmos canaes, e da Docka, ao nível das marés-cheias”⁵⁷², resultando assim no desaparecimento dos “inconvenientes das lamas infectas destas praias descobertas em baixa-mar”⁵⁷³, e que seriam na altura as grandes responsáveis pelas epidemias e febres existentes. Das imagens apresentadas de seguida, desconhece-se a localização do original da *Seccção do Projecto de Urbanização do Bairro da Boavista a Santos* (fig. 83), contudo a planta do *Projecto de Urbanização da Boavista a Santos* (fig. 84) encontra-se no arquivo da Biblioteca de Vila Viçosa, onde foi presencialmente consultada em conjunto com os seguintes documentos: *Memória sobre a construção do aterro do Arsenal à Torre de Belém, 1857-1858*, e *Cópia da carta que devia ser apresentada a S. M. El-Rei em 12 de Julho de 1850*.

⁵⁷⁰ *Idem, ibidem*

⁵⁷¹ *Idem, ibidem*

⁵⁷² *Idem, ibidem*

⁵⁷³ *Idem, p. 5*

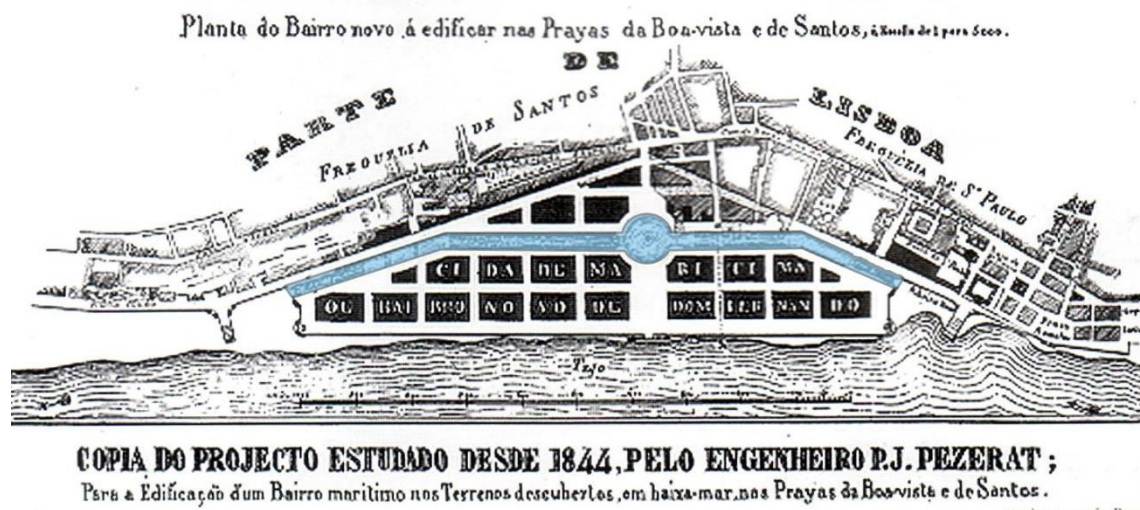


Fig. 85 – Elaborado pelo Autor – Esquema de Porto-canais propostos por Pézerat.

Pézerat justificava o seu projeto da seguinte forma: “o systema de Dockas marítimas é o indicio dos maiores progressos da economia, politica, e commercial, é a este systema geralmente adoptado, que a Inglaterra deve o maior desenvolvimento das suas relações industriais e marítimas”⁵⁷⁴, mas para Pézerat o sistema de docas proposto (fig. 86) não seria o suficiente para transformar Lisboa num dos grandes centros comerciais Europeus. Em conjunto com um sistema de portos, juntava “a estas vantagens marítimas as do contacto immediato com a Estação d’um caminho de ferro, para importação, ou trânsito de mercadorias”⁵⁷⁵, e só assim “Lisboa poderá tornar-se seguramente um dos centros comerciais mais importantes da Europa, e tomar uma preponderância sobre todos os outros portos da Peninsula, que lhe será garantida pela sua posição geográfica”⁵⁷⁶.

A definição e construção destes portos é o principal objetivo do seu estudo, e tendo total conhecimento do carácter dispendioso do seu projeto “Pézerat avançava como solução a concessão dos trabalhos, pelo Estado, a uma companhia séria”⁵⁷⁷. Esta companhia seria então a responsável pela “construcção de todos os caes tanto do Tejo, como da Docka e dos canaes, na das esclusas, e da sua

⁵⁷⁴ *Idem*, p. 6

⁵⁷⁵ *Idem, ibidem*

⁵⁷⁶ *Idem, ibidem*

⁵⁷⁷ BARATA, Ana – **Lisboa “caes da Europa”: Realidades, Desejos e Ficções para a cidade 1860 – 1930**, Lisboa: Edições Colibri – IHA/Estudos de Arte Contemporânea, FCSH – Universidade Nova da Lisboa, 2010, p. 82

escavação, na execução dos armazéns da Docka, dos atterros dos massiços das ruas, e logares para edificações”⁵⁷⁸.



Fig. 86 – Elaborado pela autora - Sobreposição do Plano de Pézerat, 1854, com a planta de Lisboa atual

⁵⁷⁸ PÉZERAT, Pierre Joseph – **Memória descritiva sobre o projecto de docka com Portos-Canaes e d'um novo Bairro Marítimo nas praias da Boa Vista, de Santos e da Rocha do Conde de Óbidos, compreendendo a rectificação do actual Bairro da Boa Vista.** Lisboa: Typographia de Manoel de Jesus Coelho, 1854, p. 5

Mémoire sur les Études d'Améliorations et Embellissements de Lisbonne - 1865

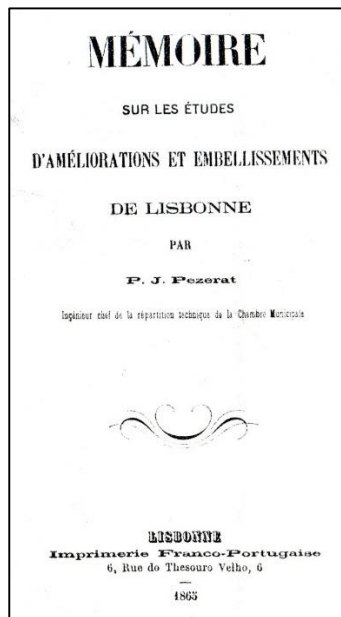


Fig. 87 – PÉZERAT, Pedro José – Capa do Estudo publicado em 1865.

Pézerat é visto como “o intérprete mais consciencializado da importância da existência de um plano geral de melhoramentos para o desenvolvimento de Lisboa”⁵⁷⁹, este seu estudo é um exemplo perfeito: surge no seguimento da “publicação do decreto nº10, de 31 de Dezembro de 1864, segundo

⁵⁷⁹ BARATA, Ana – **Lisboa “caes da Europa”: Realidades, Desejos e Ficções para a cidade 1860 – 1930**, Lisboa: Edições Colibri – IHA/Estudos de Arte Contemporânea, FCSH – Universidade Nova da Lisboa, 2010, p. 58

o qual o governo se comprometia a proceder a um plano geral de melhoramentos da capital”⁵⁸⁰, e da entrada de Piérre Joseph Pézerat para a companhia de ficaria encarregue da elaboração de tal plano.

O estudo publicado em 1865, intitula-se *Mémoire sur les Études d'Améliorations et Embellissements de Lisbonne*, e nele são “enunciadas as condições que ele considerava primordiais para a regeneração e embellesamento de Lisboa”⁵⁸¹, sendo elas principalmente: “ajuda governamental à Câmara Municipal, a criação de um corpo legislativo especial contemplando o aspecto da expropriação por zonas e, sobretudo, o encorajamento às entidades privadas para o investimento nos melhoramentos a realizar”⁵⁸². Mesmo tendo conhecimento da falta de meios, Pézerat não deixa de “concourir à la reconstruction et embellissement de cette capitale”⁵⁸³, e depois de mais de 20 anos se ter preocupado com os assuntos dos “améliorations assurées à Lisbonne par sa position géographique, maritime et climatérique; ainsi que par les nombreux avantages dont elle a été dotée par la nature”⁵⁸⁴, volta a debruçar-se sobre tais assuntos.

Com este estudo, numa tentativa semelhante à aplicada por Haussmann em Paris, Pézerat tinha como “objectivo a renovação do tecido urbano da cidade e a melhoria das infra-estruturas existentes, propondo que a cidade fosse tratada como um todo, com grandes avenidas e prédios

⁵⁸⁰ PAIXÃO, Rui Alexandre Gamboa – **Vida e obra do engenheiro Pedro José Pézerat e a sua actividade na liderança da Repartição Técnica da Câmara Municipal de Lisboa (1852-1872)**. Lisboa: Arquivo Municipal de Lisboa, p. 107

⁵⁸¹ BARATA, Ana – **Lisboa “caes da Europa”: Realidades, Desejos e Ficções para a cidade 1860 – 1930**, Lisboa: Edições Colibri – IHA/Estudos de Arte Contemporânea, FCSH – Universidade Nova da Lisboa, 2010, p. 59

⁵⁸² *Idem, ibidem*

⁵⁸³ PÉZERAT, Pierre Joseph – **Mémoire sur les études d'améliorations et embellissements de Lisbonne**. Lisboa: Imprimerie Franco-Portugaise, 1865, p. 3

⁵⁸⁴ *Idem, ibidem*

imponentes como único meio de proporcionar ordem e harmonia”⁵⁸⁵. Não era pretendido “que nous copions en tout ce qui se pratique à Paris”⁵⁸⁶, mas sim que se siga o seu exemplo, “l'exemple le plus grandiose, le mieux ordonné et le mieux exécute”⁵⁸⁷, nos aspetos referentes ao “même esprit d'ordre, de goût, d'art et d'économie”⁵⁸⁸.

Piérre Joseph Pézerat inicia, uma vez mais, o seu texto com a enumeração das condições naturais privilegiadas de Lisboa, que “par sa position géographique, la bonté et la grandeur de sa rade, la facilite de son entrée, la beauté de son climat”⁵⁸⁹, se deveria tornar “le plus grand entrepôt comercial de l'Europe”⁵⁹⁰, e caso a intervenção humana concorresse “pour compléter sa supériorité sur les ports les plus importants”⁵⁹¹, deveria também tornar-se “la tête de chemins de fer d'Europe”⁵⁹².

Estes foram os pressupostos que levaram à elaboração deste projecto, que segundo o próprio, “probablement donneront à Lisbonne toute la prépondérance quelle peut attendre des avantages de sa position géographique, commerciale et climatérique”⁵⁹³, por apresentar “moyens de réaliser

⁵⁸⁵ PAIXÃO, Rui Alexandre Gamboa – **Vida e obra do engenheiro Pedro José Pézerat e a sua actividade na liderança da Repartição Técnica da Câmara Municipal de Lisboa (1852-1872)**. Lisboa: Arquivo Municipal de Lisboa, p. 107

⁵⁸⁶ PÉZERAT, Pierre Joseph – **Mémoire sur les études d'améliorations et embellissements de Lisbonne**. Lisboa: Imprimerie Franco-Portugaise, 1865, p. 22

⁵⁸⁷ *Idem*, p. 21

⁵⁸⁸ *Idem, ibidem*

⁵⁸⁹ *Idem*, p.6

⁵⁹⁰ *Idem, ibidem*

⁵⁹¹ *Idem, ibidem*

⁵⁹² *Idem, ibidem*

⁵⁹³ *Idem, ibidem*

promptement toutes les améliorations que réclame le progrès qui est la loi du siècle”⁵⁹⁴. Não deixa de se lamentar e responsabilizar o governo “dans la retard où se trouve Lisbonne dans ce progrès d’améliorations qui si manifeste 15 ou 20 ans dans les principales capitales”⁵⁹⁵, apesar de ter consciência que primeiramente se deveriam resolver os problemas relacionados com o desenvolvimento da rede rodoviária e ferroviária.

“Pézerat não tinha dúvidas de que o crescimento integrado e harmonioso da Lisboa apenas se poderia processar após ter sido delineado um plano geral”⁵⁹⁶, porque só assim se atingiria “l’ordre et l’harmonie dans tout cet ensemble”⁵⁹⁷. Esta ideia é defendida com os seguintes argumentos:

“Il est facile de comprendre que ces projets d’ensemble seuls, peuvent présenter ces avantages, et que tous projets de rénovation partielle, d’entreprises décousues et souvent contradictoires, doivent jeter le désordre, l’incohérence et la desharmonie entre les constructions nouvelles et les anciennes, et à paralyser l’art et le goût, dont l’essence est de suivre une constante progression vers le beau et l’utile; et ce qui audessus de toute autre avantage, doit faire apprécier le système de rénovation intégrale, ce sont les facilités quelle donne pour réaliser toutes les conditions de salubrité, de donner de l’air, de la lumière, de la chaleur, de la fraîcheur à volonté, enfin du bien être, de la santé, partant; de la vie prolongée”⁵⁹⁸.

⁵⁹⁴ *Idem, ibidem*

⁵⁹⁵ *Idem*, p. 5

⁵⁹⁶ BARATA, Ana – **Lisboa “caes da Europa”: Realidades, Desejos e Ficções para a cidade 1860 – 1930**, Lisboa: Edições Colibri – IHA/Estudos de Arte Contemporânea, FCSH – Universidade Nova da Lisboa, 2010, p. 59

⁵⁹⁷ PÉZERAT, Pierre Joseph – **Mémoire sur les études d’améliorations et embellissements de Lisbonne**. Lisboa: Imprimerie Franco-Portugaise, 1865, p. 18

⁵⁹⁸ *Idem*, p. 20

Piérre Joseph Pézerat expunha os seus desejos para a zona ribeirinha de Lisboa. A novidade deste plano era não só facto de este ser “un project général embrassant tout l'espace depuis l'arsenal de la marine jusqu'à la Tour de Belem”⁵⁹⁹, mas também o alargamento da intervenção a realizar à margem sul do Tejo, “depuis Cacilhas jusqu'à la passe de communications des lagunes de Coina et de Seixal avec le Tage”⁶⁰⁰.

Com a divisão do plano pelas duas margens do rio Tejo, as funções poderiam assim ser separadas. Na margem sul do Tejo “Pézerat deslocava parte dos equipamentos portuários”⁶⁰¹, como “bassins de construction navale et de carénage”⁶⁰² e ao mesmo tempo prolongava “le chemin de fer du Sud depuis Barreiro jusqu'à Cacilhas”⁶⁰³, estando convencido que este programa seria “beaucoup plus avantageusement placés sur la rive gauche qu'à l'embuchure du rio d'Alcantara”⁶⁰⁴, o que consequentemente lhe “deixava mais espaço na margem norte para o estabelecimento do bairro marítimo à Boavista”⁶⁰⁵ (fig. 89).

⁵⁹⁹ *Idem*, p. 7

⁶⁰⁰ *Idem*, p. 9

⁶⁰¹ BARATA, Ana – **Lisboa “caes da Europa”: Realidades, Desejos e Ficções para a cidade 1860 – 1930**, Lisboa: Edições Colibri – IHA/Estudos de Arte Contemporânea, FCSH – Universidade Nova da Lisboa, 2010, p. 82

⁶⁰² PÉZERAT, Pierre Joseph – **Mémoire sur les études d'améliorations et embellissements de Lisbonne**. Lisboa: Imprimerie Franco-Portugaise, 1865, p. 9.

⁶⁰³ *Idem, ibidem*

⁶⁰⁴ *Idem, ibidem*

⁶⁰⁵ BARATA, Ana – **Lisboa “caes da Europa”: Realidades, Desejos e Ficções para a cidade 1860 – 1930**, Lisboa: Edições Colibri – IHA/Estudos de Arte Contemporânea, FCSH – Universidade Nova da Lisboa, 2010, p. 83



Fig. 88 - Alargamento da intervenção à margem sul do Tejo e alargamento da zona de intervenção urbanística até junto da Torre de Belém

Segundo estas premissas Piérre Joseph Pézerat, com o objetivo de “entreprendre de grands travaux d'améliorations et de régénération de Lisbonne”⁶⁰⁶, desenvolve a sua proposta de “25 à 30 kilomètres de rues nouvelles, de places, squares et édifices publics”⁶⁰⁷, que se localizariam entre o Arsenal da Marinha e a Torre de Belém, em terrenos ganhos ao rio através de um aterro “limité par un quai en ligne droite tirée à 40 mètres au sud saillant de la Tour”⁶⁰⁸ (fig. 90), permitindo-lhe assim o estabelecimento do novo Bairro Marítimo da Boavista e de grandes docas na praia de Santos.

⁶⁰⁶ PÉZERAT, Pierre Joseph – **Mémoire sur les études d'améliorations et embellissements de Lisbonne**. Lisboa: Imprimerie Franco-Portugaise, 1865, p. 4

⁶⁰⁷ *Idem, ibidem*

⁶⁰⁸ *Idem*, p. 9

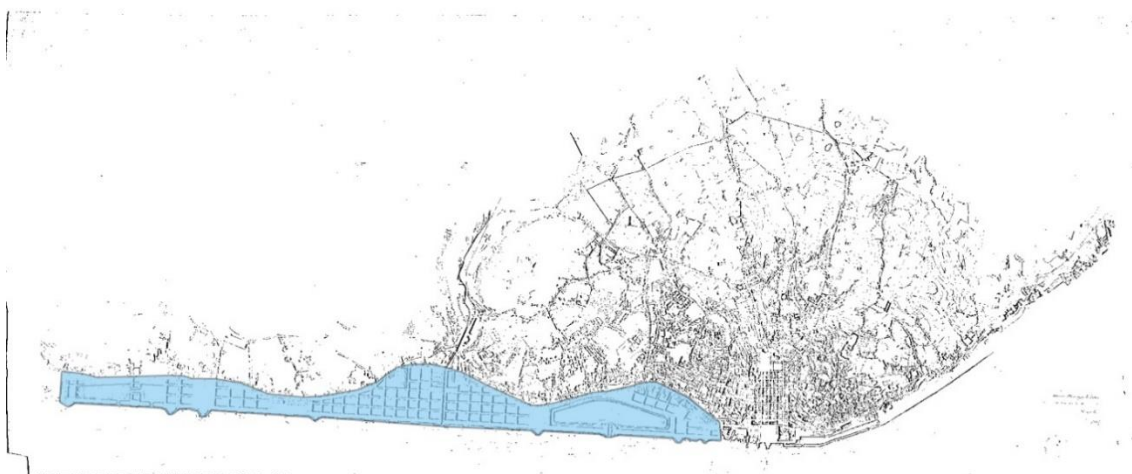


Fig. 89 – Elaborado pela autora – Esquema da área proposta para aterro.

Quanto ao sistema de docas proposto, estas estariam localizadas “na praia de Santos, junto ao centro da cidade e em frente do bairro industrial”⁶⁰⁹, e são descritas como “des vastes docks ferm  s et entour  s de magasins”⁶¹⁰. Estas docas seriam fechadas e rodeadas de armazéns, não são “para que as cargas e descargas se pudessem fazer com a máxima rapidez”⁶¹¹, mas também como forma de resolver os problemas de insalubridade e higiene pública. Além das docas e do porto, na margem norte, estava também previsto “un port de construction navale contenant non seulement les calles et chantiers de construction mais de nombreux bassins de radoub, des plans inclin  s, ainsi que tous les ateliers et magasins d’un établissement complet de ce genre”⁶¹², cuja “localiza  o inicialmente prevista para a embocadura da ribeira de Alcântara”⁶¹³, no primeiro estudo apresentado, se altera, passando a estar então na margem sul do rio, e permitindo assim “o prolongamento do caminho-de-ferro do sul, desde o Barreiro até Cacilhas”⁶¹⁴.

Para justificar a localiza  o do porto nas praias de Santos, afirma que “un des plus grands inconvénients des projets de ces entrepreneurs, a   t   de vouloir construire les docks    la Tour de Belem,

⁶⁰⁹ LISBOA, Maria Helena – **Os engenheiros em Lisboa: Urbanismo e Arquitetura (1850 – 1930)**, Lisboa: Livros Horizonte, 2002, p. 107

⁶¹⁰ PÉZERAT, Pierre Joseph – **Mémoire sur les   tudes d’améliorations et embellissements de Lisbonne**. Lisboa: Imprimerie Franco-Portugaise, 1865, p. 7

⁶¹¹ LISBOA, Maria Helena – **Os engenheiros em Lisboa: Urbanismo e Arquitetura (1850 – 1930)**, Lisboa: Livros Horizonte, 2002, p. 107

⁶¹² PÉZERAT, Pierre Joseph – **Mémoire sur les   tudes d’améliorations et embellissements de Lisbonne**. Lisboa: Imprimerie Franco-Portugaise, 1865, p. 8

⁶¹³ LISBOA, Maria Helena – **Os engenheiros em Lisboa: Urbanismo e Arquitetura (1850 – 1930)**, Lisboa: Livros Horizonte, 2002, p. 107

⁶¹⁴ *Idem*, p. 104

sur la plage de Bom Sucesso”⁶¹⁵. Por meio de comparação com outros planos que colocariam o porto de Lisboa perto da zona da Torre de Belém, Pézerat justifica que pela localização por si proposta acabava por “favoriser le chemin de fer qui devait se prolonger jusque sur la plage de Boa Vista”⁶¹⁶.

Esta proposta surge apoiada na ideia de que “a capital portuguesa possuía todas as condições naturais para transformar o seu porto no maior entreposto comercial da Europa, se se lhe juntasse a condição de ser também a cabeça dos caminhos-de-ferro europeus”⁶¹⁷, por isso é também proposto que se faça “gratuitement un chemin de fer de lisbonne à Cintra”⁶¹⁸. Porém sendo esta linha ferroviária construída, o próprio afirma que “se fera toujours plus tard, comme un simples branchement sur le chemin littoral indispensable comme moyen stratégique”⁶¹⁹. Este caminho de ferro teria também o papel de defesa, porque seria constituído “par un système de forts détachés ou lignes de défense, qui assureraient Lisbonne contre toute attaque territoriale”⁶²⁰, e assim o caminho de ferro proposto tornava-se indispensável.

⁶¹⁵ PÉZERAT, Pierre Joseph – **Mémoire sur les études d’améliorations et embellissements de Lisbonne**. Lisboa: Imprimerie Franco-Portugaise, 1865, p. 8

⁶¹⁶ *Idem, ibidem*

⁶¹⁷ LISBOA, Maria Helena – **Os engenheiros em Lisboa: Urbanismo e Arquitetura (1850 – 1930)**, Lisboa: Livros Horizonte, 2002, p. 106

⁶¹⁸ PÉZERAT, Pierre Joseph – **Mémoire sur les études d’améliorations et embellissements de Lisbonne**. Lisboa: Imprimerie Franco-Portugaise, 1865, p. 7

⁶¹⁹ *Idem*, p. 10

⁶²⁰ *Idem, ibidem*

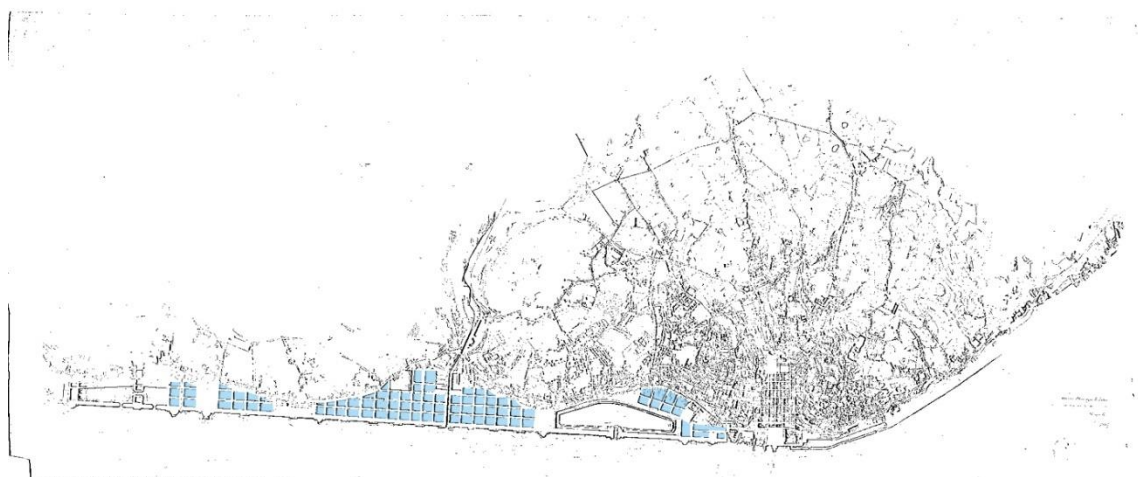


Fig. 90 – Elaborado pela autora – Marcação dos quarteirões do Bairro Marítimo da Boavista

Os vários edifícios públicos de caracteres variados, deveriam assim “s’harmoniser avec le site et le style de l’architecture privée”⁶²¹, e os edifícios de habitação diversificavam-se pelo tipo e quantidade de ornamento que lhes era atribuído: “le luxe dans les formes et l’ornementation pour les unes, ainsi que la simplicité, l’uni et l’économie pour d’autres”⁶²². Para que a variedade não entre em conflito com a harmonia do conjunto seria necessário “présider l’art, le goût et une sage et savante économie dans tout ce même ensemble”⁶²³, o que só seria possível através de um plano geral.

Apesar de os quarteirões poderem ter funções diferentes, ambos foram pensados segundo uma lógica de conjunto. Nas palavras de Pézerat, “tout cela étudié avec ensemble, dans un plan général de reconstruction de Lisbonne, surtout pour ses nouveaux quartiers”⁶²⁴. Depois de escolhida a localização dos mesmos o passo seguinte foi “assureraient son embellissement, l’harmonie dans toutes ses parties et surtout la salubrité dans des habitations”⁶²⁵. Ainda sobre os quarteirões, é de referir que estes seriam também “construites avec toutes les règles et le gout des arts, surtout dans les conditions d’hygiène”⁶²⁶.

Resumindo, para a construção dos novos quarteirões era proposto: “des constructions séparées avec cours et jardins; et ouvertes sur leurs quatre faces pour avoir de la lumière et de l’air partout (...) garanties des incendies (...) et qui seront d’autant plus solides et régulières”⁶²⁷.

⁶²¹ *Idem*, p. 19

⁶²² *Idem, ibidem*

⁶²³ *Idem*, p. 20

⁶²⁴ *Idem*, p. 11

⁶²⁵ *Idem, ibidem*

⁶²⁶ *Idem, ibidem*

⁶²⁷ *Idem*, p. 17

Todas as questões relacionadas com a saúde e bem estar publico eram da preocupação de Pierre Joseph Pézerat, de tal forma que este se presta a propor e a descrever o sistema de despejo que tinha sido alvo de um outro estudo, intitulado *Relatório e Bases para a Organização de uma Companhia encarregada do estabelecimento de Latrinas Inodoras na Cidade de Lisboa*, publicado em 1855. A aplicação do sistema de latrinas inodoras, moveis e separadoras seria assim o primeiro dever da autoridade municipal, e o segundo seria a desinfecção destes canos de despejo. Para Pézerat estas seriam “les premières mesures à prendre pour rétablir la salubrité dans Lisbonne”⁶²⁸.

Ao abordar estas questões de salubridade, “qui sont considérées aujourd'hui, avec raison, comme le plus important des besoins pour le bien être et la santé publique et comme le premier des devoirs d'édilité d'en ordonner et assurer l'exécution”⁶²⁹, preocupa-se em cada habitação com “les moyens de ventilation (...) l'éclairage direct sur rue ou cour, de toutes les pièces de l'habitation (...) le meilleur système d'évacuation des eaux ménagères, et surtout l'établissement du système le plus perfectionné de lieux d'aisance”⁶³⁰. Estas preocupações não se verificavam somente nos novos quarteirões edificados, sendo também proposto a renovação dos antigos edifícios.

Para Pierre Joseph Pézerat todos os quarteirões deveriam ser construídos “avec tous les avantages d'une rapide exécution dirigée avec art, et une sage administration”⁶³¹, de forma a que “par leur élégance, la bonne distribution des logements, leur salubrité et leur garantie contre l'incendie, même contre les tremblements de terre”⁶³² fossem adotados por aqueles que procuram o bem estar e o conforto, nomeadamente pela classe alta. Para as restantes classes Pézerat propunha: “les anciens

⁶²⁸ *Idem*, p. 16

⁶²⁹ *Idem*, p. 11-12

⁶³⁰ *Idem*, p. 12

⁶³¹ *Idem*, p. 19

⁶³² *Idem*, *ibidem*

quartiers, da Baixa et celui à construire sur le bords du Tage, resteront pour le commerce, le Bairro Alto pour la classe moyenne et celle des petits employés; enfin Alfama pour le classes pauvres”⁶³³.

Este estudo de Piérre Joseph Pézerat é mais um dos que foram elaborados para a margem ribeirinha de Lisboa, que não teve seguimento e acaba por não ser realizado, e “só muito parcialmente veio a ter alguma concretização, já depois da morte do seu autor”⁶³⁴. Ao olharmos para uma planta atual de Lisboa o que resta dessa intervenção não é visível (fig. 92), e a margem ribeirinha continua ainda com um desenho recortado, e com obstáculos que impedem a relação direta da cidade com o rio: a linha de caminho de ferro, e a Avenida 24 de Julho.

⁶³³ *Idem, ibidem*

⁶³⁴ BARATA, Ana – **Lisboa “caes da Europa”: Realidades, Desejos e Ficções para a cidade 1860 – 1930**, Lisboa: Edições Colibri – IHA/Estudos de Arte Contemporânea, FCSH – Universidade Nova da Lisboa, 2010, p. 83

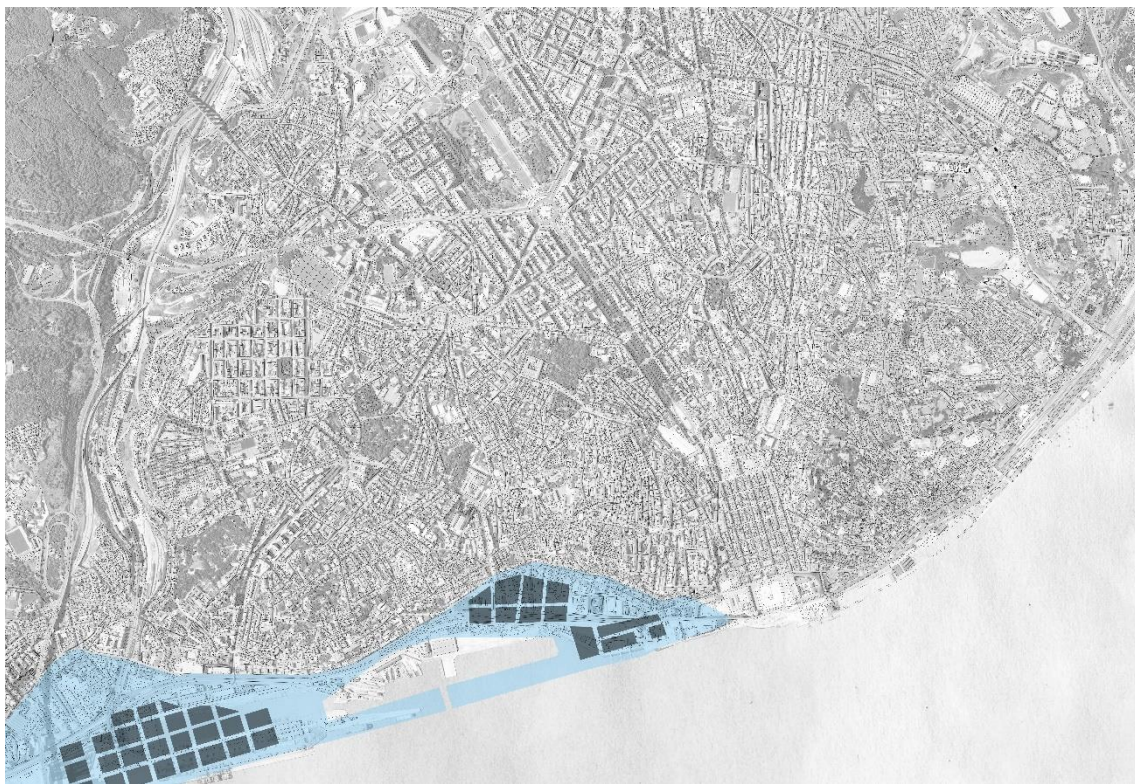


Fig. 91 – Elaborado pela autora – Sobreposição do Plano de Pézerat, 1865, com a planta atual de Lisboa

Memória sobre dokas comerciais, bairros marítimos, porto militar sobre a margem direita do Tejo, e caminho de ferro comercial, estratégico, e testa dos caminhos de ferro europeus - 1867

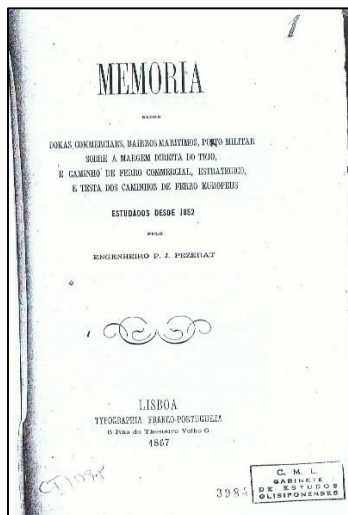


Fig. 92 – PÉZERAT, Pedro José – Capa do Estudo publicado em 1867.

Piérre Joseph Pézerat afirma estar preocupado com estes temas “desde 1852, não tem cessado de estudar todas as questões técnicas, (...) apresentando sucessivamente, e com constantes aperfeiçoamentos, diversos projectos, que tem sido esquecidos nos diversos ministérios”⁶³⁵. Com a consciência de que os seus planos não seriam realizados volta a ocupar-se da elaboração de um plano para as margens do Tejo. Estudo esse que seria publicado em 1867 sob o título *Memória sobre dokas comerciais, bairros marítimos, porto militar sobre a margem direita do Tejo, e caminho de ferro*

⁶³⁵ PÉZERAT, Pierre Joseph – **Memória sobre dokas comerciais, bairros marítimos, porto militar sobre a margem direita do Tejo, e caminho de ferro comercial, estratégico, e testa dos caminhos de ferro europeus**. Lisboa: Typographia Franco – Portugueza, 1867, p. 4

comercial, estratégico, e testa dos caminhos de ferro europeus (fig. 93). Enquanto nos restantes estudos publicados os principais assuntos abordados seriam, respetivamente: a construção das docas, e a salubridade; este estudo recai principalmente na definição do que seria o caminho de ferro que ligaria Lisboa a Sintra.

Uma vez mais o seu discurso inicia-se com a descrição das “vantagens marítimas, e comerciais que apresenta a posição geographica de Lisboa, a magnificência do seu porto natural, que não carece, senão ser completado com a arte”⁶³⁶. Esta intervenção que iria exaltar e completar o que a natureza ofereceu à cidade passaria pela “construcção de dockas e armazéns para commercio; de caldeiras ou portos fechados, para refugio da armada nacional, suas construcções navaes, o armamento e desarmamento de suas frotas”⁶³⁷. Estas seriam as premissas de todos os seus planos apresentados até à data, e nas suas palavras seria o necessário “para se convencerem que, esta capital, póde tornar-se um dos mais bellos portos da Europa, e um dos principaes centros de relações internacionais”⁶³⁸, se também “a rede de caminhos de ferro peninsulares, haja tornado Lisboa, cabeça dos caminhos de ferro do continente”⁶³⁹.

Nas suas palavras “a prosperidade e o engrandecimento de Lisboa, assentam sobre a realização de um estabelecimento marítimo e commercial completo”⁶⁴⁰, e não existiria ninguém que desejasse mais que Pézerat, ver realizado “o grande projecto de dockas de commercio, de porto militar, e da cidade marítima”⁶⁴¹. Que transformando a imagem de Lisboa “será sem contrariedade, de uma

⁶³⁶ *Idem*, p. 3

⁶³⁷ *Idem, ibidem*

⁶³⁸ *Idem, ibidem*

⁶³⁹ *Idem*, p. 3 - 4

⁶⁴⁰ *Idem*, p. 10

⁶⁴¹ *Idem*, p. 14

magnificência, que não haverá outra cidade da Europa, que o possa representar; nem mesmo Paris com todo o luxo da sua reconstrução”⁶⁴².

O facto de não ser dada a devida atenção aos seus planos, não faz com que Pézerat deixe de se questionar sobre estes assuntos. Não tendo a “pretenção de apresentar projectos definitivos e completos, isentos de qualquer modificação”⁶⁴³, uma vez mais se publica um dos seus “projectos sobre as dockas de Lisboa, e a cidade marítima, a fundar nos atterros da margem direita do Tejo, desde o Arsenal até à Torre de Belém, estudos que completa[va], com o de um caminho de ferro, ao mesmo tempo commercial e estratégico”⁶⁴⁴. Neste seu estudo faz uma cronologia dos seus planos apresentados, acompanhando-os com uma descrição. Os seus primeiros estudos sobre os terrenos da margem direita do Tejo “datam de 1852, e estes limitavam-se então a um bairro marítimo em frente da Boa Vista e da Praia de Santos”⁶⁴⁵, mas após conversa com o General Sá da Bandeira, surge a ideia “para que os continuasse até á Torre de Belem (...) unicamente guiado por uma ideia grandiosa”⁶⁴⁶. Seguindo-se o levantamento de “plantas geodésicas, e hydrographicas, assim como em sondagens”⁶⁴⁷. Em 1865, é “nomeado membro de uma comissão encarregada de apresentar um projecto rellativo a dockas, e ao caminho de ferro de Cintra”⁶⁴⁸, surgindo a sua segunda publicação, onde resumidamente apresenta os planos para um aterro cujos “terrenos a ganhar sobre a margem direita do Tejo, desde o Arsenal da Marinha, até á Torre de Belem, e demarcados pelas margens actuaes do rio, e um caes

⁶⁴² *Idem, ibidem*

⁶⁴³ *Idem*, p. 16

⁶⁴⁴ *Idem, ibidem*

⁶⁴⁵ *Idem*, p. 16-17

⁶⁴⁶ *Idem*, p. 17

⁶⁴⁷ *Idem, ibidem*

⁶⁴⁸ *Idem*, p. 18

marginal em linha recta”⁶⁴⁹, são destinados “para constru  es de uma cidade commercial, e marítima (...) a docka de comm  cio, e o porto militar”⁶⁵⁰. Este seu segundo projeto apresenta algumas diferenças em relação ao primeiro: não são o facto de alargar a intervenção até    Torre de Belém, mas também de se estender pela margem sul do Tejo, onde colocaria todos os programas portuários. Conseguindo assim mais espaço na margem norte para a construção do dito bairro marítimo, e do porto de Lisboa na Praia de Santos.

A localização deste porto de Lisboa e das suas docas era um assunto importante a ser abordado. Porque se alguns planos previam a sua construção perto de Belém, em palavras suas, “o estabelecimento de dockas comerciais em Belem (...), nunca se poderiam construir, em razão de um fundo de rocha, que tornaria a profunda   o impraticável”⁶⁵¹, por outro lado a localização do grande entreposto comercial nesta zona “nunca seria aceite pelos negociantes, salvo se Lisboa, abandonada pela classe commercial, e suplantada por uma nova cidade exclusiva para o commercio, creada em Belem e Bom Sucesso, perdesse a vida commercial e industrial”⁶⁵². Pézerat elabora as suas críticas ao plano apresentado pelo Conde Claranges Lucotte, como forma de demonstrar as desvantagens de um projeto que seguisse estas ideias.

O plano do Conde Claranges Lucotte ocuparia “todos os terrenos da margem direita a conquistar sobre o Tejo, desde o Arsenal até    Torre de Belem, com a condição de ahi crear uma docka commercial, e de construir gratuitamente (...) um caminho de ferro, desde estas dockas, até a uma estação projectada, cobre os aterros da Boavista”⁶⁵³. Para Pi  re Joseph Pézerat este projeto

⁶⁴⁹ *Idem*, p. 20

⁶⁵⁰ *Idem*, p. 22

⁶⁵¹ *Idem*, p. 4

⁶⁵² *Idem, ibidem*

⁶⁵³ *Idem*, p. 4-5

apresentava inúmeras desvantagens, sendo a principal delas: “o estabelecimento de um caminho de ferro, percorrendo um caes marginal de cinco kilometros, interceptando, por conseguinte, toda a comunicação dos novos quarteirões com o rio, que deve pelo contrario ficar livre”⁶⁵⁴. O facto de o caminho de ferro criar um obstáculo à relação dos novos quarteirões com o rio não era o único aspecto mal pensado, o facto de “ser prolongado sobre uma praia de areia ao nivel do mar desde as dockas de Belem, até à Cruz Quebrada, donde, começando a entrar na terra, por meio de tuneis, e viadutos, com rampas excessivas (...) para ganhar na [sua] extensão (...) os duzentos noventa e dois metros de altura da estação de Cintra, acima do nivel do mar”⁶⁵⁵, e o facto de percorrer este itinerário “não se aproximando de nenhuma população, percorrendo apenas um solo improdutivo”⁶⁵⁶, tornavam este projeto duvidoso, e criava assim razões suficientes para que fosse substituído pelo caminho de ferro proposto por Pézerat.

O caminho de ferro que Piérre Joseph Pézerat propunha faria a ligação de Lisboa a Sintra, mas não exclusivamente com Sintra. Porque teria compreendido “a conveniência de poder comunicar Lisboa com Cintra, por meio de um caminho de ferro, mas quando fosse por um pequeno ramal de dois ou três kilómetros, com um caminho de ferro de maior importância”⁶⁵⁷. Por comparação com o plano apresentado pelo Conde Claranges Lucotte, Pézerat afirma que “em vez de percorrer um terreno inconveniente, sem população, nem produção, com rampas excessivas, e despesas enormes em tuneis e viadutos, ter-se-iam aproveitado todas as magnificas aldeias, que povoam quasi sem interrupção a estrada de Lisboa a Cintra”, e que fazendo esta parte de um maior caminho de ferro que se prolongava “por Pêro Pinheiro, Mafra, Torres Vedras, Caldas da Rainha, Alcobaça, Marinha Grande, Batalha, e

⁶⁵⁴ *Idem*, p. 5

⁶⁵⁵ *Idem*, p. 6-7

⁶⁵⁶ *Idem*, p. 7

⁶⁵⁷ *Idem*, p. 23-24

Leiria até Pombal, para se reunir com o caminho do norte”⁶⁵⁸, teríamos então “o mais oportuno, e mais útil dos caminhos de ferro portugueses”⁶⁵⁹, porque percorreria a parte mais produtiva de todas as províncias de Portugal.

Além do seu papel, de transporte de gentes, bens e mercadorias, este caminho de ferro, tinha também o papel de intervir na defesa do território lisboeta, tornando-se “o primeiro elemento estratégico”⁶⁶⁰, porque ligaria “Peniche, para apoiar a esquerda das forças nacionais, e Santarém, para apoiar a sua direita, ligando estas duas praças”⁶⁶¹. Lisboa encontrar-se-ia protegida, e na eventualidade de um cerco “conservaria todos os recursos precisos para o seu abastecimento”⁶⁶², porque esses “recursos defensivos de Lisboa, quer em gente, quer em munições”⁶⁶³ se encontrariam em permanente e rápida comunicação. “Em vez do antigo método de reductos e fortes, em volta de uma praça como Lisboa”⁶⁶⁴, este deveria ser o sistema de defesa estudado, uma vez que tendo Peniche e Santarém, “formando a direita, e a esquerda da sua frente de operação”⁶⁶⁵, encontraríamos o território lisboeta “apoiado sobre duas boas praças de guerra, e flanqueadas de um lado pelo mar e de outro pelo Tejo”.

Este estudo aqui abordado pode ser entendido como uma nova versão dos que anteriormente foram referidos, porque se baseia nos mesmo ideais expostos e aprofunda as mesmas temáticas. Apesar do principal assunto explorado ser o da construção da linha do caminho de ferro até Sintra,

⁶⁵⁸ *Idem*, p. 24

⁶⁵⁹ *Idem*, p. 7

⁶⁶⁰ *Idem*, p. 27

⁶⁶¹ *Idem, ibidem*

⁶⁶² *Idem, ibidem*

⁶⁶³ *Idem, ibidem*

⁶⁶⁴ *Idem*, p. 28

⁶⁶⁵ *Idem*, p. 28

também são referidas outras questões, como a pertinência da construção do porto de Lisboa, e da sua localização. Temas esses que já anteriormente tinham sido apresentadas. Porém apesar de todos os esforços, e das inúmeras versões dos planos que Pézerat apresentou, os seus projetos são esquecidos e não deixam na cidade a sua marca.

4. Considerações Finais

Durante o período estudado começam a surgir vários projetos que seguindo uma lógica de conjunto procuravam dar a Lisboa um meio de se melhorar, aformosear e embelezar, e atingir os níveis de progresso observados noutras capitais europeias. Uma particularidade de muitos dos planos apresentados nesta época é o facto de se centrarem sobre duas zonas ou eixos, nomeadamente, o eixo orientado a este-oeste, que se desenvolve pela margem do rio Tejo, ou o eixo orientado a norte-sul, que se desenvolve através da atual Avenida da Liberdade.

Ambos os planos abordados neste trabalho se desenvolvem segundo estes eixos. E tanto Alfredo de Andrade como Piérre Joseph Pézerat nos apresentam um plano para Lisboa, que segundo uma lógica de conjunto, se desenvolve maioritariamente ao longo do eixo ribeirinho.

Tanto Andrade como Pézerat apresentam propostas para a reformulação da zona ribeirinha. Mas se Piérre Joseph Pézerat se foca no eixo ribeirinho, Andrade prevê também o crescimento da cidade para norte através do desenho de uma grande avenida arborizada. Alfredo de Andrade pensava na frente ribeirinha, na expansão da cidade para norte, e na ampliação da Praça do Comércio, contudo estes aspetos surgem tratados num único plano. E Pézerat apesar de o seu trabalho ser publicado três vezes distintas, cada uma destas publicações surge como uma revisão e aprofundamento das questões referidas nas propostas anteriores.

Comparando os planos é possível observar as semelhanças e diferenças entre estes. Ambos propõem a reformulação da margem ribeirinha através de um aterro que seguiria em linha reta, desde a Torre de Belém até à zona da Boavista e da Praça do Comércio. Andrade acaba por revelar a sua vertente mais monumental e desenhar o aterro com 500 metros, enquanto Pézerat se fica pelo desenho do mesmo até aos 40 metros a sul da Torre de Belém. Ambos delimitam o aterro com o desenho de uma avenida marginal, mas acabam por se diferenciar quando se fala nos motivos que os levam a desenhar os seus planos desta maneira. Enquanto Andrade desenhava o aterro com o objetivo de aí desenvolver a sua ideia de uma cidade ideal que é pontuada por edifícios públicos e monumentos

unidos por amplas avenidas arborizadas, já Pézerat desenha o aterro para a construção de um novo bairro que conciliasse todas as questões de salubridade e bem estar público.

Apesar de ambos delimitarem o aterro com o desenho de uma rua ou avenida marginal, fazem-no por motivos diferentes: enquanto Pézerat pretendia fazer a ligação mais cómoda com os Jerónimos e a Torre de Belém, Andrade volta uma vez mais a demonstrar a sua inclinação para realizações mais monumentais, e projeta uma grande avenida arborizada com o objetivo de além de dar uma nova cara à cidade, lhe oferecer um parque contínuo, ou passeio cenográfico.

Também ambos se debruçam sobre as melhorias devidas ao porto de Lisboa, apesar de uma vez mais o fazerem de maneira diferente. Andrade desenha três portos: dois para apoio do Arsenal da Marinha e da Alfândega, e um terceiro para o novo porto. Pézerat apresenta um estudo acerca das vantagens que traria a Lisboa a construção de um novo porto que fosse constituído por um sistema de docas e se encontrasse relacionado com um caminho de ferro, porque na sua opinião, seria a maneira de trazer o progresso a Lisboa, e de a tornar no maior entreposto comercial e na cabeça dos caminhos de ferro da Europa.

A acumulação de lamas, depósitos infectos e dejetos nesta na zona da Boavista, acaba por decretar que se proceda com urgência à transformação das Praias da Boavista e de Santos, como forma de melhorar a salubridade da cidade, e de acabar com os perigos dos surtos de epidemias. Este é um dos objetivos principais do plano apresentado por Pézerat, que na sua primeira publicação (1854), resolveria a situação, com um sistema de docas fechadas, que manteriam o nível da maré cheia e esconderiam essas lamas. Nos seus planos posteriores (1865 e 1867) tentava resolver o problema através do aterro, enquanto se preocupa com as questões de salubridade, comodidade, e bem estar no interior dos edifícios. Quanto ao plano de Andrade, não há conhecimento que este tenha sido desenvolvido com o intuito de tratar das lamas da Boavista, sendo apenas possível especular se com a realização deste projeto o problema se resolveria, e por comparação com o plano de Pézerat que

acabava por resolver o problema através do aterro, também seria possível que a proposta de Andrade o fizesse uma vez que também se debruça sobre esta temática.

Várias foram as propostas que propunham reformular a zona ribeirinha, desde as que pretendiam melhorar, aformosear e embelezar a linha de costa desde a Praça do Comércio até Belém através de aterros, como outras que se focavam no desenvolvimento do porto de Lisboa. Enquanto uns se preocupariam com oferecer uma nova face à cidade para quem a ela chegava através do rio, outros apostam em questões mais práticas e tentam trazer o progresso à capital portuguesa através da melhoria do seu porto e das ligações com a restante Europa.

O problema das lamas e depósitos infectos é mais tarde resolvido, mas nenhum dos planos aqui abordados é efetivamente realizado. Apesar do plano de Pézerat (1854) ter tido em parte consequências práticas, quando se iniciam as obras do Aterro da Boavista, a sua realização parcial não resolve completamente o problema da salubridade que se sentia na época, e mais tarde voltam a surgir novos surtos de epidemias.

Ao observarmos na atualidade a zona ribeirinha de Lisboa, o que vemos é que vários aterros foram sendo feitos, e se em oitocentos a margem apresentava um desenho recortado, este já não é tão acentuado, mas ainda se verifica. Porém se os planos aqui abordados rompiam com essa irregularidade através de uma rua ou avenida marginal que estabelecia assim a relação com o rio, o que poderia ser hoje algo que seguisse esse princípio, seria a Avenida 24 de Julho, e a Avenida da Índia. Como Piérre Joseph Pézerat pretendia com o seu projeto, poder-se-ia fazer a ligação com Belém. Contudo nestas não se verifica o que seria o principal objetivo de Andrade: a sua definição através da ideia do boulevard, para que se desenvolva um parque arborizado contínuo, com a função de um passeio cenográfico onde a cidade observava o rio. Nos dias de hoje, na zona ribeirinha temos uma avenida, que poderia seguir a ideia de um boulevard marginal, mas que devido à construção de sucessivos aterros, e da linha de caminho de ferro, vê a relação com rio cortada.

Na época de Oitocentos, outras questões são abordadas nestes planos não realizados, nomeadamente o crescimento da cidade para norte seguido um eixo orientado sensivelmente NO-SE, definido pela sequência Praça do Comércio-Baixa Pombalina-Rossio-Passeio Público. Muitos dos planos apresentados nesta época abordam este eixo propondo uma avenida que se iniciaria no extremo norte do Passeio Público. Contudo com a construção da nova Avenida da Liberdade, segundo o projeto de Ressano Garcia que inicialmente seguiria este conceito, mas posteriormente acaba por substituir o dito Passeio Público, outros planos começam a sugerir o prolongamento da Avenida da Liberdade.

Dos planos abordados neste estudo, o que prevê o crescimento da cidade neste sentido é o plano de Alfredo de Andrade. Que comparando com o plano da avenida de Ressano Garcia, apesar de seguirem a mesma orientação, as mesmas dimensões, de ambos apresentarem o desenho de uma praça circular, e de seguirem no prolongamento do Passeio Público integrando-o no primeiro troço, apresentam algumas diferenças conceituais. Enquanto Andrade utilizaria a praça como um fundo arquitetónico prolongando-a para norte, a Avenida da Liberdade que observamos na atualidade, serve como ponto de inflexão da expansão urbana, e lança as bases para a aplicação de um novo plano de conjunto, que acabaria por definir grande parte da zona norte de Lisboa, o Plano das Avenidas Novas, também da autoria de Ressano Garcia.

As transformações que se verificaram na cidade criaram o desejo de que Lisboa alcançasse os níveis de desenvolvimento de outras capitais europeias. Foi este desejo que impulsionou a apresentação de vários projetos que expressavam estes anseios e expectativas para a cidade. Aterros, grandes avenidas, novos bairros, e portos, procuravam trazer à capital o progresso que lhe era devido, completando pela intervenção humana as vantagens que a natureza tinha oferecido à cidade. Estes planos, apesar de não terem sido concretizados, por serem demasiado ambiciosos, por serem considerados utópicos, ou por estarem à frente do seu tempo, fazem parte da história de Lisboa, funcionando não só como um exemplo das transformações que a cidade poderia ter sofrido, mas também

como representativos do pensamento da época. Esta parte da história da cidade não pode ser esquecida, porque mesmo não deixando marcas físicas, estes planos utilizaram conceitos que mais tarde se verificaram no urbanismo da cidade: a cria  o de aterros como forma de ganhar terreno ao rio, a constru  o de uma avenida do Terreiro do Paço a Belém, assim como um caminho de ferro, e o rasgamento de um boulevard que oriente o crescimento da cidade para norte. Por outro lado, outros conceitos foram deixados para tr  s: a utiliza  o dos aterros para a constru  o de um novo bairro marítimo que relacionasse a cidade com o rio, uma avenida do Terreiro do Paço a Belém que se desenvolvesse pela margem do rio Tejo, assim como o caminho de ferro marginal, ou o prolongamento da Avenida da Liberdade mais para norte atravessando o atual Parque Eduardo VII. Conclui-se assim que são estas ideias postas de parte que realmente funcionam como um modelo das altera  es que poderiam ter sido efetuadas na cidade.

5. Bibliografia

ALMEIDA, Fialho – Lisboa Monumental, in: **Ilustração Portuguesa**. Lisboa. II vol. (29/10/1906)

ANDRADE, Ruy de – **Arquitectura de Alfredo de Andrade**. Lisboa: [s.n.], 1960

ANDRÉ, Paula, A cidade desejada como laboratório crítico da cidade real: Pierre Joseph Pezerat, in, **Arquitecturas do Mar, da Terra e do Ar – Arquitectura e Urbanismo na Geografia e na Cultura**. Lisboa: Academia de Escolas de Arquitectura e Urbanismo de Língua Portuguesa, 2014. p. 222-230

BARATA, Ana – **Lisboa “caes da Europa”: Realidades, Desejos e Ficções para a cidade 1860 – 1930**, Lisboa: Edições Colibri – IHA/Estudos de Arte Contemporânea, FCSH – Universidade Nova da Lisboa, 2010

BARATA, Ana - Lisboa “caes da Europa”: Alguns projectos não realizados para a zona ribeirinha da cidade entre 1860-1930. In **Arte Teoria: Revista do Mestrado de Teorias de Arte da Faculdade de Belas-Artes da Universidade de Lisboa**, Lisboa: Faculdade de Belas-Artes, nº7 (2005)

BERGER, Francisco Gentil; BISSAU, Luis; TOUSSAINT, Michel - **Guia de arquitectura: Lisboa 94**. Lisboa: Associação dos Arquitectos Portugueses, 1994

COSTA, L. de Mendonça e – Melhoramentos de Lisboa: Ponte sobre o Tejo, in: **Occidente**. Lisboa. 12º ano, XII Volume, nº 380 (11/07/1889)

COSTA, Lucília Verdelho da – **Alfredo de Andrade 1839-1915**. Universidade Nova de Lisboa: Faculdade de Ciências Sociais e Humanas, 1997, Tese de Doutoramento: História da Arte

DIAS, Manuel Graça – Lisboa futurista: Prévia, célebre, pouca e tardia. In **Rossio: Estudos de Lisboa**, Lisboa: Gabinete de Estudos Olissiponenses, nº5 (2015)

FERREIRA, Reinaldo – O fregoli das cidades, in: **Ilustração**. Lisboa. 1º ano, nº 15 (01/08/1926)

FERREIRA, Reinaldo – O sonho das pontes transoceânicas, in: **Ilustração**. Lisboa. 1º ano, nº 22 (16/11/1926)

FERREIRA, Teresa – **Alfredo de Andrade (1839-1915) em Portugal: Cidade, Património e Arquitectura**. Politecnico di Milano: Dipartimento DIAP, 2009, Dottorato di Ricerca: Conservazione dei Beni Architettonici XX Ciclo FRANÇA, José-Augusto – **Lisboa: história física e moral**. Lisboa: Livros Horizonte, 2008

FRANÇA, José-Augusto – **Lisboa: urbanismo e arquitectura**. Lisboa: Livros Horizonte, 1997

FRANÇA, José-Augusto – Pierre Joseph Pézerat (1801-1872): Le Dernier Architecte Néo-Classique a Lisbonne. In: **Bulletin de la Société de l'Histoire de l'Art Français**. Paris: F. de Nobele, 1977, p. 225-235

LISBOA, Maria Helena – **Os engenheiros em Lisboa: Urbanismo e Arquitectura (1850 – 1930)**, Lisboa: Livros Horizonte, 2002

MACHADO, Álvaro – Embellesamentos de Lisboa: Viaducto sobre a Avenida Ressano Garcia, in: **Occidente**. Lisboa. 29º ano, XXIX Volume, nº 996 (30/08/1906)

MACHADO, Gracinda Pinto – **Lisboa do ano 2000: Dois projectos para um futuro da cidade de há 100 anos**. Universidade do Minho: Escola de Arquitectura, Tese de Mestrado: Arquitectura

MATOS, Melo de – Lisboa no ano 2000, in: **Ilustração Portuguesa**. Lisboa. 2ª série, nº50, 1906

MOITA, Irisalva – **O livro de Lisboa**. Lisboa: Livros Horizonte, 1994

OLIVEIRA, Edmundo de – Lisboa d'aqui a vinte anos, in: **Ilustração Portuguesa**. Lisboa. II série, nº 742 (10/05/1920) PEREIRA, Nuno Teotónio - Lisboa na 2.ª metade do Séc. XX. Da conquista do

planalto à cidade-região. in **Revista de História da Arte**, Lisboa: Edições Colibri – IHA/Estudos de Arte Contemporânea, FCSH – Universidade Nova, nº.2 (2006), pp. 177-18

PAIXÃO, Rui Alexandre Gamboa – **Vida e obra do engenheiro Pedro José Pézerat e a sua actividade na liderança da Repartição Técnica da Câmara Municipal de Lisboa (1852-1872)**. Lisboa: Arquivo Municipal de Lisboa

PÉZERAT, Pierre Joseph – **Memória descritiva sobre o projecto de docka com Portos-Canaes e d'um novo Bairro Marítimo nas praias da Boa Vista, de Santos e da Rocha do Conde de Óbidos, compreendendo a rectificação do actual Bairro da Boa Vista**. Lisboa: Typographia de Manoel de Jesus Coelho, 1854

PÉZERAT, Pierre Joseph – **Relatório e Bazes para a organização de uma companhia encarregada do estabelecimento de Latrinas Inodoras na cidade de Lisboa**. Lisboa: Typographia do Jornal do Commercio, 1855

PÉZERAT, Pierre Joseph – **Mémoire sur les études d'améliorations et embellissements de Lisbonne**. Lisboa: Imprimerie Franco-Portugaise, 1865

PÉZERAT, Pierre Joseph – **Memória sobre dokas comerciais, bairros marítimos, porto militar sobre a margem direita do Tejo, e caminho de ferro comercial, estratégico, e testa dos caminhos de ferro europeus**. Lisboa: Typographia Franco – Portuguesa, 1867

SILVA, Álvaro; MATOS, Ana – Urbanismo e modernização das cidades: o “Embellazamento” como ideal, Lisboa, 1858-1891. In **Scripta Nuova: Revista Electrónica da Geografía y Ciencias Sociales**. Barcelona: Universidade de Barcelona, nº69, 1 de agosto de 2000

SILVA, Raquel Henriques da – **Lisboa Romântica: Urbanismo e Arquitectura, 1777 – 1874**. Universidade Nova de Lisboa: Faculdade de Ciências Sociais e Humanas, 1997, Tese de Doutoramento: História de Arte

SILVA, Raquel Henriques da - Lisboa reconstruída e ampliada (1758-1903). In **Lisboa 1755: O Plano da Baixa hoje**, ed. Walter Rossa e Ana Tostões, 126 – 167, Lisboa: Câmara Municipal de Lisboa (catálogo de exposição) 2008

SOCIEDADE LISBOA 94 – **Lisboa em Movimento 1850 – 1920: A modernização da cidade entre 1850 e 1920 da regeneração à grande guerra, a transformação do urbanismo, das infraestruturas, dos transportes e serviços, dos espaços sociais e públicos**. Lisboa: Livros Horizonte, Lisboa94, 1994

TERRA, Ventura – Lisboa Futura: a projectada avenida de Santos ao Cais do Sodré, in: **Ilustração Portuguesa**. Lisboa. (21/03/1910)

6. Anexos

A. Fichas

Ficha: 01: Alfredo de Andrade - Projeto de regularização da margem norte do Tejo

Projeto: Projeto de regularização da margem norte do Tejo

Data: 1857 segundo Ruy de Andrade ou 1864 segundo Teresa Ferreira e Lucília Verdelho da Costa

Autor: Alfredo de Andrade (1839-1915)

Local Margem Norte do Tejo e crescimento para Norte

Descrição e Observações:

- Não é conhecida com exatidão a data deste projeto, se Ruy de Andrade (filho de Alfredo de Andrade a data de 1857/58, já Teresa Ferreira e Lucília Verdelho da Costa datam-no de 1864/65;
- Este plano previa a regularização da margem do Tejo através de um aterro em linha reta, para construção de jardins, praças e novas zonas residenciais;
- Em conjunto com a regularização da margem, estava previsto a ampliação da Praça do Comércio, para o dobro da área;
- Andrade pensava também no crescimento da cidade para Norte, através do rasgamento de uma nova avenida, que seguiria a orientação da posteriormente proposta Avenida da Liberdade





Figura 1 - Plano de regularização da margem norte do Tejo

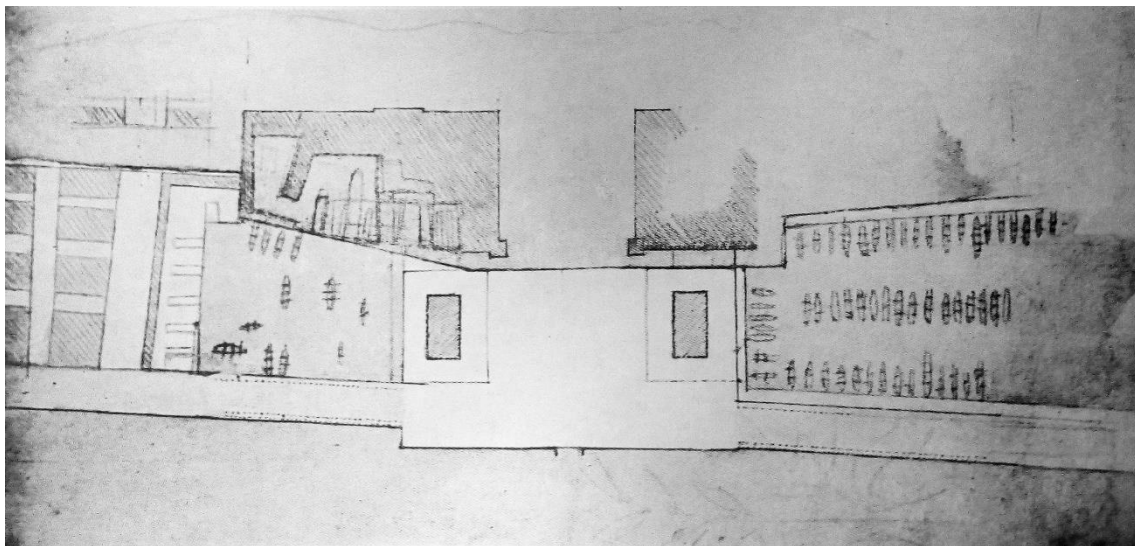


Figura 2 - Projeto de ampliação da Praça do Comércio

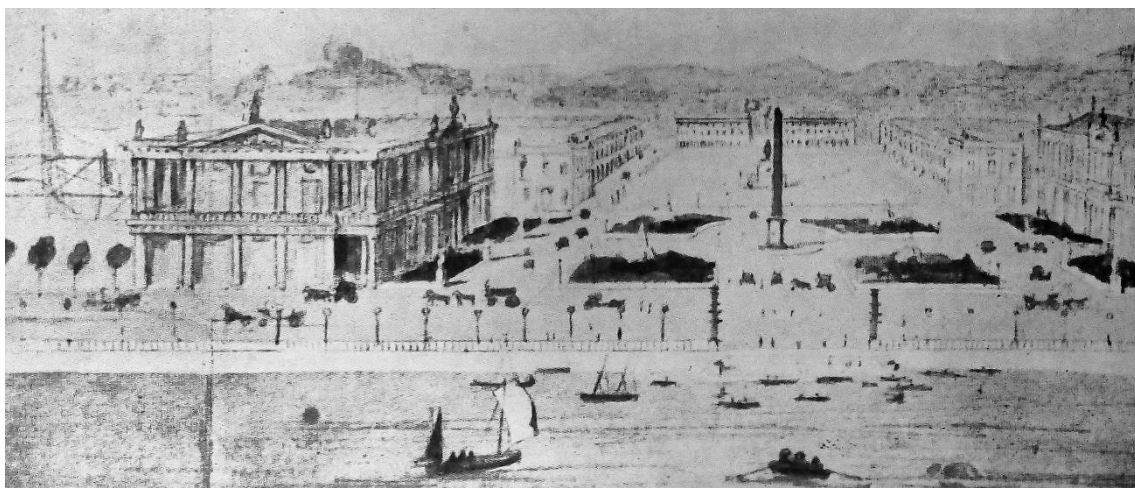


Figura 3 - Alçado da ampliação da Praça do Comércio

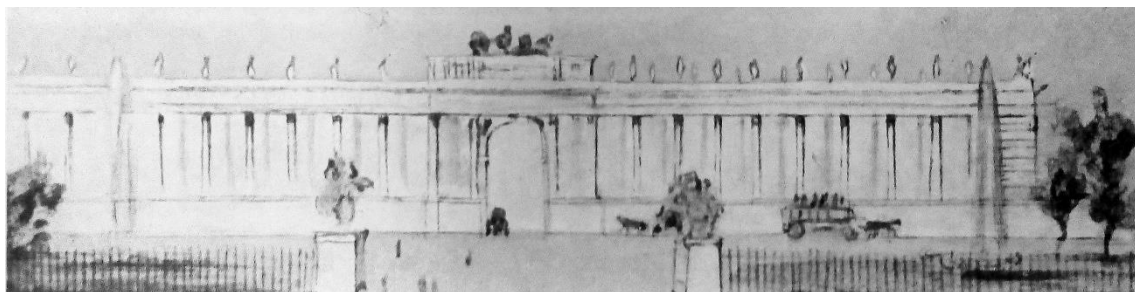


Figura 4 – Grande colunata no início da avenida

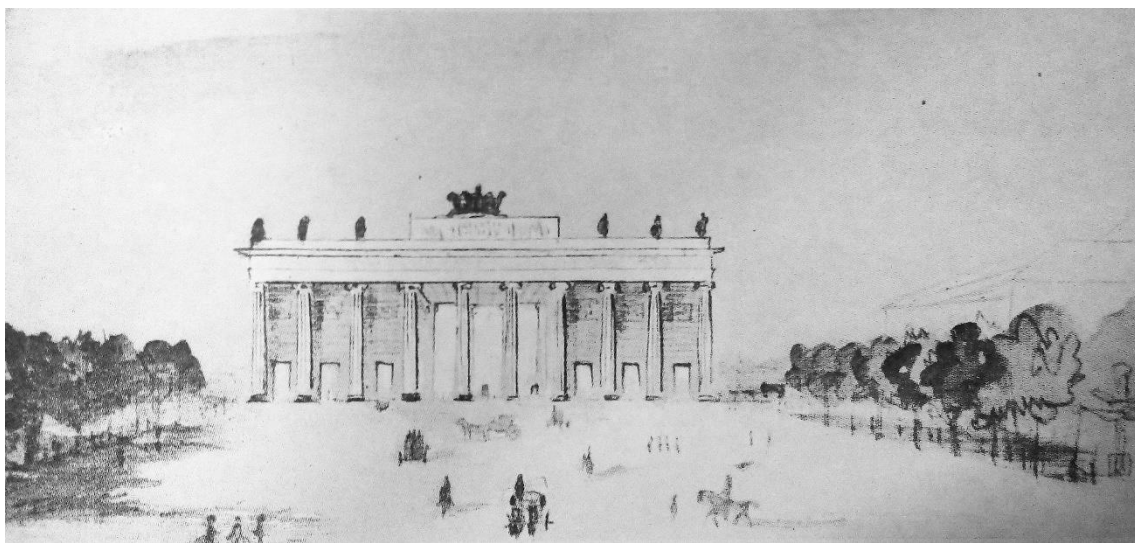


Figura 5 – Arco do Triunfo terminal da Avenida

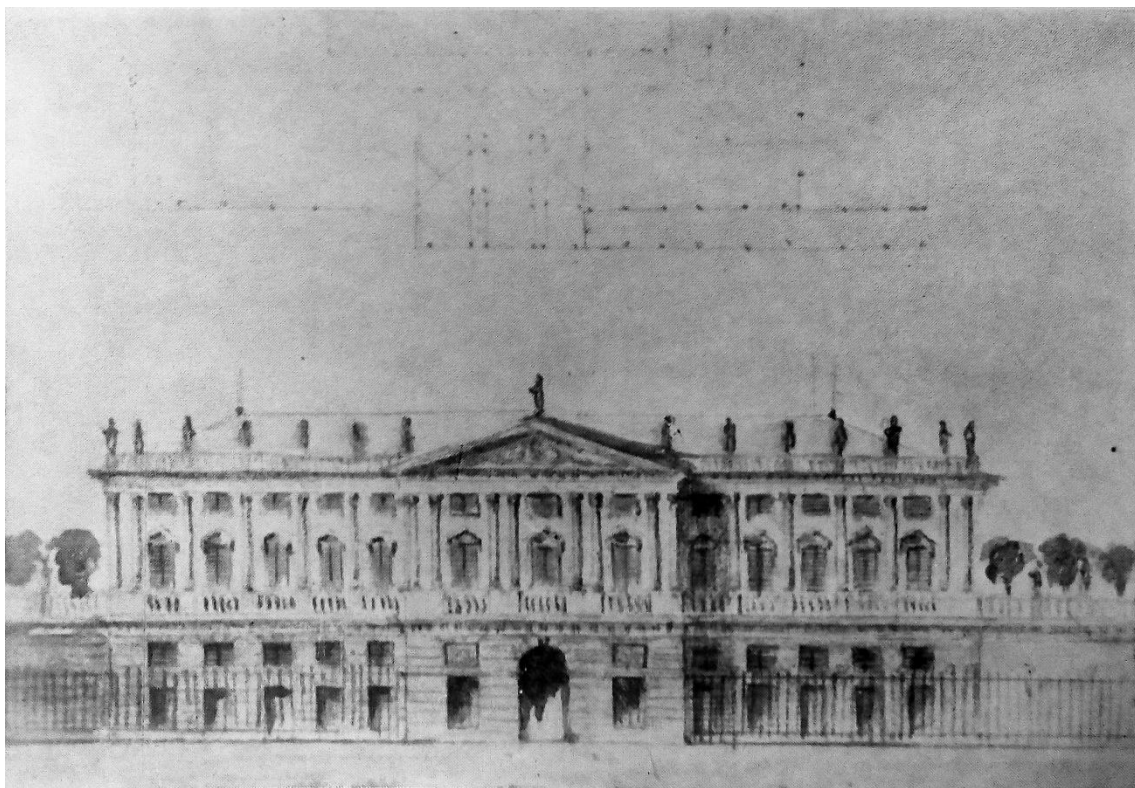


Figura 6 – Palácio de estilo império

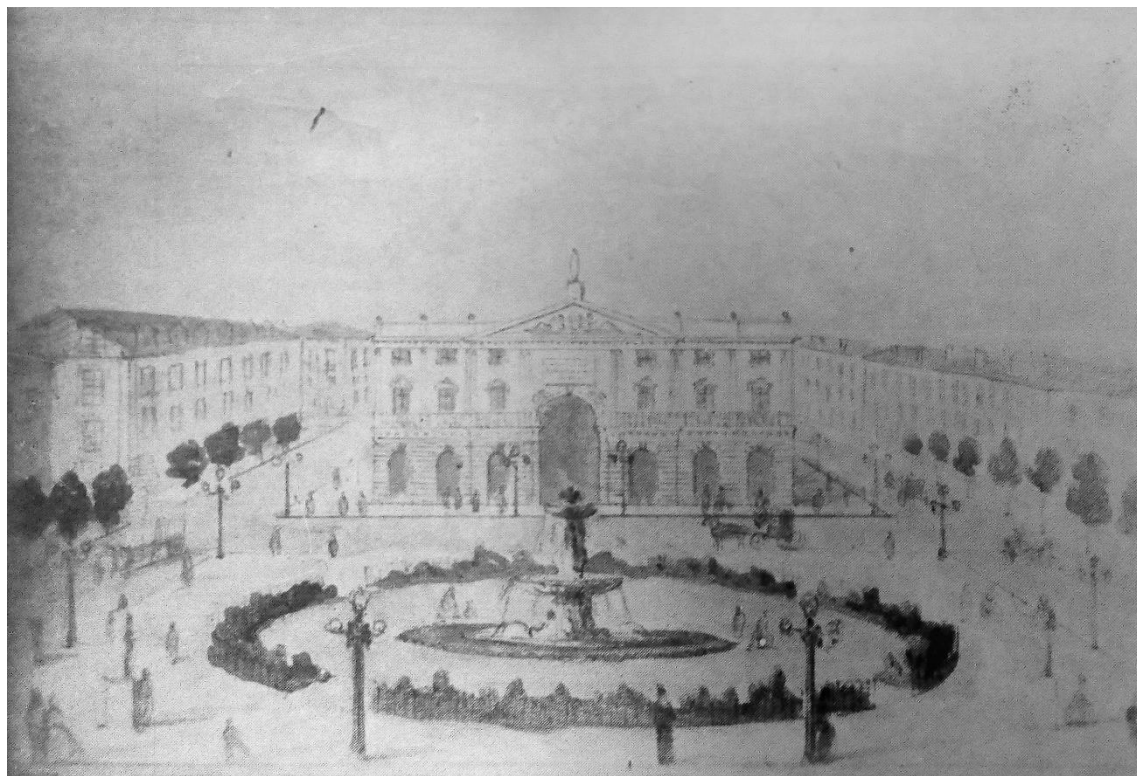


Figura 7 – Palácio e jardim de estilo império

Índice e Crédito de Imagens:

Figura. 1 - ANDRADE, Alfredo de – **Plano de regularização da margem norte do Tejo**, in ANDRADE, Ruy de – **Arquitectura de Alfredo de Andrade**. Lisboa: [s.n.], 1960

Figura. 2 - ANDRADE, Alfredo de – **Projeto de ampliação da Praça do Comércio**, in ANDRADE, Ruy de – **Arquitectura de Alfredo de Andrade**. Lisboa: [s.n.], 1960

Figura. 3 - ANDRADE, Alfredo de – **Alçado da ampliação da Praça do Comércio**, in ANDRADE, Ruy de – **Arquitectura de Alfredo de Andrade**. Lisboa: [s.n.], 1960

Figura. 4 - ANDRADE, Alfredo de – **Grande colonata no início da Avenida**, in ANDRADE, Ruy de – **Arquitectura de Alfredo de Andrade**. Lisboa: [s.n.], 1960

Figura. 5 - ANDRADE, Alfredo de – **Arco do Triunfo terminal da Avenida**, in ANDRADE, Ruy de – **Arquitectura de Alfredo de Andrade**. Lisboa: [s.n.], 1960

Figura. 6 - ANDRADE, Alfredo de – **Palácio de estilo império**, in ANDRADE, Ruy de – **Arquitectura de Alfredo de Andrade**. Lisboa: [s.n.], 1960

Figura. 7 - ANDRADE, Alfredo de – **Palácio e jardim de estilo império**, in ANDRADE, Ruy de – **Arquitectura de Alfredo de Andrade**. Lisboa: [s.n.], 1960

Bibliografia:

BARATA, Ana – **Lisboa “caes da Europa”: Realidades, Desejos e Ficções para a cidade 1860 – 1930**, Lisboa: Edições Colibri – IHA/Estudos de Arte Contemporânea, FCSH – Universidade Nova da Lisboa, 2010, p.86-87, 96

FERREIRA, Teresa – **Alfredo de Andrade (1839-1915) em Portugal: Cidade, Património e Arquitectura.** Politecnico di Milano: Dipartimento DIAP, 2009, Dottorato di Ricerca: Conservazione dei Beni Architettonici XX Ciclo

COSTA, Lucília Verdelho da – **Alfredo de Andrade 1839-1915.** Universidade Nova de Lisboa: Faculdade de Ciências Sociais e Humanas, 1997, Tese de Doutoramento: História da Arte

ANDRADE, Ruy de – **Arquitectura de Alfredo de Andrade.** Lisboa: [s.n.], 1960

LIMA, J. da Costa – **O artista Alfredo de Andrade.** Lisboa: [s.n.], 1937

Ficha: 02: Piérre Joseph Pézerat - Projecto de Docka com Porto-Canaes e d'um novo Bairro Marítimo nas Praias da Boa-Vista, de Santos e da Rocha do Conde de Óbidos

Projecto: Projecto de Docka com Porto-Canaes e d'um novo Bairro Marítimo nas Praias da Boa-Vista, de Santos e da Rocha do Conde de Óbidos, compreendendo a rectificação do actual Bairro da Boa Vista

Data: 1844-1851, publicado em 1854

Autor: Piérre Joseph Pézerat

Local Margem Norte do Tejo

Descrição e Observações:

- Este estudo é feito desde 1844, e só em 1854 é publicado;
- Este projeto é apresentado com o objetivo de fazer desaparecer os lodos da Praia da Boa Vista, e de Santos, substituindo-os por um plano de embelezamento e de utilidade;
- Outro objetivo seria satisfazer as necessidades do sistema marítimo e comercial que tanta falta fazia a Lisboa;
- O novo Bairro Maritimo da Boa Vista, é então adotado como centro da industria lisboeta, e para tal é necessário a sua regularização e o estabelecimento de comunicações diretas com o Tejo;
- Construído em aterro, com ruas retas e regulares;
- Sistema de docas com ligação direta com a estação de caminho de ferro – objetivo de tornar lisboa num dos centros comerciais mais importantes da Europa;



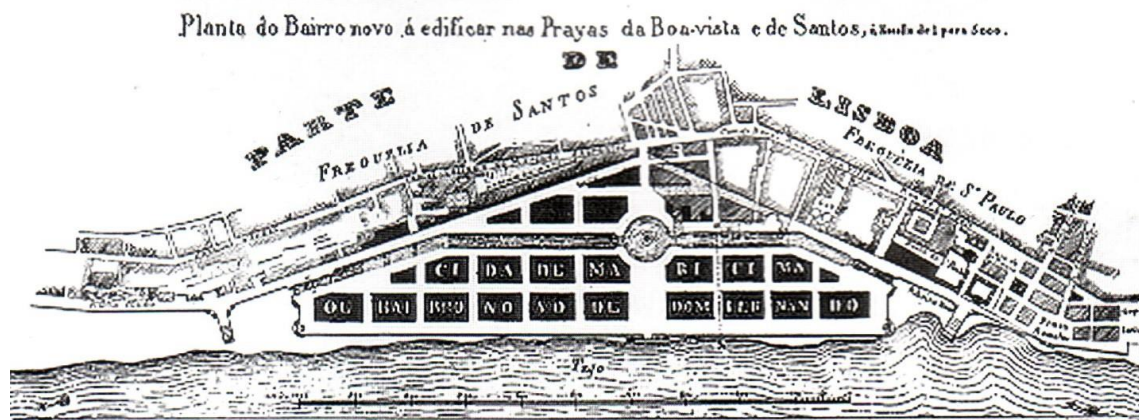


Figura 8 – Projecto de Urbanização do Bairro da Boavista a Santos



Figura 9 – Secção do Projecto de urbanização do Bairro da Boavista a Santos

Índice e Crédito de Imagens:

Fig. 1 – PÉZERAT, Piérre Joseph – **Projecto de urbanização do Bairro da Boavista a Santos**, in **Memória descritiva sobre o projecto de docka com Portos-Canaes e d'um novo Bairro Marítimo nas praias da Boa Vista, de Santos e da Rocha do Conde de Óbidos**, compreendendo a rectificação do actual Bairro da Boa Vista. Lisboa: Typographia de Manoel de Jesus Coelho, 1854

Fig. 2 - PÉZERAT, Piérre Joseph – **Secção do Projecto de urbanização do Bairro da Boavista a Santos**, in **Memória descritiva sobre o projecto de docka com Portos-Canaes e d'um novo Bairro Marítimo nas praias da Boa Vista, de Santos e da Rocha do Conde de Óbidos**, compreendendo a rectificação do actual Bairro da Boa Vista. Lisboa: Typographia de Manoel de Jesus Coelho, 1854

Bibliografia:

PÉZERAT, Pierre Joseph – **Memória descritiva sobre o projecto de docka com Portos-Canaes e d'um novo Bairro Marítimo nas praias da Boa Vista, de Santos e da Rocha do Conde de Óbidos**, compreendendo a rectificação do actual Bairro da Boa Vista. Lisboa: Typographia de Manoel de Jesus Coelho, 1854

PÉZERAT, Pierre Joseph – **Relatório e Bazes para a organização de uma companhia encarregada do estabelecimento de Latrinas Inodoras na cidade de Lisboa**. Lisboa: Typographia do Jornal do Commercio, 1855

PÉZERAT, Pierre Joseph – **Mémoire sur les études d'améliorations et embellissements de Lisbonne**. Lisboa: Imprimerie Franco-Portugaise, 1865

PÉZERAT, Pierre Joseph – **Memória sobre dokas comerciais, bairros marítimos, porto militar sobre a margem direita do Tejo, e caminho de ferro comercial, estratégico, e testa dos caminhos de ferro europeus.** Lisboa: Typographia Franco – Portugueza, 1867

PAIXÃO, Rui Alexandre Gamboa – **Vida e obra do engenheiro Pedro José Pézerat e a sua actividade na liderança da Reparti  o Técnica da Câmara Municipal de Lisboa (1852-1872).** Lisboa: Arquivo Municipal de Lisboa

FRANÇA, José-Augusto – Pierre Joseph Pézerat (1801-1872): Le Dernier Architecte N  o-Classique a Lisbonne. In: **Bulletin de la Soci  te de l'Histoire de l'Art Français.** Paris: F. de Nobele, 1977, p. 225-235

Ficha: 03: Piérre Joseph Pézerat - Études d'Ameliorations et Embellissements de Lisbonne

Projecto: Études d'Ameliorations et Embellissements de Lisbonne

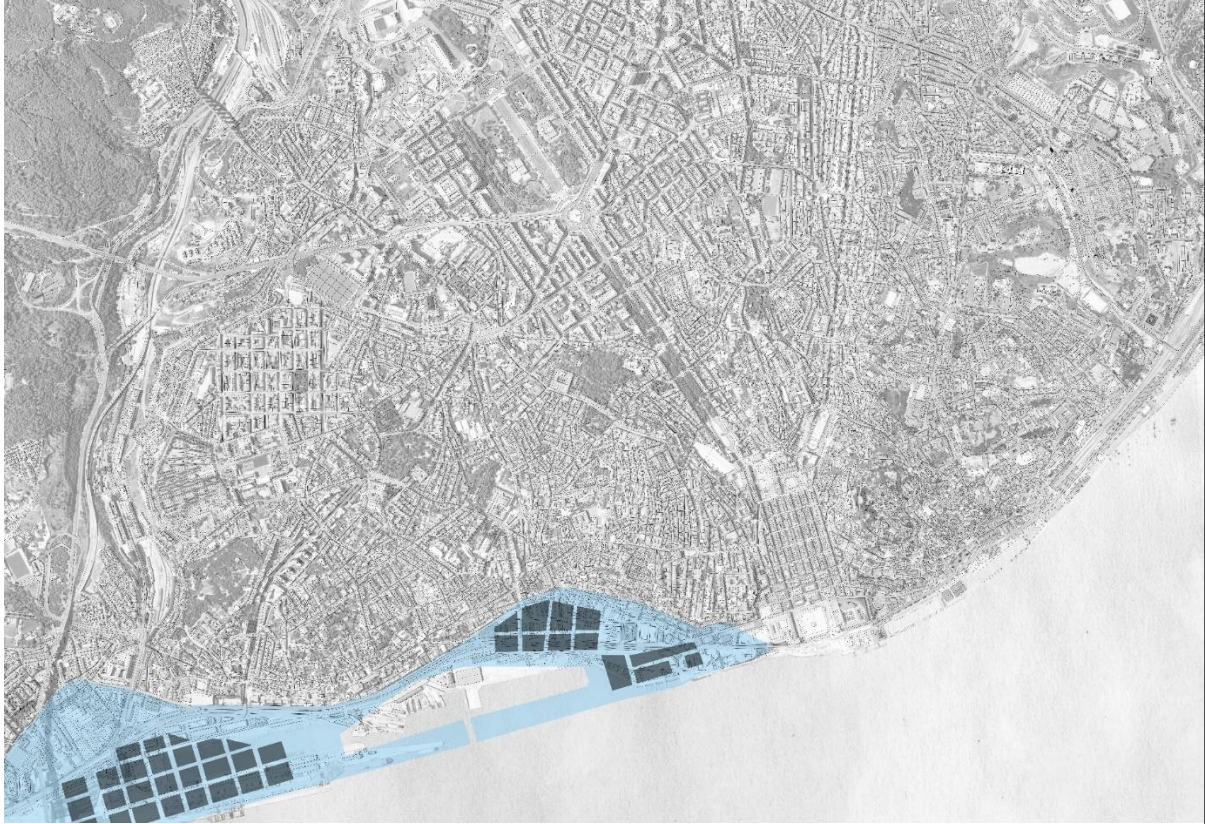
Data: Publicado em 1865

Autor: Piérre Joseph Pézerat

Local Margem Norte do Tejo até Belém, e margem Sul

Descrição e Observações:

- 25 a 30 km de ruas novas, praças, e edifícios públicos;
- Lisboa, pela sua posição geográfica, pelo seu clima, e pela sua beleza natural, tem o dever de se tornar no maior entreposto comercial da Europa: “la tête des chemins de fer d'Europe”;
- Para tal é proposta a construção de porto-canaes, como forma de relacionar diretamente a cidade com o rio, e que se ligam ao caminho de ferro também proposto que ligaria Lisboa a Sintra, pela marginal;
- Todos os terrenos restantes seriam ocupados com o objetivo de tornar Lisboa numa verdadeira cidade comercial;
- O aterro proposto é feito em linha reta, tirada a 40 metros a sul da Torre de Belém, sendo que neste aterro que se encontrariam os edifícios públicos, e as novas habitações, seguindo uma métrica ortogonal e regular;
- Todas as novas habitações tinham previstas a construção de um novo sistema de esgoto, como forma de evitar a propagação de doenças;



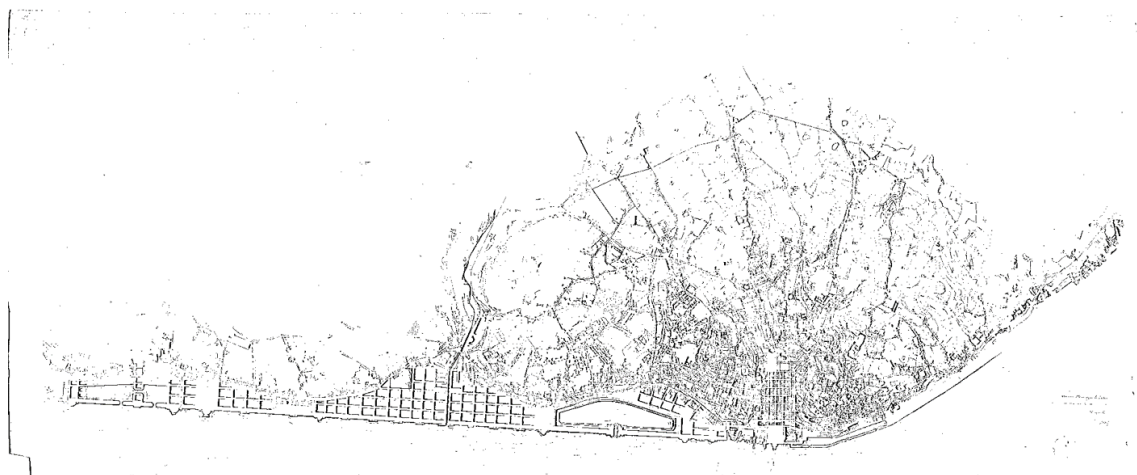


Figura 10 - Alargamento da intervenção à margem sul do Tejo e alargamento da zona de intervenção urbanística até junto da Torre de Belém

Índice e Crédito de Imagens:

Fig. 10 – PÉZERAT, Pierre Joseph – **Alargamento da intervenção à margem sul do Tejo e alargamento da zona de intervenção urbanística até junto da Torre de Belém**, in *Mémoire sur les études d'améliorations et embellissements de Lisbonne*. Lisboa: Imprimerie Franco-Portugaise, 1865

Bibliografia:

PÉZERAT, Pierre Joseph – **Memória descritiva sobre o projecto de docka com Portos-Canaes e d'um novo Bairro Maritimo nas praias da Boa Vista, de Santos e da Rocha do Conde de Óbidos, compreendendo a rectificação do actual Bairro da Boa Vista**. Lisboa: Typographia de Manoel de Jesus Coelho, 1854

PÉZERAT, Pierre Joseph – **Relatório e Bazes para a organização de uma companhia encarregada do estabelecimento de Latrinas Inodoras na cidade de Lisboa**. Lisboa: Typographia do Jornal do Commercio, 1855

PÉZERAT, Pierre Joseph – **Mémoire sur les études d'améliorations et embellissements de Lisbonne**. Lisboa: Imprimerie Franco-Portugaise, 1865

PÉZERAT, Pierre Joseph – **Memória sobre dokas comerciais, bairros marítimos, porto militar sobre a margem direita do Tejo, e caminho de ferro comercial, estratégico, e testa dos caminhos de ferro europeus**. Lisboa: Typographia Franco – Portugueza, 1867

PAIXÃO, Rui Alexandre Gamboa – **Vida e obra do engenheiro Pedro José Pézerat e a sua actividade na liderança da Repartição Técnica da Câmara Municipal de Lisboa (1852-1872)**. Lisboa: Arquivo Municipal de Lisboa

FRANÇA, José-Augusto – Pierre Joseph Pézerat (1801-1872): Le Dernier Architecte Néo-Classique a Lisbonne. In: **Bulletin de la Société de l'Histoire de l'Art Français**. Paris: F. de Nobele, 1977, p. 225-235

B. CD

Todas as imagens em anexo encontram-se no seguinte CD, foi escolhido este método, pela grande quantidade de imagens que se desejava apresentar, tanto para Andrade, como para Pézerat. No caso de Andrade são selecionados vários desenhos da sua autoria, como forma de mostrar de mostrar a sua forma de representação. De Pézerat são apresentados alguns prospetos, que no Arquivo Municipal de Lisboa aparecem associados ao seu nome, para se tentar demonstrar o fato de que Pézerat tanto estava envolvido com projetos de grande escala, como os analisados no presente estudo, assim como em projetos de escala mais pequena.

Dentro deste CD encontram-se duas pastas, cada uma delas destinada a um caso de estudo. Dentro destas pastas encontram outras com as referidas imagens, sendo que no caso de Pézerat, o nome dado ao ficheiro é referente à cota dada no Arquivo Municipal de Lisboa. Dentro do CD encontra-se também um ficheiro com os respetivos créditos das imagens.

C. Cronologia

- 1834** - Extinção das Ordens Religiosas – até ao séc.XIX o Estado não investe em equipamentos públicos – consequência na construção de edifícios públicos;⁶⁶⁶
- Década 1840** - 1º Projeto de um “boulevard” que se dirige a norte da cidade, partindo do Passeio Público – Pézerat;⁶⁶⁷
- Década 1850** - Projeto de caminho-de-ferro (Lisboa-Sintra), pelo litoral;⁶⁶⁸
- Proposta para regularização do Bairro da Boavista;⁶⁶⁹
- Proposta para rua marginal – Rua 24 de Julho;⁶⁷⁰
- Continuação das obras do Aterro;⁶⁷¹
- Proposta para prolongamento da Rua Nova da Palma;⁶⁷²

⁶⁶⁶ BARATA, Ana – **Lisboa “caes da Europa”: Realidades, Desejos e Ficções para a cidade 1860 – 1930**, Lisboa: Edições Colibri – IHA/Estudos de Arte Contemporânea, FCSH – Universidade Nova da Lisboa, 2010, p.26

⁶⁶⁷ *Idem*, p.142-143

LISBOA, Maria Helena – **Os engenheiros em Lisboa: Urbanismo e Arquitetura (1850 – 1930)**, Lisboa: Livros Horizonte, 2002, p.125

⁶⁶⁸ BARATA, Ana – **Lisboa “caes da Europa”: Realidades, Desejos e Ficções para a cidade 1860 – 1930**, Lisboa: Edições Colibri – IHA/Estudos de Arte Contemporânea, FCSH – Universidade Nova da Lisboa, 2010, p.26

⁶⁶⁹ *Idem*, p.46

⁶⁷⁰ *Idem*, p.47

⁶⁷¹ *Idem*, p.76

⁶⁷² *Idem*, p.47

LISBOA, Maria Helena – **Os engenheiros em Lisboa: Urbanismo e Arquitetura (1850 – 1930)**, Lisboa: Livros Horizonte, 2002, p.131

- Preocupações higienistas;⁶⁷³
- Questão da demolição do Bairro de Alfama;⁶⁷⁴
- Proposta de Bairro para substituir Alfama;⁶⁷⁵
- Durante esta segunda metade do séc. XIX o MOPCI foi o principal encomendador de obras urbanas;⁶⁷⁶

- 1850** - Plano de Pézerat para o Aterro, possível inspiração para o plano de Júlio Pimentel;⁶⁷⁷
- 1851** - Golpe militar liderado pelo Marechal Saldanha, que afasta Costa Cabral do poder, seguindo-se um período de relativa estabilidade política e social, durante o qual a principal preocupação do país seria a regeneração;⁶⁷⁸

⁶⁷³ BARATA, Ana – **Lisboa “caes da Europa”: Realidades, Desejos e Ficções para a cidade 1860 – 1930**, Lisboa: Edições Colibri – IHA/Estudos de Arte Contemporânea, FCSH – Universidade Nova da Lisboa, 2010, p.76

⁶⁷⁴ *Idem*, p.47

⁶⁷⁵ *Idem* BARATA, Ana – **Lisboa “caes da Europa”: Realidades, Desejos e Ficções para a cidade 1860 – 1930**, Lisboa: Edições Colibri – IHA/Estudos de Arte Contemporânea, FCSH – Universidade Nova da Lisboa, 2010, p.175-187

⁶⁷⁶ LISBOA, Maria Helena – **Os engenheiros em Lisboa: Urbanismo e Arquitetura (1850 – 1930)**, Lisboa: Livros Horizonte, 2002, p.85

⁶⁷⁷ BARATA, Ana - Lisboa “caes da Europa”: Alguns projectos não realizados para a zona ribeirinha da cidade entre 1860-1930. In **Arte Teoria: Revista do Mestrado de Teorias de Arte da Faculdade de Belas-Artes da Universidade de Lisboa**, Lisboa: Faculdade de Belas-Artes, nº7 (2005), p.124-139

⁶⁷⁸ BARATA, Ana – **Lisboa “caes da Europa”: Realidades, Desejos e Ficções para a cidade 1860 – 1930**, Lisboa: Edições Colibri – IHA/Estudos de Arte Contemporânea, FCSH – Universidade Nova da Lisboa, 2010, p.21

- 1º Governo Constitucional Regenerador;⁶⁷⁹

1852 - Criação do Ministério de Obras Públicas, Comércio e Indústria sobre responsabilidade do movimento da Regeneração de 1851 – 1º responsável: Fontes Pereira de Melo;⁶⁸⁰

- Levantamento exato do Aterro da Boavista – Pézerat;⁶⁸¹

1854 - Publicação do Estudo de Pézerat sobre o Aterro da Boavista;⁶⁸²
- Discussão sobre os melhoramentos da zona do porto de Lisboa;⁶⁸³

1857 - Epidemia de Febre-amarela – Saneamento/Salubridade torna-se prioridade nos melhoramentos;⁶⁸⁴

⁶⁷⁹ *Idem*, p.22

⁶⁸⁰ *Idem*, p.25

LISBOA, Maria Helena – **Os engenheiros em Lisboa: Urbanismo e Arquitetura (1850 – 1930)**, Lisboa: Livros Horizonte, 2002, p.20

⁶⁸¹ BARATA, Ana – **Lisboa “caes da Europa”: Realidades, Desejos e Ficções para a cidade 1860 – 1930**, Lisboa: Edições Colibri – IHA/Estudos de Arte Contemporânea, FCSH – Universidade Nova da Lisboa, 2010, p.76

⁶⁸² *Idem*, p.81

BARATA, Ana - Lisboa “caes da Europa”: Alguns projectos não realizados para a zona ribeirinha da cidade entre 1860-1930. In **Arte Teoria: Revista do Mestrado de Teorias de Arte da Faculdade de Belas-Artes da Universidade de Lisboa**, Lisboa: Faculdade de Belas-Artes, nº7 (2005), p.124-139

⁶⁸³ LISBOA, Maria Helena – **Os engenheiros em Lisboa: Urbanismo e Arquitetura (1850 – 1930)**, Lisboa: Livros Horizonte, 2002, p.137

⁶⁸⁴ BARATA, Ana – **Lisboa “caes da Europa”: Realidades, Desejos e Ficções para a cidade 1860 – 1930**, Lisboa: Edições Colibri – IHA/Estudos de Arte Contemporânea, FCSH – Universidade Nova da Lisboa, 2010, p.29

- 1858**
- Projeto da Câmara para (1859-1860) Aterro da Boavista, prolongamento da Rua Nova da Palma, intervenção nos bairros de Alfama e Mouraria;⁶⁸⁵
 - Início das Obras do Aterro da Boavista – Plano de Pézerat;⁶⁸⁶
 - Política de Melhoramentos Materiais – Período Fontista – Investimento no desenvolvimento da rede ferroviária;⁶⁸⁷
- 1859**
- Projeto de boulevard desde o Passeio Público até Palhavã – Pézerat;⁶⁸⁸
 - Aprovação dos projetos: continuação das obras de canalização das obras em curso no aterro da Boavista, traçado das ruas desse novo bairro, prolongamento da Rua Nova da Palma até ao Intendente;⁶⁸⁹
- Década de 1860** - Pézerat passa a fazer parte da Repartição Técnica;⁶⁹⁰

⁶⁸⁵ *Idem*, p.77, 176

⁶⁸⁶ *Idem*, p.76

LISBOA, Maria Helena – **Os engenheiros em Lisboa: Urbanismo e Arquitetura (1850 – 1930)**, Lisboa: Livros Horizonte, 2002, p.121-124

⁶⁸⁷ BARATA, Ana – **Lisboa “caes da Europa”: Realidades, Desejos e Ficções para a cidade 1860 – 1930**, Lisboa: Edições Colibri – IHA/Estudos de Arte Contemporânea, FCSH – Universidade Nova da Lisboa, 2010, p.22,23

LISBOA, Maria Helena – **Os engenheiros em Lisboa: Urbanismo e Arquitetura (1850 – 1930)**, Lisboa: Livros Horizonte, 2002, p.40

⁶⁸⁸ BARATA, Ana – **Lisboa “caes da Europa”: Realidades, Desejos e Ficções para a cidade 1860 – 1930**, Lisboa: Edições Colibri – IHA/Estudos de Arte Contemporânea, FCSH – Universidade Nova da Lisboa, 2010, p.143

⁶⁸⁹ *Idem*, p.30

⁶⁹⁰ *Idem*, p.58

- Aterro da Boavista passa a ser visto como sitio de convívio;⁶⁹¹
- Foram apresentadas várias propostas para a nova Avenida da Capital;⁶⁹²
- A necessidade de um novo boulevard surge a par da necessidade de abrir novos arruamentos, e da continuação das obras ainda em curso (Aterro da Boavista);

- 1860**
- Relatório de Atividades – Júlio Pimentel – Impacte da política fontista de desenvolvimento nos melhoramentos da cidade;⁶⁹³
 - Passeio Público é “condenado”;⁶⁹⁴
 - Projeto de Pimentel para o aterro;⁶⁹⁵

- 1863**
- Edifício dos Paços do Concelho é destruído pelas chamas – tentativa de reconstrução;⁶⁹⁶

⁶⁹¹ *Idem*, p.84

⁶⁹² *Idem*, p.135

⁶⁹³ *Idem*, p.25, 46

⁶⁹⁴ *Idem*, p.133

⁶⁹⁵ *Idem*, p.46-49

BARATA, Ana - Lisboa “caes da Europa”: Alguns projectos não realizados para a zona ribeirinha da cidade entre 1860-1930. In **Arte Teoria: Revista do Mestrado de Teorias de Arte da Faculdade de Belas-Artes da Universidade de Lisboa**, Lisboa: Faculdade de Belas-Artes, nº7 (2005), p.124-139

⁶⁹⁶ BARATA, Ana – **Lisboa “caes da Europa”: Realidades, Desejos e Ficções para a cidade 1860 – 1930**, Lisboa: Edições Colibri – IHA/Estudos de Arte Contemporânea, FCSH – Universidade Nova da Lisboa, 2010, p.135

- 1864**
- Plano Global para o Crescimento da Cidade - Alfredo de Andrade;⁶⁹⁷
 - 1º Plano Geral de Melhoramentos de Lisboa;⁶⁹⁸
 - Proposta da Câmara Municipal para Bairro de Alfama;⁶⁹⁹
 - Decreto de 31 de dezembro 1864 – João Crisóstomo – Necessidade de um Plano Geral de Melhoramentos da Capital, enquadramento legal para a construção de estradas;⁷⁰⁰
- 1865**
- 1º Comissão para elaboração do Plano Geral de Melhoramentos da Capital – Joaquim Possidónio da Silva – 1º Plano Geral de Melhoramentos de Lisboa;⁷⁰¹
 - Outros trabalhos da Comissão;⁷⁰²

⁶⁹⁷ FERREIRA, Teresa – **Alfredo de Andrade (1839-1915) em Portugal: Cidade, Património e Arquitectura**.

Politecnico di Milano: Dipartimento DIAP, 2009, Dottorato di Ricerca: Conservazione dei Beni Architettonici XX Ciclo, p.91

⁶⁹⁸ BARATA, Ana – **Lisboa “caes da Europa”: Realidades, Desejos e Ficções para a cidade 1860 – 1930**, Lisboa: Edições Colibri – IHA/Estudos de Arte Contemporânea, FCSH – Universidade Nova da Lisboa, 2010, p.49-56

⁶⁹⁹ *Idem*, p.177-178

⁷⁰⁰ *Idem*, p.49-56

LISBOA, Maria Helena – **Os engenheiros em Lisboa: Urbanismo e Arquitetura (1850 – 1930)**, Lisboa: Livros Horizonte, 2002, p.103

⁷⁰¹ BARATA, Ana – **Lisboa “caes da Europa”: Realidades, Desejos e Ficções para a cidade 1860 – 1930**, Lisboa: Edições Colibri – IHA/Estudos de Arte Contemporânea, FCSH – Universidade Nova da Lisboa, 2010, p.56, 60

LISBOA, Maria Helena – **Os engenheiros em Lisboa: Urbanismo e Arquitetura (1850 – 1930)**, Lisboa: Livros Horizonte, 2002, p.105

⁷⁰² BARATA, Ana – **Lisboa “caes da Europa”: Realidades, Desejos e Ficções para a cidade 1860 – 1930**, Lisboa: Edições Colibri – IHA/Estudos de Arte Contemporânea, FCSH – Universidade Nova da Lisboa, 2010, p.57

- Criação da Companhia Geral de Edificações;⁷⁰³
- Pézerat afirma: objetivo era tornar Lisboa “la tête des chemins de fer d’europe”⁷⁰⁴
- Pézerat voltaria a ocupar-se do aterro, as suas propostas surgiram integradas num texto intitulado *Mémoire sur les études d’améliorations et embellissements de Lisbonne*;⁷⁰⁵

1868 - Extinção da 1ª Comissão para elaboração do Plano Geral de Melhoramentos da Capital;⁷⁰⁶

1869 - Projetos para o Porto de Lisboa – Visconde de São Januário, Mendes Guerreiro;⁷⁰⁷

⁷⁰³ *Idem*, p.140

⁷⁰⁴ *Idem*

⁷⁰⁵ *Idem*, p.59, 82-83

LISBOA, Maria Helena – **Os engenheiros em Lisboa: Urbanismo e Arquitetura (1850 – 1930)**, Lisboa: Livros Horizonte, 2002, p.106-107, 137

BARATA, Ana - Lisboa “caes da Europa”: Alguns projectos não realizados para a zona ribeirinha da cidade entre 1860-1930. In **Arte Teoria: Revista do Mestrado de Teorias de Arte da Faculdade de Belas-Artes da Universidade de Lisboa**, Lisboa: Faculdade de Belas-Artes, nº7 (2005), p.124-139

⁷⁰⁶ LISBOA, Maria Helena – **Os engenheiros em Lisboa: Urbanismo e Arquitetura (1850 – 1930)**, Lisboa: Livros Horizonte, 2002, p.111

⁷⁰⁷ *Idem*, p.137

- Década de 1870**
- Projeto da Comissão – Plano Geral de Obras;⁷⁰⁸
 - Proposta para a travessia do Tejo;⁷⁰⁹
 - Passeio Público Vs. Aterro da Boavista;⁷¹⁰
 - Dúvida sobre onde começar/acabar a Avenida – Decisão sobre o futuro do Passeio Público;⁷¹¹
 - Denúncia da situação arquitetónica da capital – fraca qualidade arquitetónica dos edifícios;⁷¹²
- 1870**
- Projeto de engrandecimento da cidade de Lisboa: compreendendo o estabelecimento de um grande porto marítimo, a criação de novos bairros e o caminho-de-ferro de Collares – Thomé Gamond;⁷¹³

⁷⁰⁸ BARATA, Ana – **Lisboa “caes da Europa”: Realidades, Desejos e Ficções para a cidade 1860 – 1930**, Lisboa: Edições Colibri – IHA/Estudos de Arte Contemporânea, FCSH – Universidade Nova da Lisboa, 2010, p.60-67

⁷⁰⁹ *Idem*, p.115-124

⁷¹⁰ *Idem*, p.132

⁷¹¹ *Idem*, p.140

⁷¹² *Idem*, p.188

⁷¹³ *Idem*, p.88-92, 97

BARATA, Ana - Lisboa “caes da Europa”: Alguns projectos não realizados para a zona ribeirinha da cidade entre 1860-1930. In **Arte Teoria: Revista do Mestrado de Teorias de Arte da Faculdade de Belas-Artes da Universidade de Lisboa**, Lisboa: Faculdade de Belas-Artes, nº7 (2005), p.124-139

LISBOA, Maria Helena – **Os engenheiros em Lisboa: Urbanismo e Arquitetura (1850 – 1930)**, Lisboa: Livros Horizonte, 2002, p.137

- 1871** - Novo pedido de Plano Geral de Melhoramentos;⁷¹⁴
 - Anselmo Pinto Basto propõe: conclusão do aterro, conclusão dos novos Paços do Concelho, construção de canos de despejo, abertura de ruas, construção de novos mercados;⁷¹⁵
 - Projeto para o porto de Lisboa – Comissão nomeada para estudar as obras do porto (base para o projeto de Manuel Raimundo);⁷¹⁶
- 1873** - Proposta para construção de uma grande Avenida a norte do Passeio Público
 – Vereador José Isidoro Viana;⁷¹⁷
- 1874** - A nova Avenida torna-se tema de debate;⁷¹⁸
 - Projeto para remoção das grades do Passeio Público, e de nova Avenida – Francisco Margiochi;⁷¹⁹

⁷¹⁴ BARATA, Ana – **Lisboa “caes da Europa”: Realidades, Desejos e Ficções para a cidade 1860 – 1930**, Lisboa: Edições Colibri – IHA/Estudos de Arte Contemporânea, FCSH – Universidade Nova da Lisboa, 2010, p.60

⁷¹⁵ *Idem*, p.135-136

⁷¹⁶ LISBOA, Maria Helena – **Os engenheiros em Lisboa: Urbanismo e Arquitetura (1850 – 1930)**, Lisboa: Livros Horizonte, 2002, p.137, 148

⁷¹⁷ BARATA, Ana – **Lisboa “caes da Europa”: Realidades, Desejos e Ficções para a cidade 1860 – 1930**, Lisboa: Edições Colibri – IHA/Estudos de Arte Contemporânea, FCSH – Universidade Nova da Lisboa, 2010, p.136
 LISBOA, Maria Helena – **Os engenheiros em Lisboa: Urbanismo e Arquitetura (1850 – 1930)**, Lisboa: Livros Horizonte, 2002, p.126

⁷¹⁸ BARATA, Ana – **Lisboa “caes da Europa”: Realidades, Desejos e Ficções para a cidade 1860 – 1930**, Lisboa: Edições Colibri – IHA/Estudos de Arte Contemporânea, FCSH – Universidade Nova da Lisboa, 2010, p.137

⁷¹⁹ *Idem, ibidem*

- Questão da sobrevivência do Passeio Público e do traçado da nova Avenida;⁷²⁰
- Estudo da Comissão de 1871 (Domingos Parente da Silva) – Projeto para Plano Geral de Obras para a Margem Direita do Tejo;⁷²¹
- 1º Projeto de Avenida (com uma intervenção urbana mais vasta) – Joaquim Possidónio da Silva;⁷²²
- Projeto de Avenida – Bartolomeu Achilles Dejante;⁷²³
- Publicação de carta assinada por Possidónio da Silva – trabalhos efetuados pela 1ª comissão;⁷²⁴

1875

- Engenheiro-Chefe da Câmara é encarregue de elaborar um anteprojecto de “boulevard” – o projecto é apresentado em 1877 por Ressano Garcia, em conjunto com o plano da Avenida dos Anjos;⁷²⁵

⁷²⁰ *Idem, ibidem*

⁷²¹ *Idem*, p.92-96, 97

BARATA, Ana - Lisboa “caes da Europa”: Alguns projectos não realizados para a zona ribeirinha da cidade entre 1860-1930. In **Arte Teoria: Revista do Mestrado de Teorias de Arte da Faculdade de Belas-Artes da Universidade de Lisboa**, Lisboa: Faculdade de Belas-Artes, nº7 (2005), p.124-139

⁷²² BARATA, Ana – **Lisboa “caes da Europa”: Realidades, Desejos e Ficções para a cidade 1860 – 1930**, Lisboa: Edições Colibri – IHA/Estudos de Arte Contemporânea, FCSH – Universidade Nova da Lisboa, 2010, p.141

⁷²³ *Idem*, p.143

⁷²⁴ *Idem*, p.56-58

⁷²⁵ LISBOA, Maria Helena – **Os engenheiros em Lisboa: Urbanismo e Arquitectura (1850 – 1930)**, Lisboa: Livros Horizonte, 2002, p.126

- 1876** - 2ª Comissão para elaboração do Plano Geral de Melhoramentos da Capital;⁷²⁶
 - Projeto de ponte sobre o tejo – Miguel Pais;⁷²⁷
- 1877** - Projeto de Avenida a ligar Campolide ao Aterro Marginal;⁷²⁸
 - Rosa Araújo na Presidência da Câmara Municipal de Lisboa (até 1895) - estabilidade;⁷²⁹
 - Novas propostas para a Avenida – ex.: Afonso Pequito;⁷³⁰
 - Relatório de Possidónio da Silva;
 - Ressano Garcia apresenta do projeto da Avenida, em conjunto com o plano da Avenida dos Anjos;⁷³¹

⁷²⁶ BARATA, Ana – **Lisboa “caes da Europa”: Realidades, Desejos e Ficções para a cidade 1860 – 1930**, Lisboa: Edições Colibri – IHA/Estudos de Arte Contemporânea, FCSH – Universidade Nova da Lisboa, 2010, p.60

⁷²⁷ *Idem*, p.116-118,

LISBOA, Maria Helena – **Os engenheiros em Lisboa: Urbanismo e Arquitetura (1850 – 1930)**, Lisboa: Livros Horizonte, 2002, p.141, 207

BARATA, Ana - Lisboa “caes da Europa”: Alguns projectos não realizados para a zona ribeirinha da cidade entre 1860-1930. In **Arte Teoria: Revista do Mestrado de Teorias de Arte da Faculdade de Belas-Artes da Universidade de Lisboa**, Lisboa: Faculdade de Belas-Artes, nº7 (2005), p.124-139

⁷²⁸ BARATA, Ana – **Lisboa “caes da Europa”: Realidades, Desejos e Ficções para a cidade 1860 – 1930**, Lisboa: Edições Colibri – IHA/Estudos de Arte Contemporânea, FCSH – Universidade Nova da Lisboa, 2010, p.62

⁷²⁹ *Idem*, p.99

⁷³⁰ *Idem*, p.46, 148-149

LISBOA, Maria Helena – **Os engenheiros em Lisboa: Urbanismo e Arquitetura (1850 – 1930)**, Lisboa: Livros Horizonte, 2002, p.128

⁷³¹ *Idem*, p.127

- Projeto de docas – Abernethy;⁷³²

1878

- Projeto de Túnel para a Rua do Arsenal – José Tedeschi;⁷³³

- Até aqui os melhoramentos públicos incidiram especialmente na construção de estradas e caminhos-de-ferro;⁷³⁴

1879

- Decisão de alargar a cidade para norte/noroeste – boulevard de Júlio Pimentel (parte do Passeio Público até Vale Pereiro);⁷³⁵

- Início dos trabalhos da Avenida da Liberdade;⁷³⁶

- Passeio público ainda é visto como sítio de lazer;⁷³⁷

- “Enterro” do Passeio Público;⁷³⁸

- É terminada a planta de Lisboa pedida a César Goulard, pela “1ª Comissão, com as modificações de ruas e construções desde 1857;⁷³⁹

⁷³² *Idem*, p.138

⁷³³ BARATA, Ana – **Lisboa “caes da Europa”: Realidades, Desejos e Ficções para a cidade 1860 – 1930**, Lisboa: Edições Colibri – IHA/Estudos de Arte Contemporânea, FCSH – Universidade Nova da Lisboa, 2010, p.102

⁷³⁴ LISBOA, Maria Helena – **Os engenheiros em Lisboa: Urbanismo e Arquitetura (1850 – 1930)**, Lisboa: Livros Horizonte, 2002, p.31

⁷³⁵ BARATA, Ana – **Lisboa “caes da Europa”: Realidades, Desejos e Ficções para a cidade 1860 – 1930**, Lisboa: Edições Colibri – IHA/Estudos de Arte Contemporânea, FCSH – Universidade Nova da Lisboa, 2010, p.124, 143

⁷³⁶ *Idem*, p.129

⁷³⁷ *Idem*, p.132

⁷³⁸ *Idem*, p.134

⁷³⁹ LISBOA, Maria Helena – **Os engenheiros em Lisboa: Urbanismo e Arquitetura (1850 – 1930)**, Lisboa: Livros Horizonte, 2002, p.113

Década de 1880 - Surgimento de várias propostas para viadutos;⁷⁴⁰

1880

- Ainda não se tinham iniciado os melhoramentos do porto;
- É conhecido um Projeto de Melhoramentos de Lisboa e da Margem Direita do Tejo, com assinatura de Carlos Mardel, e que terá sido elaborado ainda antes ao terramoto de 1755 (Miguel Pais dá a sua opinião acerca deste projeto);⁷⁴¹
- O aterro é abandonado como sitio de passeio;⁷⁴²
- Projeto do Bairro Camões;⁷⁴³
- Estudos de John Coode sobre as obras do porto;⁷⁴⁴

1881

- Planta do Plano Geral de Melhoramentos;⁷⁴⁵
- Ultimo Governo de Fontes Pereira de Melo (no poder até 1886);⁷⁴⁶

⁷⁴⁰ BARATA, Ana – **Lisboa “caes da Europa”: Realidades, Desejos e Ficções para a cidade 1860 – 1930**, Lisboa: Edições Colibri – IHA/Estudos de Arte Contemporânea, FCSH – Universidade Nova da Lisboa, 2010, p.171

⁷⁴¹ *Idem*, p.73-75, 96

BARATA, Ana - Lisboa “caes da Europa”: Alguns projectos não realizados para a zona ribeirinha da cidade entre 1860-1930. In **Arte Teoria: Revista do Mestrado de Teorias de Arte da Faculdade de Belas-Artes da Universidade de Lisboa**, Lisboa: Faculdade de Belas-Artes, nº7 (2005), p.124-139

⁷⁴² BARATA, Ana – **Lisboa “caes da Europa”: Realidades, Desejos e Ficções para a cidade 1860 – 1930**, Lisboa: Edições Colibri – IHA/Estudos de Arte Contemporânea, FCSH – Universidade Nova da Lisboa, 2010, p.85

⁷⁴³ LISBOA, Maria Helena – **Os engenheiros em Lisboa: Urbanismo e Arquitetura (1850 – 1930)**, Lisboa: Livros Horizonte, 2002, p.129

⁷⁴⁴ *Idem*, p.138

⁷⁴⁵ BARATA, Ana – **Lisboa “caes da Europa”: Realidades, Desejos e Ficções para a cidade 1860 – 1930**, Lisboa: Edições Colibri – IHA/Estudos de Arte Contemporânea, FCSH – Universidade Nova da Lisboa, 2010, p.63

⁷⁴⁶ *Idem*, p.99

- ? Projeto de Mercado da Avenida (para substituição do Mercado da Figueira;⁷⁴⁷
- Listagem dos edifícios que deveriam ser considerados Monumentos Nacionais (encomenda de Real Associação de Arquitetura e Arqueologia) – Possidónio da Silva – Documento entregue em 1884;⁷⁴⁸

- 1882**
- Publicação de 2 volumes – Projeto e propostas para os melhoramentos de Lisboa e seu porto – Miguel Pais;⁷⁴⁹
 - Remoção das grades do Passeio Público;⁷⁵⁰
 - Projeto de docas de flutuação – John Coode;⁷⁵¹

- 1883**
- Proposta de viaduto – João Anastácio de Carvalho e Carlos Zeferino Pinto Coelho;⁷⁵²

⁷⁴⁷ *Idem*, p.164

⁷⁴⁸ LISBOA, Maria Helena – **Os engenheiros em Lisboa: Urbanismo e Arquitetura (1850 – 1930)**, Lisboa: Livros Horizonte, 2002, p.36

⁷⁴⁹ BARATA, Ana – **Lisboa “caes da Europa”: Realidades, Desejos e Ficções para a cidade 1860 – 1930**, Lisboa: Edições Colibri – IHA/Estudos de Arte Contemporânea, FCSH – Universidade Nova da Lisboa, 2010, p.100-102, 161, 165-175

BARATA, Ana - Lisboa “caes da Europa”: Alguns projectos não realizados para a zona ribeirinha da cidade entre 1860-1930. In **Arte Teoria: Revista do Mestrado de Teorias de Arte da Faculdade de Belas-Artes da Universidade de Lisboa**, Lisboa: Faculdade de Belas-Artes, nº7 (2005), p.124-139

⁷⁵⁰ LISBOA, Maria Helena – **Os engenheiros em Lisboa: Urbanismo e Arquitetura (1850 – 1930)**, Lisboa: Livros Horizonte, 2002, p.128

⁷⁵¹ *Idem*, p.138

⁷⁵² BARATA, Ana – **Lisboa “caes da Europa”: Realidades, Desejos e Ficções para a cidade 1860 – 1930**, Lisboa: Edições Colibri – IHA/Estudos de Arte Contemporânea, FCSH – Universidade Nova da Lisboa, 2010, p.171

- Projeto para modificação do tecido urbano de Alfama – Repartição técnica;⁷⁵³
- Projeto da Comissão de 1883 – Melhoramentos do Porto de Lisboa;⁷⁵⁴
- Projeto de pontes e cais marginal – Golla;⁷⁵⁵
- Proposta de viaduto metálico – Ayres de Sá Nogueira;⁷⁵⁶
- Proposta de Túnel – Miguel Pais;⁷⁵⁷

1884 - Projeto para os melhoramentos do porto de Lisboa – Miguel Pais;⁷⁵⁸

1886 - Inauguração do Monumento na Praça do Restauradores;⁷⁵⁹

LISBOA, Maria Helena – **Os engenheiros em Lisboa: Urbanismo e Arquitetura (1850 – 1930)**, Lisboa: Livros Horizonte, 2002, p.146

⁷⁵³ BARATA, Ana – **Lisboa “caes da Europa”: Realidades, Desejos e Ficções para a cidade 1860 – 1930**, Lisboa: Edições Colibri – IHA/Estudos de Arte Contemporânea, FCSH – Universidade Nova da Lisboa, 2010, p.179-181

⁷⁵⁴ *Idem*, p.95-96

LISBOA, Maria Helena – **Os engenheiros em Lisboa: Urbanismo e Arquitetura (1850 – 1930)**, Lisboa: Livros Horizonte, 2002, p.138

⁷⁵⁵ *Idem, ibidem*

⁷⁵⁶ *Idem*, p.146

⁷⁵⁷ *Idem*, p.148

⁷⁵⁸ BARATA, Ana – **Lisboa “caes da Europa”: Realidades, Desejos e Ficções para a cidade 1860 – 1930**, Lisboa: Edições Colibri – IHA/Estudos de Arte Contemporânea, FCSH – Universidade Nova da Lisboa, 2010, p.97, 100-102

LISBOA, Maria Helena – **Os engenheiros em Lisboa: Urbanismo e Arquitetura (1850 – 1930)**, Lisboa: Livros Horizonte, 2002, p.145

⁷⁵⁹ BARATA, Ana – **Lisboa “caes da Europa”: Realidades, Desejos e Ficções para a cidade 1860 – 1930**, Lisboa: Edições Colibri – IHA/Estudos de Arte Contemporânea, FCSH – Universidade Nova da Lisboa, 2010, p.152

- Projeto de engrandecimento da Avenida da Liberdade – 1º Opúsculo Miguel Pais;⁷⁶⁰
- Acabamento do primeiro troço da Avenida da Liberdade – Polémicas em relação ao seu prolongamento;⁷⁶¹
- Proposta de avenida entre a Avenida da Liberdade e o Jardim da Escola Politécnica – Vereador Biester;⁷⁶²
- Abertura do concurso para o Parque Eduardo VII – 26 candidatos;⁷⁶³
- Plano Geral e Definitivo para os Melhoramento do Porto – Mendes Guerreiro – Projeto aprovado no mesmo ano, inaugurado em 1887;⁷⁶⁴
- Proposta de Túnel – Repartição Técnica;⁷⁶⁵

1887 - Publicação do 2º e 3º Opúsculos com o projeto de Miguel Pais – prolongamento da avenida;⁷⁶⁶

⁷⁶⁰ LISBOA, Maria Helena – **Os engenheiros em Lisboa: Urbanismo e Arquitetura (1850 – 1930)**, Lisboa: Livros Horizonte, 2002, p.128, 153-162

BARATA, Ana – **Lisboa “caes da Europa”: Realidades, Desejos e Ficções para a cidade 1860 – 1930**, Lisboa: Edições Colibri – IHA/Estudos de Arte Contemporânea, FCSH – Universidade Nova da Lisboa, 2010

⁷⁶¹ LISBOA, Maria Helena – **Os engenheiros em Lisboa: Urbanismo e Arquitetura (1850 – 1930)**, Lisboa: Livros Horizonte, 2002, p.128

⁷⁶² *Idem, ibidem*

⁷⁶³ *Idem*, p.130, 181-182

⁷⁶⁴ *Idem*, p.139

⁷⁶⁵ *Idem*, p.148

⁷⁶⁶ BARATA, Ana – **Lisboa “caes da Europa”: Realidades, Desejos e Ficções para a cidade 1860 – 1930**, Lisboa: Edições Colibri – IHA/Estudos de Arte Contemporânea, FCSH – Universidade Nova da Lisboa, 2010, p.153

1888

- Lei da expropriação por zonas – critério da utilidade pública;⁷⁶⁷
- Projeto de avenida aérea – João Anastácio de Carvalho Pinto Coelho;⁷⁶⁸
- Abertura de Concurso para viadutos – Camille Verdier;⁷⁶⁹
- Projeto de Avenida Aérea – Angelo de Sarrea Prado;⁷⁷⁰
- Henri Lusseau ganha o concurso para o Parque Eduardo VII – projeto não construído;⁷⁷¹
- Plano de rede ferroviária de Lisboa – Pedro Inácio Lopes;⁷⁷²

LISBOA, Maria Helena – **Os engenheiros em Lisboa: Urbanismo e Arquitetura (1850 – 1930)**, Lisboa: Livros Horizonte, 2002, p.150

⁷⁶⁷ BARATA, Ana – **Lisboa “caes da Europa”: Realidades, Desejos e Ficções para a cidade 1860 – 1930**, Lisboa: Edições Colibri – IHA/Estudos de Arte Contemporânea, FCSH – Universidade Nova da Lisboa, 2010, p.34-46

LISBOA, Maria Helena – **Os engenheiros em Lisboa: Urbanismo e Arquitetura (1850 – 1930)**, Lisboa: Livros Horizonte, 2002, p.119

⁷⁶⁸ BARATA, Ana – **Lisboa “caes da Europa”: Realidades, Desejos e Ficções para a cidade 1860 – 1930**, Lisboa: Edições Colibri – IHA/Estudos de Arte Contemporânea, FCSH – Universidade Nova da Lisboa, 2010, p.172

⁷⁶⁹ *Idem, ibidem*

LISBOA, Maria Helena – **Os engenheiros em Lisboa: Urbanismo e Arquitetura (1850 – 1930)**, Lisboa: Livros Horizonte, 2002, p.147

⁷⁷⁰ BARATA, Ana – **Lisboa “caes da Europa”: Realidades, Desejos e Ficções para a cidade 1860 – 1930**, Lisboa: Edições Colibri – IHA/Estudos de Arte Contemporânea, FCSH – Universidade Nova da Lisboa, 2010, p.171-172

LISBOA, Maria Helena – **Os engenheiros em Lisboa: Urbanismo e Arquitetura (1850 – 1930)**, Lisboa: Livros Horizonte, 2002, p.147

⁷⁷¹ *Idem*, p.130

⁷⁷² *Idem*, p.133

- Projeto de Ponte sobre o Tejo – Lye;⁷⁷³

1889

- Praça Marquês de Pombal e Avenida das Picoas – Ressano Garcia;
- Projeto para ponte sobre o Tejo – Edmond Bartissol e T. Seyrig;⁷⁷⁴
- Projeto de viaduto – F. Seyrig;⁷⁷⁵
- Proposta de Túnel ligando a Rua do Príncipe ao Rossio – Emile Broussard;⁷⁷⁶

1890

- Ultimato Inglês – Crise política – Cortes no Orçamento Geral e no Ministério de Obras Públicas, Comércio e Indústria;⁷⁷⁷
- Proposta de Ponte sobre o Tejo – Firma alemã (Nuremberga);⁷⁷⁸

⁷⁷³ *Idem*, p.142

⁷⁷⁴ BARATA, Ana – **Lisboa “caes da Europa”: Realidades, Desejos e Ficções para a cidade 1860 – 1930**, Lisboa: Edições Colibri – IHA/Estudos de Arte Contemporânea, FCSH – Universidade Nova da Lisboa, 2010, p.118-120
LISBOA, Maria Helena – **Os engenheiros em Lisboa: Urbanismo e Arquitetura (1850 – 1930)**, Lisboa: Livros Horizonte, 2002, p.142

BARATA, Ana - Lisboa “caes da Europa”: Alguns projectos não realizados para a zona ribeirinha da cidade entre 1860-1930. In **Arte Teoria: Revista do Mestrado de Teorias de Arte da Faculdade de Belas-Artes da Universidade de Lisboa**, Lisboa: Faculdade de Belas-Artes, nº7 (2005), p.124-139

⁷⁷⁵ BARATA, Ana – **Lisboa “caes da Europa”: Realidades, Desejos e Ficções para a cidade 1860 – 1930**, Lisboa: Edições Colibri – IHA/Estudos de Arte Contemporânea, FCSH – Universidade Nova da Lisboa, 2010, p.172

⁷⁷⁶ LISBOA, Maria Helena – **Os engenheiros em Lisboa: Urbanismo e Arquitetura (1850 – 1930)**, Lisboa: Livros Horizonte, 2002, p.148

⁷⁷⁷ *Idem*, p.31

⁷⁷⁸ *Idem*, p.143

- 1896** - Novo plano para a Avenida da Índia;⁷⁷⁹
- 1901** - 3º Repartição de Obras Públicas fica encarregue de elaborar um Plano Geral de Melhoramentos – entregue em 1903;⁷⁸⁰
- 1902** - Criação do Prémio Valmor – Revela preocupações com as questões de estética urbana;⁷⁸¹
- 1903** - Movimento que defendia que os melhoramentos de Lisboa deviam ser realizados pela arquitetura (denunciada na década de 1870);⁷⁸²
 - Novo Plano Geral de Melhoramentos da Capital - Ressano Garcia;⁷⁸³
 - Projeto do Bairro Europa;⁷⁸³
 - Publicação do texto A Expansão de Lisboa – 12 fevereiro 1903 – Novidades;
 - Projeto para Parque Eduardo VII/Parque da Liberdade;⁷⁸⁴

⁷⁷⁹ *Idem*, p.129

⁷⁸⁰ *Idem*, p.113

⁷⁸¹ *Idem*, p. 188

⁷⁸² BARATA, Ana – **Lisboa “caes da Europa”: Realidades, Desejos e Ficções para a cidade 1860 – 1930**, Lisboa: Edições Colibri – IHA/Estudos de Arte Contemporânea, FCSH – Universidade Nova da Lisboa, 2010

⁷⁸³ *Idem*, p.195-207

LISBOA, Maria Helena – **Os engenheiros em Lisboa: Urbanismo e Arquitetura (1850 – 1930)**, Lisboa: Livros Horizonte, 2002, p.113-117, 131, 183

⁷⁸⁴ BARATA, Ana – **Lisboa “caes da Europa”: Realidades, Desejos e Ficções para a cidade 1860 – 1930**, Lisboa: Edições Colibri – IHA/Estudos de Arte Contemporânea, FCSH – Universidade Nova da Lisboa, 2010, p.251-254

- 1904** - Projeto de prédio na 24 de julho;⁷⁸⁵
- 1906** - Publicação do texto Lisboa Monumental – Fialho de Almeida – Ilustração Portuguesa;⁷⁸⁶
- Assunto da Avenida Marginal – Diário de Noticias (19 junho) - Lisboa: Caes da Europa;⁷⁸⁷
- Publicação do texto Lisboa no ano 2000 – Melo de Matos – Ilustração Portuguesa;⁷⁸⁸

⁷⁸⁵ *Idem*, p.271

⁷⁸⁶ BARATA, Ana – **Lisboa “caes da Europa”: Realidades, Desejos e Ficções para a cidade 1860 – 1930**, Lisboa: Edições Colibri – IHA/Estudos de Arte Contemporânea, FCSH – Universidade Nova da Lisboa, 2010, p.96, 115-116, 173-175, 182-183, 252, 271

BARATA, Ana - Lisboa “caes da Europa”: Alguns projectos não realizados para a zona ribeirinha da cidade entre 1860-1930. In **Arte Teoria: Revista do Mestrado de Teorias de Arte da Faculdade de Belas-Artes da Universidade de Lisboa**, Lisboa: Faculdade de Belas-Artes, nº7 (2005), p.124-139

⁷⁸⁷ BARATA, Ana – **Lisboa “caes da Europa”: Realidades, Desejos e Ficções para a cidade 1860 – 1930**, Lisboa: Edições Colibri – IHA/Estudos de Arte Contemporânea, FCSH – Universidade Nova da Lisboa, 2010, p.98

BARATA, Ana - Lisboa “caes da Europa”: Alguns projectos não realizados para a zona ribeirinha da cidade entre 1860-1930. In **Arte Teoria: Revista do Mestrado de Teorias de Arte da Faculdade de Belas-Artes da Universidade de Lisboa**, Lisboa: Faculdade de Belas-Artes, nº7 (2005), p.124-139

⁷⁸⁸ BARATA, Ana – **Lisboa “caes da Europa”: Realidades, Desejos e Ficções para a cidade 1860 – 1930**, Lisboa: Edições Colibri – IHA/Estudos de Arte Contemporânea, FCSH – Universidade Nova da Lisboa, 2010, p.124-127

LISBOA, Maria Helena – **Os engenheiros em Lisboa: Urbanismo e Arquitetura (1850 – 1930)**, Lisboa: Livros Horizonte, 2002, p.144, 190-191

- Surgimento da Sociedade de Propaganda de Portugal;⁷⁸⁹
- Memória descritiva – alargamento da Rua do Arsenal;⁷⁹⁰
- Projeto de viaduto – Álvaro Machado;⁷⁹¹

1907 - Projeto de Melhoramentos Urgentes: Plano Geral – Francisco de Paula Botelho;⁷⁹²

1908 - Ventura Terra defende a ideia de uma ponte sobre o Tejo;⁷⁹³
 - Projeto de Hotel no Castelo de São Jorge – Fialho de Almeida;⁷⁹⁴

1909 - Plano para as margens do Tejo – Ventura Terra;⁷⁹⁵

⁷⁸⁹ BARATA, Ana – **Lisboa “caes da Europa”: Realidades, Desejos e Ficções para a cidade 1860 – 1930**, Lisboa: Edições Colibri – IHA/Estudos de Arte Contemporânea, FCSH – Universidade Nova da Lisboa, 2010, p.211-213, 220-224

⁷⁹⁰ *Idem*, p.102-105

⁷⁹¹ LISBOA, Maria Helena – **Os engenheiros em Lisboa: Urbanismo e Arquitetura (1850 – 1930)**, Lisboa: Livros Horizonte, 2002, p.147

⁷⁹² BARATA, Ana – **Lisboa “caes da Europa”: Realidades, Desejos e Ficções para a cidade 1860 – 1930**, Lisboa: Edições Colibri – IHA/Estudos de Arte Contemporânea, FCSH – Universidade Nova da Lisboa, 2010, p.213-220

⁷⁹³ *Idem*, p.120

⁷⁹⁴ *Idem*, p.271

⁷⁹⁵ *Idem*, p.106-114

BARATA, Ana - Lisboa “caes da Europa”: Alguns projectos não realizados para a zona ribeirinha da cidade entre 1860-1930. In **Arte Teoria: Revista do Mestrado de Teorias de Arte da Faculdade de Belas-Artes da Universidade de Lisboa**, Lisboa: Faculdade de Belas-Artes, nº7 (2005), p.124-139

- Plano para a margem ribeirinha – Sociedade de Propaganda de Portugal;⁷⁹⁶
- 1910** - Plano de Melhoramentos para o Casal Ventoso;⁷⁹⁷
- 1912** - Nova Lei das Expropriações;⁷⁹⁸
- 1913** - Proposta de Ponte sobre o Tejo – Firma portuguesa;⁷⁹⁹
- 1917** - Projeto para a zona oriental – Diogo Peres – Declara a falta de um Plano Geral de Melhoramentos;⁸⁰⁰
 - Ainda por concluir o Parque Eduardo VII;⁸⁰¹
- 1919** - Proposta de Túnel sob o Tejo – Ismael Freire Mergulhão Bandeira Cabral;⁸⁰²
 - Projeto de Túnel sob o Tejo – Firma H. Burnay;⁸⁰³

⁷⁹⁶ BARATA, Ana – **Lisboa “caes da Europa”: Realidades, Desejos e Ficções para a cidade 1860 – 1930**, Lisboa: Edições Colibri – IHA/Estudos de Arte Contemporânea, FCSH – Universidade Nova da Lisboa, 2010, p.106-114

⁷⁹⁷ *Idem*, p.224-230

⁷⁹⁸ *Idem*, p.234

⁷⁹⁹ LISBOA, Maria Helena – **Os engenheiros em Lisboa: Urbanismo e Arquitetura (1850 – 1930)**, Lisboa: Livros Horizonte, 2002, p.144

⁸⁰⁰ BARATA, Ana – **Lisboa “caes da Europa”: Realidades, Desejos e Ficções para a cidade 1860 – 1930**, Lisboa: Edições Colibri – IHA/Estudos de Arte Contemporânea, FCSH – Universidade Nova da Lisboa, 2010, p.233-237

⁸⁰¹ *Idem*, p.234

⁸⁰² *Idem*, p.123

⁸⁰³ LISBOA, Maria Helena – **Os engenheiros em Lisboa: Urbanismo e Arquitetura (1850 – 1930)**, Lisboa: Livros Horizonte, 2002, p.144

- Década de 1920**
- Proposta para ponte sobre o Tejo – José Cortez (1927);⁸⁰⁴
 - Proposta para o desenvolvimento da cidade – Bívar de Sousa;⁸⁰⁵
 - Discussão acerca da estética das construções da cidade;⁸⁰⁶
- 1920**
- Projeto da Sociedade Comercial Financeira Limitada;⁸⁰⁷
 - Proposta de ponte sobre o Tejo – Alfonso Peña;⁸⁰⁸

⁸⁰⁴ BARATA, Ana – **Lisboa “caes da Europa”: Realidades, Desejos e Ficções para a cidade 1860 – 1930**, Lisboa: Edições Colibri – IHA/Estudos de Arte Contemporânea, FCSH – Universidade Nova da Lisboa, 2010, p.121

BARATA, Ana - Lisboa “caes da Europa”: Alguns projectos não realizados para a zona ribeirinha da cidade entre 1860-1930. In **Arte Teoria: Revista do Mestrado de Teorias de Arte da Faculdade de Belas-Artes da Universidade de Lisboa**, Lisboa: Faculdade de Belas-Artes, nº7 (2005), p.124-139

⁸⁰⁵ BARATA, Ana – **Lisboa “caes da Europa”: Realidades, Desejos e Ficções para a cidade 1860 – 1930**, Lisboa: Edições Colibri – IHA/Estudos de Arte Contemporânea, FCSH – Universidade Nova da Lisboa, 2010, p.255

⁸⁰⁶ *Idem*, p.241-246

⁸⁰⁷ *Idem*, p.237-241

⁸⁰⁸ *Idem*, p.122

LISBOA, Maria Helena – **Os engenheiros em Lisboa: Urbanismo e Arquitetura (1850 – 1930)**, Lisboa: Livros Horizonte, 2002, p.144

BARATA, Ana - Lisboa “caes da Europa”: Alguns projectos não realizados para a zona ribeirinha da cidade entre 1860-1930. In **Arte Teoria: Revista do Mestrado de Teorias de Arte da Faculdade de Belas-Artes da Universidade de Lisboa**, Lisboa: Faculdade de Belas-Artes, nº7 (2005), p.124-139

- 1923** - Proposta para regulamentação dos bairros particulares – Sociedade Comercial Financeira;⁸⁰⁹
- 1926** - Discussão sobre a estética das construções;⁸¹⁰
- Nova Comissão para elaboração do Plano Geral de Melhoramentos da Capital
- possibilidade de convite a arquiteto estrangeiro;⁸¹¹
- Projeto de Forrestier;⁸¹²
- 1927** - Projeto para Avenida Marginal – Forrestier;⁸¹³
- Nova proposta para ponte sobre o Tejo – Alfonso Peña;⁸¹⁴

⁸⁰⁹ BARATA, Ana – **Lisboa “caes da Europa”: Realidades, Desejos e Ficções para a cidade 1860 – 1930**, Lisboa: Edições Colibri – IHA/Estudos de Arte Contemporânea, FCSH – Universidade Nova da Lisboa, 2010, p.237

⁸¹⁰ *Idem*, p.241-246

⁸¹¹ *Idem*, p.245

BARATA, Ana - Lisboa “caes da Europa”: Alguns projectos não realizados para a zona ribeirinha da cidade entre 1860-1930. In **Arte Teoria: Revista do Mestrado de Teorias de Arte da Faculdade de Belas-Artes da Universidade de Lisboa**, Lisboa: Faculdade de Belas-Artes, nº7 (2005), p.124-139

⁸¹² BARATA, Ana – **Lisboa “caes da Europa”: Realidades, Desejos e Ficções para a cidade 1860 – 1930**, Lisboa: Edições Colibri – IHA/Estudos de Arte Contemporânea, FCSH – Universidade Nova da Lisboa, 2010, p.246-251

⁸¹³ *Idem*, p.98, 249-250

BARATA, Ana - Lisboa “caes da Europa”: Alguns projectos não realizados para a zona ribeirinha da cidade entre 1860-1930. In **Arte Teoria: Revista do Mestrado de Teorias de Arte da Faculdade de Belas-Artes da Universidade de Lisboa**, Lisboa: Faculdade de Belas-Artes, nº7 (2005), p.124-139

⁸¹⁴ BARATA, Ana – **Lisboa “caes da Europa”: Realidades, Desejos e Ficções para a cidade 1860 – 1930**, Lisboa: Edições Colibri – IHA/Estudos de Arte Contemporânea, FCSH – Universidade Nova da Lisboa, 2010, p.122

- Discussão sobre os terrenos do atual Parque Eduardo VII;⁸¹⁵
- Normas para restringir as construções urbanas – Regulamento Geral da Construção Urbana para a cidade de Lisboa (aprovada em 1929)⁸¹⁶

- 1928**
- Projeto para entrada no Parque Eduardo VII – Cristino da Silva;⁸¹⁷
 - Projeto de Prolongamento da Avenida da Liberdade – Forrestier;⁸¹⁸

- 1929**
- Aprovado o Regulamento Geral de Crescimento Urbano para a cidade de Lisboa;⁸¹⁹
 - Projeto de Ponte sobre o Tejo – Cortez e Bruhs;⁸²⁰

BARATA, Ana - Lisboa “caes da Europa”: Alguns projectos não realizados para a zona ribeirinha da cidade entre 1860-1930. In **Arte Teoria: Revista do Mestrado de Teorias de Arte da Faculdade de Belas-Artes da Universidade de Lisboa**, Lisboa: Faculdade de Belas-Artes, nº7 (2005), p.124-139

⁸¹⁵ BARATA, Ana – **Lisboa “caes da Europa”: Realidades, Desejos e Ficções para a cidade 1860 – 1930**, Lisboa: Edições Colibri – IHA/Estudos de Arte Contemporânea, FCSH – Universidade Nova da Lisboa, 2010, p.254

⁸¹⁶ *Idem*, p.262

⁸¹⁷ *Idem*, p.265

⁸¹⁸ *Idem*, p.251, 254-263

BARATA, Ana - Lisboa “caes da Europa”: Alguns projectos não realizados para a zona ribeirinha da cidade entre 1860-1930. In **Arte Teoria: Revista do Mestrado de Teorias de Arte da Faculdade de Belas-Artes da Universidade de Lisboa**, Lisboa: Faculdade de Belas-Artes, nº7 (2005), p.124-139

⁸¹⁹ BARATA, Ana – **Lisboa “caes da Europa”: Realidades, Desejos e Ficções para a cidade 1860 – 1930**, Lisboa: Edições Colibri – IHA/Estudos de Arte Contemporânea, FCSH – Universidade Nova da Lisboa, 2010, p.262

⁸²⁰ LISBOA, Maria Helena – **Os engenheiros em Lisboa: Urbanismo e Arquitetura (1850 – 1930)**, Lisboa: Livros Horizonte, 2002, p.144

- 1930** - Projeto de prolongamento da Avenida da Liberdade – Cristino da Silva;⁸²¹
- Ideia de um túnel para ligar as duas margens do Tejo volta às páginas dos jornais (*Novidades*) – Ismael Freire Mergulhão Bandeira Cabral;⁸²²
- Década 1940** - Realização da Avenida marginal até Algés, graças à exposição do Mundo Português;⁸²³
- 1950** - Nova proposta de Ponte sobre o Tejo – Alfonso Peña;⁸²⁴
- 1958** - Proposta de Ponte sobre o Tejo – Cassiano Branco;⁸²⁵
- 1960** - Construção da Ponte sobre o Tejo;⁸²⁶

⁸²¹ BARATA, Ana – **Lisboa “caes da Europa”: Realidades, Desejos e Ficções para a cidade 1860 – 1930**, Lisboa: Edições Colibri – IHA/Estudos de Arte Contemporânea, FCSH – Universidade Nova da Lisboa, 2010, p.264-272

⁸²² *Idem*, p.123-124

⁸²³ *Idem*, p.98

⁸²⁴ LISBOA, Maria Helena – **Os engenheiros em Lisboa: Urbanismo e Arquitetura (1850 – 1930)**, Lisboa: Livros Horizonte, 2002, p.144

⁸²⁵ BARATA, Ana - Lisboa “caes da Europa”: Alguns projectos não realizados para a zona ribeirinha da cidade entre 1860-1930. In **Arte Teoria: Revista do Mestrado de Teorias de Arte da Faculdade de Belas-Artes da Universidade de Lisboa**, Lisboa: Faculdade de Belas-Artes, nº7 (2005), p.124-139

⁸²⁶ BARATA, Ana – **Lisboa “caes da Europa”: Realidades, Desejos e Ficções para a cidade 1860 – 1930**, Lisboa: Edições Colibri – IHA/Estudos de Arte Contemporânea, FCSH – Universidade Nova da Lisboa, 2010, p.123

Índice de imagens

Fig. 1 - GOOGLE MAPS – Vista aérea de Lisboa, 2016 [Em Linha] Disponível em: https://www.google.pt/maps/@38.7156874,-9.1456971,5771m/data=!3m1!1e3?hl=en	82
Fig. 2 – FAVA, Duarte – Carta Topográfica da Cidade de Lisboa, 1807 [Em Linha] Lisboa: Biblioteca Nacional de Portugal, Disponível em: http://purl.pt/24997	84
Fig. 3 – MARDEL, Carlos; SANTOS, Eugénio dos; POPPE, E. S. - Plano da Baixa Pombalina [Em Linha] Disponível em: http://www.ordemengenheiros.pt/pt/centro-de-informacao/dossiers/historias-da-engenharia/dimensoes-e-replicas-intemporais-do-terramoto-de-1755/	84
Fig. 4 – HAUSSMANN, Géorge-Eugène. Plano de Paris, 1853 [Em Linha] Disponível em: http://fog-webpaper.blogspot.pt/	89
Fig. 5 – AUTOR DESCONHECIDO – Palácio Real por Filipe Terzi. [Em Linha] Disponível em: http://marinhadeguerraportuguesa.blogspot.pt/2015/04/o-paco-real-da-ribeira-xvi-xviii_21.html	94
Fig. 6 – AUTOR DESCONHECIDO – Comparação da linha de costa, em 1871 e 1911 In SOCIEDADE LISBOA 94 – Lisboa em Movimento 1850 – 1920: A modernização da cidade entre 1850 e 1920 da regeneração à grande guerra, a transformação do urbanismo, das infraestruturas, dos transportes e serviços, dos espaços sociais e públicos. Lisboa: Livros Horizonte, Lisboa94, 1994,.....	98
Fig. 7 – Elaborado pela autora – Sobreposição das áreas de intervenção de cada um dos planos, a verde: plano de Alfredo de Andrade, a azul: planos de Piérre Joseph Pézerat	100
Fig. 8 – AUTOR DESCONHECIDO – Passeio Público de Lisboa. [Em Linha] Disponível em: http://www.instituto-camoes.pt/revista/revista15o.htm	101
Fig. 9 – CORCOS, Vittorio – Retrato de Alfredo de Andrade aos 61 anos [Em linha] Itália: Centro Studi e Museo d'Arte Preistorica. Disponível em: http://www.cesmap.it/mostre/tutte/danstud1.htm	110
Fig. 10 – CECIONI, Adriano – Caffé Michelangiolo, 1861 [Em Linha] Itália: Museu Ferragamo. Disponível em: http://www.flickrriver.com/photos/mauchiz/21733481820/	112

Fig. 11 – AUTOR DESCONHECIDO – Accademia Ligústica [Em Linha] Itália: Génova Mentelocale. Disponível em: http://genova.mentelocale.it/26933-all-accademia-ligustica-due-giorni-di-eventi/	114
Fig. 12 – ANDRADE, Alfredo – Uma Manhã em Creys, c. 1863 [Em Linha] Lisboa: Museu Nacional de Arte Contemporânea do Chiado. Disponível em: http://www.museuartecontemporanea.pt/pt/pecas/ver/6/artist	115
Fig. 13 – CLARKE – Uma vista de pássaro do South Kensington Museum, mostrando edifícios, jardins e estradas circundantes, from Clarke's Handbook, 1862 [Em Linha] Londres: Victoria and Albert Museum. Disponível em: http://www.vam.ac.uk/content/articles/a/architectural-history-of-the-v-and-a-1862-1863-the-north-and-south-courts-a-double-sided-showpiece/	118
Fig. 14 - VIOLLET-LE-DUC, Eugene – Desenho para uma Sala de Concertos, datado de 1864. Expressando princípios estruturais góticos em pedra, tijolo e ferro fundido [Em Linha] Publicado em <i>Entretiens sur l'Architecture</i> . Disponível em http://www.ce.jhu.edu/perspectives/protected/html/lec07/pages/7-10%20Viollet-le-Duc%20concert%20hall%20design_150dpi.htm	119
Fig. 15 - RUSKIN, John - River Seine and its Islands from Canteleu, 1880. [Em Linha] Lancaster: Ruskin Library. Disponível em: http://www.lancaster.ac.uk/users/ruskinlib/Pages/paradise.htm	119
Fig. 16 – JONES, Owen - Joseph dreams of stars: page from <i>The History of Joseph and His Brethren</i> (1869) [Em Linha] Disponível em: http://america.pink/owen-jones-architect_3369832.html	119
Fig. 17 – MORRIS, William – Fruit 1864 detalhe de tapeçaria. [Em Linha] Disponível em: https://www.william-morris.co.uk/shop/fabric/morris-archive-weave/fruit/?code=DM6W230284	119
Fig. 18 – ANDRADE, Alfredo – Planta definitiva da Vila Medieval de Turim, 1883, in ANDRADE, Ruy de – <i>Arquitectura de Alfredo de Andrade</i> . Lisboa: [s.n.], 1960	122
Fig. 19 – ANDRADE, Alfredo – Vista geral da Vila Medieval do lado do Rio Pó, in ANDRADE, Ruy de – <i>Arquitectura de Alfredo de Andrade</i> . Lisboa: [s.n.], 1960	122
Fig. 20 – ANDRADE, Alfredo – Relatório da visita a Vinhais de São Facundo, 1880 in ANDRADE, Ruy de – <i>Arquitectura de Alfredo de Andrade</i> . Lisboa: [s.n.], 1960.	124

Fig. 21 – ANDRADE, Alfredo – Relatório da visita a Castro de Avelãs, 1880 in ANDRADE, Ruy de – Arquitectura de Alfredo de Andrade. Lisboa: [s.n.], 1960.	124
Fig. 22 – ANDRADE, Alfredo – Torre de Vest, Vale de Aosta, 1890, in ANDRADE, Ruy de – Arquitectura de Alfredo de Andrade. Lisboa: [s.n.], 1960	125
Fig. 23 – ANDRADE, Alfredo – Desenho do adro do Palácio Giustiniani-Cambiaso, para o curso de Arquitectura e ornato da Accademia Ligústica. in ANDRADE, Ruy de – Arquitectura de Alfredo de Andrade. Lisboa: [s.n.], 1960	127
Fig. 24 – ANDRADE, Alfredo – Detalhes de uma igreja do séc. XI, 1883 in ANDRADE, Ruy de – Arquitectura de Alfredo de Andrade. Lisboa: [s.n.], 1960.	128
Fig. 25 – ANDRADE, Alfredo – Castelletto d’Orba, 1880. in ANDRADE, Ruy de – Arquitectura de Alfredo de Andrade. Lisboa: [s.n.], 1960.....	129
Fig. 26 – ANDRADE, Alfredo – Valência del Cid, Puerta de Serranos, 1866 in ANDRADE, Ruy de – Arquitectura de Alfredo de Andrade. Lisboa: [s.n.], 1960.....	129
Fig. 27 – ANDRADE, Alfredo – Torre de entrada do Castelo de Pavone Canavese, 1891. in ANDRADE, Ruy de – Arquitectura de Alfredo de Andrade. Lisboa: [s.n.], 1960	132
Fig. 28 – ANDRADE, Alfredo – A casa de Font ‘Alva, 1901 in ANDRADE, Ruy de – Arquitectura de Alfredo de Andrade. Lisboa: [s.n.], 1960.....	132
Fig. 29 – FOPPIANI, Celestino – Planta Topográfica de Génova em 1854. [Em Linha] Génova: Museo Sant’ Agostino. Disponível em: http://www.sullacrestadellonda.it/cartografia/italia12.htm	138
Fig. 30 - BARABINO, Carlo - Piano di Ampliamento delle Abitazioni 1823 [Em Linha] Génova: Glória Droghi Architetto. Disponível em: http://gloriadroghi.com/ricerca1.html	139
Fig. 31 – BARABINO, Carlo - Passegiata dell’Acquasola, projecto e comentário, publicado em 1823 no jornal Gazzetta di Genova [Em Linha] Génova: Mentelocale. Disponível em: http://www.mentelocale.it/1988-la-passeggiata-dellacquasola/	140

Fig. 32 – KARL BAEDEKER – Mapa de Génova em 1886, publicado em Italy: handbook for travellers [Em Linha] Leipscic: K. Baedeker. Disponível em: https://archive.org/details/italyhandbook01karl	142
Fig. 33 – GOOGLE MAPS – Vista aérea de Roma, 2016. [Em Linha] Disponível em: https://www.google.pt/maps/@41.8978327,12.4802422,2753m/data=!3m1!1e3?hl=en	143
Fig. 34 - GOOGLE MAPS – Vista aérea de Nápoles, 2016 [Em Linha] Disponível em: https://www.google.pt/maps/@40.8420453,14.2596559,2798m/data=!3m1!1e3?hl=en	143
Fig. 35 - GOOGLE MAPS – Vista aérea de Florença, 2016. [Em Linha] Disponível em: https://www.google.pt/maps/@43.7698193,11.2522525,2671m/data=!3m1!1e3?hl=en	143
Fig. 36 - GOOGLE MAPS – Vista aérea de Turim, 2016. [Em Linha] Disponível em: https://www.google.pt/maps/@45.0671177,7.681441,2612m/data=!3m1!1e3?hl=en	143
Fig. 37 - GOOGLE MAPS – Vista aérea de Génova, 2016. [Em Linha] Disponível em: https://www.google.pt/maps/@44.4073642,8.9143843,2642m/data=!3m1!1e3?hl=en	145
Fig. 38 – GOOGLE MAPS – Vista aérea de Lisboa, 2016. [Em Linha] Disponível em: https://www.google.pt/maps/@38.7085017,-9.1456791,2886m/data=!3m1!1e3?hl=en	145
Fig. 39 – ANDRADE, Alfredo de – Plano de regulariza��o da margem norte do Tejo in ANDRADE, Ruy de – Arquitectura de Alfredo de Andrade. Lisboa: [s.n.], 1960.	147
Fig. 40 – Elaborado pela autora – Sobreposi��o do Plano de Andrade com a planta de Lisboa atual.....	148
Fig. 41 – Elaborado pela autora – A verde: Eixos principais, a azul: vias transversais Base: ANDRADE, Alfredo de – Plano de regulariza��o da margem norte do Tejo, in ANDRADE, Ruy de – Arquitectura de Alfredo de Andrade. Lisboa: [s.n.], 1960.	150
Fig. 42 – Elaborado pela autora – Esquema da área proposta para aterro. Base: ANDRADE, Alfredo de – Plano de regulariza��o da margem norte do Tejo, in ANDRADE, Ruy de – Arquitectura de Alfredo de Andrade. Lisboa: [s.n.], 1960.....	152
Fig. 43 – AUTOR DESCONHECIDO – Praça Concórdia em Paris [Em Linha] Disponível em: http://viajeroincidental.blogspot.pt/2015_10_01_archive.html	155

Fig. 44 – Ilustração do viaduto sobre a avenida da Liberdade in ALMEIDA, Fialho – Lisboa Monumental, Ilustração Portuguesa. Lisboa. II vol. (29/10/1906).....	159
Fig. 45 - Ilustração de Arco Monumental no final da avenida da Liberdade in ALMEIDA, Fialho – Lisboa Monumental, Ilustração Portuguesa. Lisboa. II vol. (29/10/1906)	159
Fig. 46 – Ilustração da ampliação monumental do Terreiro do Paço. in ALMEIDA, Fialho – Lisboa Monumental, Ilustração Portuguesa. Lisboa. II vol. (29/10/1906).....	159
Fig. 47 – GAMOND, Thomé – Projeto de engrandecimento da cidade de Lisboa. in SOCIEDADE LISBOA 94 – Lisboa em Movimento 1850 – 1920: A modernização da cidade entre 1850 e 1920 da regeneração à grande guerra, a transformação do urbanismo, das infraestruturas, dos transportes e serviços, dos espaços sociais e públicos. Lisboa: Livros Horizonte, Lisboa94, 1994.....	162
Fig. 48 – Elaborado pela autora – Esquema do aterro proposto, e do eixo perpendicular aos braços que delimitam o Terreiro do Paço Base: ANDRADE, Alfredo de – Plano de regularização da margem norte do Tejo, in ANDRADE, Ruy de – Arquitectura de Alfredo de Andrade. Lisboa: [s.n.], 1960.....	163
Fig. 49 – FORRESTIER, Jean Claude – Planta do projeto de uma avenida marginal in BARATA, Ana – Lisboa “caes da Europa”: Realidades, Desejos e Ficções para a cidade 1860 – 1930, Lisboa: Edições Colibri – IHA/Estudos de Arte Contemporânea, FCSH – Universidade Nova da Lisboa, 2010	164
Fig. 50 – FORRESTIER, Jean Claude – Planta do projeto de uma avenida marginal. in BARATA, Ana – Lisboa “caes da Europa”: Realidades, Desejos e Ficções para a cidade 1860 – 1930, Lisboa: Edições Colibri – IHA/Estudos de Arte Contemporânea, FCSH – Universidade Nova da Lisboa, 2010	164
Fig. 51 – Elaborado pela autora – Esquema de sinalização dos três portos propostos Base: ANDRADE, Alfredo de – Plano de regularização da margem norte do Tejo, in ANDRADE, Ruy de – Arquitectura de Alfredo de Andrade. Lisboa: [s.n.], 1960.....	167
Fig. 52 – ANDRADE, Alfredo de – Projeto de ampliação da Praça do Comércio. in ANDRADE, Ruy de – Arquitectura de Alfredo de Andrade. Lisboa: [s.n.], 1960.	171

Fig. 53 – Elaborado pela autora – A verde: Área de ampliação da Praça do Comércio, a azul: novos edifícios.

Base: ANDRADE, Alfredo de – Projeto de ampliação da Praça do Comércio, in ANDRADE, Ruy de – Arquitectura de Alfredo de Andrade. Lisboa: [s.n.], 1960 172

Fig. 54 - AUTOR DESCONHECIDO - Praça Concórdia em Paris. [Em Linha] Disponível em:

https://wanderluststudios.files.wordpress.com/2013/04/dsc_9322.jpg.....174 Fig. 55 -

AUTOR DESCONHECIDO - Piazza del Popolo em Roma [Em Linha] Disponível em:

<http://www.notizie.it/programma-e-scaletta-capodanno-piazza-del-popolo-roma-2016/>..... 174

Fig. 56 – ANDRADE, Alfredo de – Alçado da ampliação da Praça do Comércio in ANDRADE, Ruy de –
Arquitectura de Alfredo de Andrade. Lisboa: [s.n.], 1960. 175

Fig. 57 – FOLQUE, Filipe – Passeio Público e Rossio, Levantamento de Filipe Folque em 1857 In Arquivo
Municipal de Lisboa: Atlas da carta topográfica de Lisboa, nº27 - PT/AMLSB/CMLSB/UROB-PU/05/01/29, nº 28 -
PT/AMLSB/CMLSB/UROB-PU/05/01/30, nº 35 - PT/AMLSB/CMLSB/UROB-PU/05/01/37, nº 36 -
PT/AMLSB/CMLSB/UROB-PU/05/01/38, nº 42 - PT/AMLSB/CMLSB/UROB-PU/05/01/44, e nº43 -
PT/AMLSB/CMLSB/UROB-PU/05/01/45. 176

Fig. 58 – PINTO, Silva – Avenida da Liberdade, Levantamento de Silva Pinto em 1911. In Arquivo Municipal de
Lisboa: Planta topográfica de Lisboa 9J - PT/AMLSB/CMLSB/UROB-PU/05/03/089, 10J -
PT/AMLSB/CMLSB/UROB-PU/05/03/090, 11J - PT/AMLSB/CMLSB/UROB-PU/05/03/091, 9I -
PT/AMLSB/CMLSB/UROB-PU/05/03/077, 10I - PT/AMLSB/CMLSB/UROB-PU/05/03/078, 11I -
PT/AMLSB/CMLSB/UROB-PU/05/03/079, 9H - PT/AMLSB/CMLSB/UROB-PU/05/03/065, 10H -
PT/AMLSB/CMLSB/UROB-PU/05/03/066, 11H - PT/AMLSB/CMLSB/UROB-PU/05/03/067, 9G -
PT/AMLSB/CMLSB/UROB-PU/05/03/053, 10G - PT/AMLSB/CMLSB/UROB-PU/05/03/054, 11G -
PT/AMLSB/CMLSB/UROB-PU/05/03/055, 9F PT/AMLSB/CMLSB/UROB-PU/05/03/041, e 10F -
PT/AMLSB/CMLSB/UROB-PU/05/03/042, 11F - PT/AMLSB/CMLSB/UROB-PU/05/03/043 180

Fig. 59 – PAIS, Miguel – Projeto de prolongamento da Avenida, por Miguel Pais, sobreposto com o plano da
Avenida da Liberdade de Ressano Garcia. In SOCIEDADE LISBOA 94 – Lisboa em Movimento 1850 – 1920: A

modernização da cidade entre 1850 e 1920 da regeneração à grande guerra, a transformação do urbanismo, das infraestruturas, dos transportes e serviços, dos espaços sociais e públicos. Lisboa: Livros Horizonte, Lisboa94, 1994	182
Fig. 60 – FORRESTIER, Jean Claude - Projeto de prolongamento da Avenida da Liberdade In COSTA, Vicente Casals – Barcelona, Lisboa y Forestier: del Parque urbano a la Ciudad-Parque, in Scripta Nuova: Revista Electrónica da Geografía y Ciencias Sociales. Barcelona: Universidade de Barcelona, 1 de Agosto de 2009 [Em Linha] Disponível em: http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-296/sn-296-2.htm	183
Fig. 61 – SILVA, Cristino da – Projeto para prolongamento da Avenida da Liberdade. [Em Linha] Disponível em: http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=324041	184
Fig. 62 – ANDRADE, Alfredo de – Grande colunata no início da avenida in ANDRADE, Ruy de – Architectura de Alfredo de Andrade. Lisboa: [s.n.], 1960.	185
Fig. 63 – ANDRADE, Alfredo de – Arco do triunfo terminal da Avenida. in ANDRADE, Ruy de – Architectura de Alfredo de Andrade. Lisboa: [s.n.], 1960	185
Fig. 64 – SILVA, Joaquim Carneiro da – Estátua equestre de D. José I, gravura de Joaquim Carneiro da Silva, 1774. [Em Linha] Disponível em: http://aps-ruasdelisboacomhstria.blogspot.pt/2014_10_01_archive.html	187
Fig. 65 – ANDRADE, Alfredo de – Projeto do monumento a D. Pedro IV. in ANDRADE, Ruy de – Architectura de Alfredo de Andrade. Lisboa: [s.n.], 1960	189
Fig. 66 – AUTOR DESCONHECIDO – Palácio Imperial de São Cristóvão. [Em Linha] Disponível em: http://mapio.net/o/1789422/	195
Fig. 67 – COSTA, Tiago – Casa da Marquesa de Santos. [Em Linha] Brasil: Rio de Janeiro, 2011. Disponível em: http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=1309071	195
Fig. 68 – PÉZERAT, Pedro José – Academia Militar do Rio de Janeiro. In FRANÇA, José-Augusto – Pierre Joseph Pézerat (1801-1872): Le Dernier Architecte Néo-Classique a Lisbonne. In: Bulletin de la Société de l'Histoire de l'Art Français. Paris: F. de Nobele, 1977	195
Fig. 69 – Elaborado pela autora – Marcação de edifícios, em que Pézerat assinou o prospetio.....	201

Fig. 70 – PÉZERAT, Pedro José – Banhos de São Paulo In FRANÇA, José-Augusto – Pierre Joseph Pézerat (1801-1872): Le Dernier Architecte Néo-Classique a Lisbonne. In: Bulletin de la Société de l'Histoire de l'Art Français. Paris: F. de Nobele, 1977	204
Fig. 71 – PÉZERAT, Pedro José – Pavilhão para o Parque da Estrela. In FRANÇA, José-Augusto – Pierre Joseph Pézerat (1801-1872): Le Dernier Architecte Néo-Classique a Lisbonne. In: Bulletin de la Société de l'Histoire de l'Art Français. Paris: F. de Nobele, 1977	207
Fig. 72 – PÉZERAT, Pedro José – Escola Politécnica de Lisboa. In FRANÇA, José-Augusto – Pierre Joseph Pézerat (1801-1872): Le Dernier Architecte Néo-Classique a Lisbonne. In: Bulletin de la Société de l'Histoire de l'Art Français. Paris: F. de Nobele, 1977.....	209
Fig. 73 – PÉZERAT, Pedro José – Edifícios da Rua da Escola Politécnica. In FRANÇA, José-Augusto – Pierre Joseph Pézerat (1801-1872): Le Dernier Architecte Néo-Classique a Lisbonne. In: Bulletin de la Société de l'Histoire de l'Art Français. Paris: F. de Nobele, 1977	209
Fig. 74 – Estúdio Mário Novais – Planta do Matadouro Municipal de Lisboa. In Arquivo Municipal de Lisboa: Núcleo Fotográfico - PT/AMLSB/MNV/001814.....	212
Fig. 75 – Machado e Sousa – Alçado do Matadouro Municipal de Lisboa In Arquivo Municipal de Lisboa: Núcleo Fotográfico - PT/AMLSB/FAN/001681.....	212
Fig. 76 – PÉZERAT, Pedro José - À esquerda: Capa do relatório; À direita: Latrina Inodora. In PÉZERAT, Pierre Joseph – Relatório e Bazes para a organização de uma companhia encarregada do estabelecimento de Latrinas Inodoras na cidade de Lisboa. Lisboa: Typographia do Jornal do Commercio, 1855.	217
Fig. 77 – Elaborado pela autora – Esquema com a marcação de edifícios, em que Pézerat assinou o prospeto e a marcação da área de intervenção dos seus planos urbanos	222
Fig. 78 - FOLQUE, Filipe – Zona da Boavista até Alcântara, Levantamento de Filipe Folque em 1857 In Arquivo Municipal de Lisboa: Atlas da carta topográfica de Lisboa, nº47 – PT/AMLSB/CMLSB/UROB-PU/05/01/49, nº 48 - PT/AMLSB/CMLSB/UROB-PU/05/01/50, nº 49 - PT/AMLSB/CMLSB/UROB-PU/05/01/51, nº50 -	

PT/AMLSB/CMLSB/UROB-PU/05/01/52, nº 56 - PT/AMLSB/CMLSB/UROB-PU/05/01/58, nº 57 -	
PT/AMLSB/CMLSB/UROB-PU/05/01/59, nº 58 - PT/AMLSB/CMLSB/UROB-PU/05/01/60	227
Fig. 79 - Plano de Lisboa com o diagrama da epidemia da febre amarela de 1857 In Conselho Extraordinario de Saude Publica do Reino - Relatorio da epidemia de febre amarella em Lisboa no anno de 1857, Lisboa : Imprensa Nacional, 1859.....	229
Fig. 80 – Câmara Municipal de Lisboa – Planta do Bairro da Boavista, em 1876. In Arquivo Municipal de Lisboa: Planta do Bairro da Boavista - PT/AMLSB/CMLSB/UROB-PU/21/0001.....	232
Fig. 81 - PINTO, Silva – Zona da Boavista até Alcântara, Levantamento de Silva Pinto em 1911 In Arquivo Municipal de Lisboa: Planta topográfica de Lisboa 7C - PT/AMLSB/CMLSB/UROB-PU/05/03/011, 8C - PT/AMLSB/CMLSB/UROB-PU/05/03/012, 7D - PT/AMLSB/CMLSB/UROB-PU/05/03/019, 8D - PT/AMLSB/CMLSB/UROB-PU/05/03/020, 9D - PT/AMLSB/CMLSB/UROB-PU/05/03/021, 7E - PT/AMLSB/CMLSB/UROB-PU/05/03/028, 8E - PT/AMLSB/CMLSB/UROB-PU/05/03/029, 9E - PT/AMLSB/CMLSB/UROB-PU/05/03/030, 10E - PT/AMLSB/CMLSB/UROB-PU/05/03/031.	232
Fig. 82 – PÉZERAT, Pedro José – Capa do Estudo publicado em 1854. In PÉZERAT, Pierre Joseph – Memória descriptiva sobre o projecto de docka com Portos-Canaes e d'um novo Bairro Maritimo nas praias da Boa Vista, de Santos e da Rocha do Conde de Óbidos, compreendendo a rectificação do actual Bairro da Boa Vista. Lisboa: Typographia de Manoel de Jesus Coelho, 1854.	233
Fig. 83 - PÉZERAT, Piérre Joseph – Secção do Projecto de urbanização do Bairro da Boavista a Santos, In PÉZERAT, Pierre Joseph – Memória descriptiva sobre o projecto de docka com Portos-Canaes e d'um novo Bairro Maritimo nas praias da Boa Vista, de Santos e da Rocha do Conde de Óbidos, compreendendo a rectificação do actual Bairro da Boa Vista. Lisboa: Typographia de Manoel de Jesus Coelho, 1854.....	237
Fig. 84 – PÉZERAT, Piérre Joseph – Projeto de urbanização da Boavista a Santos In PÉZERAT, Pierre Joseph – Memória descriptiva sobre o projecto de docka com Portos-Canaes e d'um novo Bairro Maritimo nas praias da Boa Vista, de Santos e da Rocha do Conde de Óbidos, compreendendo a rectificação do actual Bairro da Boa Vista. Lisboa: Typographia de Manoel de Jesus Coelho, 1854.	237

Fig. 85 – Elaborado pelo Autor – Esquema de Porto-canais propostos por Pézerat Base: In PÉZERAT, Pierre Joseph – Memória descriptiva sobre o projecto de docka com Portos-Canaes e d'um novo Bairro Maritimo nas praias da Boa Vista, de Santos e da Rocha do Conde de Óbidos, compreendendo a rectificação do actual Bairro da Boa Vista. Lisboa: Typographia de Manoel de Jesus Coelho, 1854.....	239
Fig. 86 – Elaborado pela autora - Sobreposição do Plano de Pézerat, 1854, com a planta de Lisboa atual.....	241
Fig. 87 – PÉZERAT, Pedro José – Capa do Estudo publicado em 1865 In PÉZERAT, Pierre Joseph – Mémoire sur les études d'améliorations et embellissements de Lisbonne. Lisboa: Imprimerie Franco-Portugaise, 1865.	242
Fig. 88 - Alargamento da intervenção à margem sul do Tejo e alargamento da zona de intervenção urbanística até junto da Torre de Belém In PÉZERAT, Pierre Joseph – Mémoire sur les études d'améliorations et embellissements de Lisbonne. Lisboa: Imprimerie Franco-Portugaise, 1865.....	247
Fig. 89 – Elaborado pela autora – Esquema da área proposta para aterro. Base: In PÉZERAT, Pierre Joseph – Mémoire sur les études d'améliorations et embellissements de Lisbonne. Lisboa: Imprimerie Franco-Portugaise, 1865	248
Fig. 90 – Elaborado pela autora – Marcação dos quarteirões do Bairro Marítimo da Boavista Base: In PÉZERAT, Pierre Joseph – Mémoire sur les études d'améliorations et embellissements de Lisbonne. Lisboa: Imprimerie Franco-Portugaise, 1865.....	251
Fig. 91 – Elaborado pela autora – Sobreposição do Plano de Pézerat, 1865, com a planta atual de Lisboa	255
Fig. 92 – PÉZERAT, Pedro José – Capa do Estudo publicado em 1867 In PÉZERAT, Pierre Joseph – Memória sobre dokas comerciais, bairros marítimos, porto militar sobre a margem direita do Tejo, e caminho de ferro comercial, estratégico, e testa dos caminhos de ferro europeus. Lisboa: Typographia Franco – Portugueza, 1867.	256

