



Avenida de Berna, nº85, esquina com a Avenida da República.

© Arquivo Fotográfico da Câmara Municipal de Lisboa. Fotografado por Paulo Guedes cerca de 1906.

RESUMO

As Avenidas Novas de Lisboa são uma das imagens eficazes do desenvolvimento da capital em finais do século XIX, relacionado com os adquiridos da industrialização. Ampliando a cidade, desde o antigo Passeio Público até ao Passeio do Campo Grande, as Avenidas apropriam princípios e técnicas do urbanismo progressista de que os boulevards parisienses foram a figura referencial. A qualidade do projecto urbano não teve correspondente na resolução arquitectónica, que foi excessivamente heterogénea, manifestando a fragilidade económica e social da burguesia portuguesa, responsável também pelo arrastamento do Plano, só concluído nos anos de 1930.

DAS AVENIDAS NOVAS À AVENIDA DE BERNA

Raquel Henriques da Silva*

Sobre as Avenidas Novas: designação e âmbito

As “Avenidas Novas” de Lisboa designam, para todos os olisipógrafos, uma importante área de extensão da cidade, nascida com a histórica decisão de transformar o Passeio Público do Rossio (delineado por Reinaldo Manuel, em 1764, por detrás do Rossio e até à latitude da Praça da Alegria) num *boulevard* moderno, evocando o Paris da época: a Avenida da Liberdade, inaugurada em 1885.

A *Avenida*, como quase logo passou a ser designada, foi um lugar em si mesmo. Nos últimos anos do século XIX e até à proclamação da República, “fazia-se a Avenida” como se fazia a Rua do Ouro e o Chiado: para passear, ver e ser visto, numa ritualização do passeio urbano cujas características eram ainda românticas. O ajardinamento das placas laterais (que salvaguardaram espécies do Passeio Público e alguns dos seus elementos decorativos, como os pequenos lagos), a amplitude do espaço de andar e a quase ausência de trânsito explicam que a Avenida tenha sido, de facto, a mesma espécie de palco que fora o Passeio Público, mas sem muros nem portões de acesso, democratizando o passeio e a fruição de espectáculos ocasionais de Verão!

No entanto, para quem tinha a responsabilidade de pensar e gerir a cidade, a Avenida era o primeiro elo da sua desejada expansão. Desde 1859, quando pela primeira vez o assunto é registado em Actas da Câmara, pretendia-se abrir um *boulevard* que “partindo do fundo do Passeio Público corte pela parte inferior do Salitre e siga pelas terras de Vale do Pereiro até S. Sebastião da Pedreira ramificando-se para o Campo Pequeno”². Ou seja, desejava-se

* Departamento de História da Arte da Faculdade de Ciências Sociais e Humanas

1 Ver, para maior desenvolvimento, Raquel Henriques da Silva, “O Passeio Público e a Avenida da Liberdade” in *O Livro de Lisboa* (coordenação de Irisalva Moita). Lisboa: Livros Horizonte, 1994.

2 In *Annaes do Município de Lisboa nos anos de 1856 a 1859*. Lisboa: Câmara Municipal, 1859, pag. 322, referente à sessão de 3/7/1859.

abrir um eixo de comunicação com os subúrbios, capaz de substituir os caminhos antigos de “pé posto” que, da velha Rua de Santo Antão, seguiam por S. José e Santa Marta até S. Sebastião, ou que, mais a Oriente, saíam da Rua da Palma até Arroios e daí para os longínquos Campos de Alvalade, com ligações a Loures e Sacavém.

Para concretizar estas necessidades modernas, oriundas, sobretudo, do desejo de rentabilizar a articulação de Lisboa com o seu produtivo termo – de onde lhe vinham os abastecimentos diários de legumes, leite, fruta e animais de capoeira, bem como muitos trabalhadores domésticos – o Ministério das Obras Públicas criou um vasto grupo de trabalho de que terá resultado um conjunto de estudos e plantas do “Plano Geral dos Melhoramentos da Capital”, hoje não localizado. Era aí que, pela primeira vez, se propunha “o projecto da Avenida Central de Lisboa”³.

Todavia, não foi no âmbito daquele Ministério mas das competências da Câmara Municipal que o projecto se desenvolveu e concretizou, em termos não apenas viários mas enquanto operação urbanística, sob direcção, autoritária e qualificada, de Frederico Ressano Garcia, o modernizador da Repartição Técnica da Câmara de que foi seu engenheiro chefe, entre 1874 e 1909.

É indispensável deter-me, ainda que brevemente, nesta personalidade. Engenheiro da Escola Politécnica de Lisboa e, para aperfeiçoamento de estudos, da École Impériale des Ponts et Chaussées (a mais prestigiada escola de engenheiros do mundo de então), Ressano Garcia pôde assistir, em Paris, à plena execução do Plano de extensão desta cidade, delineado em estreita cooperação entre Napoleão III e o Barão de Haussmann.

Por volta de 1870, quando a Comuna de Paris pôs fim trágico a um decisivo período de desenvolvimento, parte significativa da velha cidade tinha desaparecido, cedendo lugar a uma extraordinária rede de avenidas, reticulares e articuladas entre si, que foram, durante quase um século, o palco de representação da poderosa sociedade burguesa e um dos mais divulgados modelos do “urbanismo progressista”⁴.

3 Ver o tratamento mais extensivo destas questões em Raquel Henriques da Silva “Lisboa de Frederico Ressano Garcia, 1847-1909” in *Lisboa de Frederico Ressano Garcia, 1874-1909*. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian e Câmara Municipal de Lisboa, 1989 (catálogo de exposição).

4 Utilizo esta designação, no sentido que lhe definiu Françoise Choay in *L'urbanisme, utopies et réalités. Une anthologie*. Paris: Éditions du Seuil, 1965.

Certamente, o jovem Ressano Garcia foi marcado por esse efervescente ambiente de mutação urbana e pôde reflectir sobre os recursos e as soluções em jogo, do ponto de vista do aluno brilhante que foi (o 3º classificado entre os dez engenheiros que concluíram o curso em 1869). À dimensão lisboeta, ele foi o nosso Barão de Haussmann, cuja importância, no desenvolvimento da capital, é comparável à de Manuel da Maia, no século XVIII, e de Duarte Pacheco, no século XX. Aceitando este jogo de comparações superficiais mas sugestivas, poder-se-á dizer que, ao contrário dos seus congéneres, não teve a apoiá-lo nem o Marquês de Pombal, nem Salazar. Por isso, as Avenidas Novas, que ele fará nascer, têm a marca de um tempo incerto em que o Estado foi mais fraco e a sociedade manifestou as suas grandes insuficiências, económicas e culturais.

É tempo de terminar esta longa introdução. Diversos bairros novos surgiram ao longo e a partir da Avenida da Liberdade: primeiro, o aristocrático bairro Barata Salgueiro, articulando a nova artéria com os sítios antigos do Rato e de S. Mamede; depois o Bairro Camões, do lado oposto, operação privada para a pequena e média burguesia, com o eixo principal na Rua do Conde Redondo, cujas terras foram para o efeito loteadas; para nordeste, já depois da Rotunda do Marquês de Pombal, e ao longo da Av. Fontes Pereira de Melo, surgiria, de um lado e outro, o bairro das Picoas que aproveitava algumas vias antigas (como a Estrada das Picoas ou a Calçada do Sacramento) para criar uma rede de artérias novas, algo irregular e de limites incertos. Só depois da rotunda do Saldanha (que teve a proposta de outros nomes, como o de Mouzinho d'Albuquerque⁵), aberta no início de um amplo planalto, em frente ao Palácio das Picoas⁶, se iniciavam as *Avenidas Novas*, centralizadas pela Avenida Ressano Garcia (designada da República, depois da mudança de regime, em 1910), ladeada pela Av. António Avellar (depois 5 de Outubro) e Pinto

5 Ver *Actas das sessões da Comissão Administrativa*. Lisboa: Câmara Municipal de Lisboa, 12/8/1897 e 26/8/1897.

6 Pertencente à Condessa de Camarido, D. Maria Isabel Freire de Andrade e Castro de Sousa Falcão, “descendente do 1º Conde – o Morgado das Picoas, pois por aqui possui largos tratos de terrenos – D. Nuno Freire de Andrade e Castro de Sousa Falcão, do qual dependia uma Ermida, exterior, ainda hoje ao culto na Rua das Picoas” segundo palavras de Norberto Araújo, *Peregrinações em Lisboa*, 2º ed., vol. XIV, Lisboa: Vega, 1993, p.79. Na 1ª ed. desta obra, 1937, o palácio estava já desocupado, depois de ter sido sede da Nunciatura Portuguesa. Em 1944, parte do seu imenso lote seria ocupado pelo Cine-Teatro Monumental, da autoria do arq. Raul Rodrigues Lima, inaugurado em 1951 e demolido em 1984.

Coelho (depois Defensores de Chaves) e cruzada, em esquadria quase perfeita, por um conjunto de avenidas, mais estreitas, até ao Campo Pequeno e, de modo mais irregular; com bastantes irresoluções, até à actual Praça de Entrecampos.

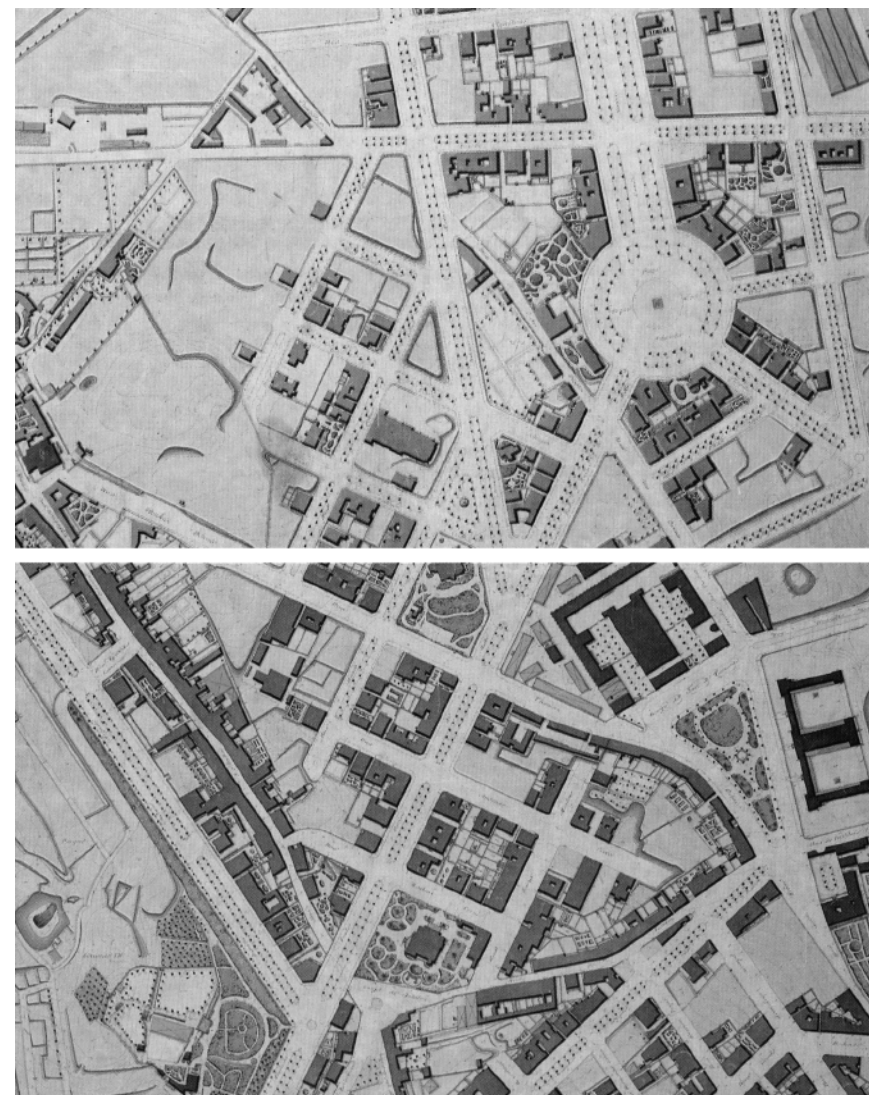
Características gerais do Plano

Contextualizadas no inédito crescimento urbanístico europeu na época da primeira industrialização, as Avenidas Novas de Lisboa aplicam, como já afirmei, alguns aspectos do urbanismo progressista que, à semelhança de Paris e Barcelona (neste caso, o magnífico plano de Ildefons Cerdá), têm concretizações, mais ou menos vastas, mais ou menos radicais, em todas as principais cidades.

Sintetizando os seus princípios constitutivos, deve salientar-se, em primeiro lugar, uma espécie de estética e de pragmática características da engenharia. Os diversos conjuntos de saberes envolvidos neste domínio são então determinantes do que a sociedade do século XIX entende por progresso. No caso das cidades, os engenheiros consideram que elas são organismos doentes porque o ar circula mal nas ruas estreitas, tortuosas e mal iluminadas, bem como nas casas e nos interiores dos quarteirões, de dimensões e usos sem qualquer normalização. Por isso, o seu primeiro desejo é higienizar a cidade: alargar as ruas, torná-las corpo adequado de um conjunto eficaz de infra-estruturas (canalização de esgotos, de água e, por volta do final do século, de electricidade), logo marcado à superfície pelos carris dos eléctricos e, suspensos no ar; os cabos da electricidade.

A higienização proposta tem ainda outras componentes: a existência de manchas importantes de arvoredo e vegetação, introduzindo o campo na cidade, no momento em que ela estava radicalmente a artificializar-se. Com a colaboração dos agrónomos, nascia assim a arquitectura paisagista que, nesta época, pouco deve à multissecular arte dos jardins eruditos ou populares. Nas ruas largas, arborizam-se passeios e as placas centrais ou laterais e, em pontos adequados dos planos, criam-se amplos jardins e bosques, com a função de pulmões verdes.

Refira-se, finalmente, que os engenheiros delineavam também o loteamento das novas zonas de extensão, com uma matriz geométrica, monotona-



Levantamento de Lisboa de 1911. Levantado e desenhado sob a direcção de Júlio António Vieira da Silva Pinto. Arquivo da Câmara Municipal de Lisboa.

mente repetida, deixando logradouros generosos no interior dos quarteirões (que deveriam ser corredores de verdura) e, em muitos casos, jardins fronteiros ou laterais. Neste caso, é quase exclusivamente nos bairros da alta burguesia que se aplica este tipo de loteamento, sobretudo quando pensamos no modelo parisiense em que a construção sobre as avenidas foi, maioritariamente, de grandes blocos de habitação colectiva com extrema densidade de implantação.

Em Lisboa, encontramos todos os princípios enunciados. A dimensão das avenidas – naturalmente modestas, quando as comparamos com as de outras cidades – retomavam o paradigma das ruas da baixa pombalina que, hoje ainda, continua a funcionar; todas elas eram infra-estruturadas, com essa espécie de vida subterrânea que passa a constituir o cerne da cidade industrial; as mais importantes vias encontravam-se, desde 1900, articuladas com a cidade antiga, através das carreiras dos eléctricos; as placas centrais, laterais e os passeios foram generosamente arborizados, numa articulação subtil e qualificada de cores e cheiros, delineada sob a autoridade do Eng. António Maria Avellar; os lotes desenharam-se, em geral, amplos, poucas vezes com jardins mas sempre com logradouros profundos, funcionando como operativos quintais.

O Plano final, aprovado em 1889, já integrava o Parque da Liberdade (depois Eduardo VII), embora a sua construção se vá arrastar sem solução definitiva até à década de 1940. No extremo norte, o Campo Grande (arborizado no início do século XVIII⁷) será então modernizado, tornando-se num dos lugares mais procurados pelo lazer dos lisboetas, numa vida de ar livre moderna, em que a bicicleta começa a concorrer com o cavalo.

Em 1903, quando o conjunto das avenidas estava delineado e a edificação se iniciara, a equipa de Ressano Garcia apresenta ainda um novo Plano, propondo outro Parque à ilharga ocidental do Campo Grande, e um notável conjunto de vias de circulação externas que, mesmo hoje, não estão completamente executadas.

Cumprindo princípios essenciais do urbanismo progressista dos finais do século XIX, as Avenidas Novas possuem também o que costumam designar por uma marca lisboeta. Tratando-se de tema complexo, onde a subjectividade é considerável, destacarei apenas dois ou três tópicos para clarificar aquela afirmação. Em primeiro lugar, o modo como o conjunto das avenidas Liberdade/Fontes Pereira de Melo/República se articula, numa linha quebrada, em

evidente continuidade desde a Praça do Comércio, sugerindo um percurso ascensional do Rio para o interior, de grande clareza de desenho e evidente carga simbólica. Sob este aspecto, pode afirmar-se que o Plano das Avenidas Novas desenvolve as potencialidades da ordenação urbana pombalina, distanciando a cidade do Tejo mas colocando-o num real e mítico ponto de partida.

Em segundo lugar, as Avenidas Novas, axializadas pela Avenida da Liberdade e pelo Parque Eduardo VII, transportaram, para zonas antes não urbanas, o desenho básico de Lisboa, onde as diferenças entre oriente e ocidente sempre foram claras; por outro lado, apesar de se constituir como extensão, o novo urbanismo permanentemente se retrai, se curva e contracurva para encontrar as linhas direccionais antigas da cidade, adaptando a tendencial ortogonalidade a diversas e expressivas pré-existências. Sob este aspecto, o caso mais interessante é o da Avenida Duque d'Ávila que mantém, alargando-o apenas, o desenho redondo da velha Estrada da Circunvalação.

Finalmente, ao contrário do que aconteceu na maioria dos casos de grandes cidades, a nova Lisboa, mecânica e geométrica, não pôs em causa a cidade velha, desenvolvendo-se por ampliação e não por reconversão. Este facto tem, na origem, a reconstrução pombalina da Baixa e áreas limítrofes (incluindo a “alta” do Chiado) que modernizara Lisboa, um século antes. O amplo centro pós-terramoto permitiu que os bairros históricos se mantivessem e, como já disse, é a matriz orgânica e histórica da cidade fino-oitocentista. Permitiu, também, ir criando pequenos bairros de desenho tendencialmente geométrico: primeiro, antes do arranque do Plano das Avenidas Novas, a Estefânia, Campo de Ourique e Calvário; depois, sobre a nova Avenida dos Anjos (depois Dona Amélia, hoje Almirante Reis) uma dispersão de bairros pequenoburgueses que se articularão com a Estefânia e com as Picoas e, do lado oriental, com a vivência antiga e operária da Graça.

As qualidades indiscutíveis do desenho urbano das Avenidas Novas não se verificaram na sua arquitectura. O facto do Plano não enunciar princípios normativos nessa matéria (ao contrário do que acontecera na Baixa e há-de acontecer nas Avenidas “novíssimas” de Duarte Pacheco, cujo paradigma é a Avenida de Roma) marcou o edificado com definitiva efemeridade. Cada promotor, construindo para si mesmo, para venda ou arrendamento, pôde optar entre prédio ou moradia, pela ocupação de toda a frente do lote ou não, pelo isolamento do edifício ou pela disposição em banda. As cêrceas não foram

⁷ Sob a origem deste Jardim, ver Raquel Henriques da Silva, *Lisboa romântica. Urbanismo e arquitectura, 1777-1874*. Lisboa, 1998 (Dissertação de Doutoramento em História, Especialidade História da Arte apresentada à FCSH da UNL, policopiado).

impostas, muito menos exigências de materiais ou de resoluções estilísticas. Num tempo de arquitectura ecléctica, marcada por revivalismos vários, pelos exotismos e os ruralismos, esta excessiva liberdade foi mortal para a consolidação final do Plano.

Por isso, nos anos de 1930, quando, mesmo na Avenida da República, ainda havia alguns (embora poucos) lotes para edificar, já se procedia às primeiras demolições. Por isso, também, as Avenidas Novas são hoje um qualificado desenho urbano cujo corpo se tornou irreal, numa mistura ruidosa de falta de norma e de uma história enredada em sucessivos oportunismos de que a ausência de qualidade arquitectónica é o sinal visível.

Apesar da falta de norma e, muitas vezes, de qualidade arquitectónica, a edificação das avenidas novas, no contexto já referido de crescimento global de Lisboa, marca inquestionavelmente a sua afirmação como capital moderna. Os números são impressionantes: “nos onze anos percorridos desde 1896 a 1906 construíram-se em Lisboa 3080 prédios com a superfície total de 1472 m² de superfície habitável e reconstruíram-se 726 prédios com a superfície habitável e nova de 200926 m²”⁸.

A Avenida Martinho Guimarães

Em 1889, a Administração da Real Casa Pia informava que “tendo sido condenada a antiga Praça de Touros no campo de Sant’Ana” (...) solicitava à Câmara “o baldio denominado geralmente «o Campo Pequeno» no centro do qual se pode construir com todos os aperfeiçoamentos modernos, um formoso edifício dando novo aspecto àquele largo”⁹. Na verdade, o Plano das Avenidas previa já este popular equipamento que viria a ser delineado pelo arquitecto António José Dias da Silva, seguindo de perto os valores estilísticos e funcionais da Praça de Madrid, inaugurada em 1874.

Numa época de revivalismos e de grandes incertezas em relação ao que seria a arquitectura do futuro, a escolha do “estilo árabe”¹⁰ – considerada acer-

tadíssima pelos contemporâneos – era sinal deliberado de cosmopolitismo e, ao mesmo tempo, a manifestação do desejo que aquela nova área da cidade pudesse encontrar referências estimulantes na leitura romanceada da História. Era o que propunha aquele anfiteatro, evocando os circos romanos e, ao mesmo tempo, a cor, os materiais e a decoração dos palácios e mesquitas mouras.

Inaugurada em 1892, quando as obras do delineamento das avenidas se iniciavam, a Praça de Touros conquistou imediato reconhecimento, abrindo uma das vistas mais populares da nova Avenida Martinho Guimarães. É altura de nela nos concentrarmos.

O nome homenageava o vereador José Martinho da Silva Guimarães, um dos mais eficazes batalhadores pelo empréstimo de 400 000\$000 reis que, contraído junto do Governo central, viabilizou o arranque das obras das Avenidas, depois de se terem gorado intenções iniciais de promotores privados. A proposta da nomenclatura foi publicamente aprovada em sessão de Câmara de 12 de Agosto de 1897 e justificada por se tratar de uma das avenidas “mais importantes pois que é destinada a ligar a Praça do Campo Pequeno com os sítios de Palhavã e Benfica”¹¹.

Que a importância desta avenida fosse então justificada sobretudo por viabilizar articulações viárias fundamentais entre a Lisboa oriental e a ocidental, melhorando o funcionamento de um amplo território do seu termo, anuncia, nesses anos finais do século XIX, a situação actual. Os ritmos são outros, tal como os meios mecânicos e os conceitos de distância e velocidade, mas não tenhamos dúvidas: mais do que um lugar para viver, a Avenida Martinho Guimarães era, no momento do seu nascimento, um eixo de circulação. Tal como é hoje.

Nos primeiros anos de 1900, a Avenida Martinho Guimarães foi apenas os seus primeiros quarteirões, voltados para o palco da avenida principal, a Ressano Garcia (depois República). Duas moradias de gaveto marcavam esta articulação, ambas projectadas pelo arquitecto Norte Júnior, em 1906 e 1908. A mais antiga seria demolida em 1953 mas a outra sobreviveu até hoje a ciclos sucessivos de profundas transformações¹².

⁸ In *Actas das Sessões da Comissão Administrativa da Câmara Municipal de Lisboa*, sessão de 28 de Fevereiro de 1907.

⁹ In *Actas das Sessões da Câmara Municipal de Lisboa*, sessão de 16 de Fevereiro de 1889.

¹⁰ Ver contexto da encomenda em *O Neomanuelino ou a Reinvenção da Arquitectura dos Descobrimentos*. Lisboa: Instituto Português do Património Arquitectónico, 1994 (catálogo de exposição comissariada por Regina Anacleto).

¹¹ In *Actas das Sessões da Câmara Municipal de Lisboa*, sessão de 12 de Agosto de 1897.

¹² Ver, para desenvolvimento do tópico da arquitectura das Avenidas Novas, a minha dissertação de Mestrado em História da Arte, apresentada na Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova de Lisboa, *As Avenidas Novas de Lisboa, 1900-1930*. Lisboa, 1985 (policopiado).

Em termos sucintos, estas casas manifestam o gosto típico dos burgueses rapidamente enriquecidos naquela época entre dois séculos, já chamados de “novos ricos” ou, no calão aristocrático, de “possidónios”, cujas fortunas, em Portugal, tinham maioritariamente origem brasileira e/ou africanista. Atraindo o olhar dos passantes, elas afirmavam-se como objectos quase escultóricos, capazes de marcarem o espaço público, pela excepcionalidade da sua decoração. São, assim, uma espécie nova de monumentos que, em vez de celebrarem heróis colectivos ou individuais (recorde-se que este é o tempo da maioria da estatuária pública lisboeta), celebram o estatuto de proprietários com nomes reconhecidos entre os pares, e consentidos entre a aristocracia, numa mescla antiga de desejo e ressentimento.

Norte Júnior foi o arquitecto que mais exuberantemente assumiu essa moda, vestindo, com retórica operática, casas que, em termos de planta, são bastante convencionais, adaptando, quase sempre em pequena escala, os valores da habitação palaciana. O seu estilo é também incerto, manejando recursos da decoração “à Segundo Império” (francês, claro), mas também ecos superficiais de Arte Nova e de exotismos diversos, externos (mouriscos, orientalizantes e ruralistas, quer suíços, quer ingleses) e internos (os «neos» manuelino e românico, os ruralismos e, crescentemente, marcas pouco rigorosas da “Casa Portuguesa” que Raul Lino estava então a elaborar).

Nas revistas e jornais de então, mais generalistas ou mais especializados, esta arquitectura era objecto de paixões mas, também, de críticas, neste caso oriundas dos sectores que desejavam nacionalizar a “nossa” arquitectura ou, pelo menos “as nossas casas”. Este confronto, bastante característico das duas primeiras décadas do século XX, teve, em Lisboa, como arena privilegiada, as Avenidas Novas. Ainda hoje o podemos evocar, comparando a sobrevivente casa de Norte Júnior à entrada da Avenida, voltada ao Campo Pequeno, com a que aloja o restaurante “A Gôndola”, actualmente sobre a Praça de Espanha, manifestando uma discreta gramática compositiva e decorativa própria das divulgações da “Casa Portuguesa”, bastante empobrecidas em relação às propostas iniciais de Raul Lino.

Não se pense, no entanto, que a Avenida Martinho Guimarães (Av. de Berna, depois da Revolução Republicana de 1910) era uniformemente percorrida de casas unifamiliares de encomenda burguesa. Entre elas, havia modestos prédios de arquitectura corrente, o que quer dizer, erguidos por construtores civis e propondo rendimentos e alugueres mais modestos do que

seria de esperar, tendo em conta o estatuto social das avenidas. Há ainda dois ou três, fronteiros à actual entrada principal da Fundação Calouste Gulbenkian, exibindo as suas fachadas feitas de acrescentos sucessivos, sob elementos epocais facilmente identificáveis: a pequena escala a anunciar a construção tradicional anterior ao betão, as falsas cantarias dos vãos rectos, as varandas ainda de ferro forjado. Se fossem recuperados e estivessem bem mantidos, conseguiriam mesmo assim sobreviver com dignidade, apesar de entalados entre as construções recentes de cércea muito superior.

A imensa diversidade visual da Avenida Martinho Guimarães não provinha, no entanto, da sua arquitectura. O que a determinou, século XX adiante, foi a lentidão do seu próprio delineamento, à custa de expropriações difíceis que demoraram décadas a efectivar-se.

Em 1907, foi aprovado, em sessão de Câmara, “o processo relativo ao projecto da Avenida Martinho Guimarães, troço compreendido entre a Estrada de Palhavã e o Largo do Rego, incluindo as expropriações necessárias que, no entanto, em 1913 ainda não estavam concluídas¹³. A situação manteve-se até 1926, quando os moradores, cansados de viverem “rodeados de ruas intransitáveis”, recordavam à Câmara que, ela mesma era prejudicada “por não se venderem os terrenos que ali possui”¹⁴. No ano seguinte, em Março de 1927, aprovava-se “a expropriação por utilidade pública da parcela de terreno pertencente aos herdeiros de Fortunato Rosa Canas e destinada à conclusão das Avenidas de Berna, Elias Garcia, Barbosa do Bocage e Marquês de Tomar”¹⁵.

O arrastamento do processo de ultimateção da Avenida de Berna (caso único, no conjunto das Avenidas Novas do lado ocidental mas que se verificou também, numa latitude mais vasta, no lado oriental) tem duas explicações complementares: por um lado, o empenho político da Câmara e do Governo, no projecto global das Avenidas Novas, esmoreceu, quase definitivamente, durante a Primeira República, cujos dirigentes camarários cedo manifestam o seu desamor por aquela “cidade de ricos” que desviara a atenção de problemas mais graves, como o do alojamento proletário (que, no entanto, o novo regime não conseguirá resolver). Por outro lado, a urbanização delineada confrontava-se

13 In *Actas das Sessões da Comissão Administrativa da Câmara Municipal de Lisboa*, sessão de 28 de Fevereiro de 1907 e de 9 de Junho de 1916.

14 In *Actas das Sessões da Câmara Municipal de Lisboa*, sessão de 4 de Fevereiro de 1926.

15 In *Actas das Sessões da Câmara Municipal de Lisboa*, sessão de 10 de Março de 1927.

com pré-existências importantes que, naquela região extrema, continuavam a desempenhar papel activo na vivência da região, produzindo, em quintas ou quintais, parcelas apreciáveis dos consumos frescos da capital.

Interessa referir ainda que o projecto se adaptou aqui às mais importantes e históricas pré-existências do sítio: o Convento e ampla cerca das Convertidas de Nossa Senhora do Rosário, de religiosas franciscanas, “fundado depois de 1768 por D. Margarida das Mercês de Maré, dama francesa e mais tarde chamado do Rosário e das Dores, pois que para ele convergiram as recolhidas de uma casa religiosa, de idêntico objectivo social que existiu no Largo do Leão a Arroios”¹⁶.

Muito tempo abandonado depois da extinção das Ordens Religiosas (decretado em 1834 mas sem efeitos imediatos para os conventos femininos), o convento e cerca foram reconvertidos, a partir de 1905, no Hospital Curry Cabral cujas exigências funcionais foram condenando quase todos os vestígios daquele. A vasta cerca com “mata de eucaliptos e cedros”¹⁷ foi sendo destruída para instalar novos pavilhões hospitalares, mas também para novas urbanizações dos anos de 1930 (Bairros Bélgica e Santos), do lado de lá da linha do caminho de ferro; sobre a Avenida de Berna, a cerca foi cedida, em anos recentes, ao Batalhão Automobilista que, desde 1980, dispensou parte das suas instalações e logradouros à Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova de Lisboa.

Mais felizes do que os cedros e eucaliptos da cerca do conventinho do Rosário e das Dores, foram as árvores do amplo parque fronteiro que evoca, no seu conjunto, a faustosa propriedade do Provedor dos Armazéns Reais, fundada no século XVIII e, em 1860, adquirida pelo Provedor da Casa Pia, José Maria Eugénio de Almeida¹⁸. Tendo servido depois como Jardim Zoológico de Lisboa (1884-1905), o frondoso parque ficou como que expectante, até, na década de 1950, ser adquirido pela recém criada Fundação Calouste Gulbenkian para sua sede e museu¹⁹. Foi possível assim – sobre os acasos que longamente tecem a vida das cidades antigas – não só manter-se, como enriquecer-se uma das últimas grandes áreas de quinta e jardim das Avenidas

Novas. É caso para dizer-se que o abrandamento do projecto, depois de 1910, redundou em vantagem urbanística e arquitectónica, permitindo, ao mesmo tempo, deixar adivinhar a antiguidade prestigiada do sítio.

Entretanto, na década de 1930 (quando a cidade entre em novo período desenvolvimentista, sob a direcção de Duarte Pacheco), a Avenida de Berna foi enriquecida com a Igreja de Nossa Senhora de Fátima, quase no centro da sua extensão, implantada em parte dos terrenos cuja expropriação se arrastara. Esta Igreja, que hoje orienta os visitantes e os passantes quotidianos, tem significativa importância arquitectónica e artística. Projecto do arquitecto Porfírio Pardal Monteiro, uma das mais importantes personalidades do modernismo português, teve a colaboração do pintor José de Almada Negreiros (vitrais) e do escultor Francisco Franco (estatuária sobre a entrada principal). No seu conjunto, estes artistas, com vasto leque de colaboradores, delinearam a primeira igreja moderna de Portugal, respondendo ao repto do Cardeal Cerejeira que, na “infância” do Estado Novo, acedeu, aqui, a uma não repetida ruptura que provocou escândalo junto dos mais conservadores.

Para as Avenidas Novas, a edificação deste templo (inaugurado em 13 de Outubro de 1938) marca como que a sua definitiva maioridade. Nos anos de 1900, abriu-se concurso para a Igreja do novo bairro, entre a Avenida Fontes Pereira de Melo e a Cinco de Outubro, mas a edificação nunca se concretizou, por falta de meios financeiros. Por isso, o único templo de tão vasta área residencial continuou a ser a velha igreja de S. Sebastião da Pedreira, o que manifesta a relativa lentidão do reconhecimento das Avenidas Novas. Vale a pena recordar que também o cinema e as primeiras pastelarias só chegaram ao bairro nos finais dos anos de 1920.

Nesta época, contextualizada pelo claro apoio do novo regime ditatorial à construção urbana (então isentada de contribuição predial durante dez anos, de acordo com a letra do Decreto-Lei nº 15289 de 30 de Março de 1928²⁰), constroem-se os últimos lotes da Avenida de Berna, com opções estilísticas bem diferenciadas das que referimos para o início do século. Trata-se agora do uso sistemático de betão armado – possibilitando lentas alterações das plantas dos andares – que, nas fachadas, utiliza uma decoração inspirada pela *Art Déco*, caracterizada pela geometrização dos ornatos e um gosto, mais ou menos vincado, pela valorização plástica da platitude dos alçados.

20 H. J. Ninz, “Estudo crítico” in *Ministério do Interior. Inquérito habitacional*. Lisboa, 1941, p. 263.

16 In Norberto de Araújo, *Peregrinações em Lisboa*, 2ª ed., tomo XIV. Lisboa: Vega, 1993, p. 59.

17 *Idem, ibidem*, p. 59.

18 Sobre este palácio e propriedade ver o artigo de Joana Cunha Leal, nesta revista.

19 Sobre este tema ver o artigo de Ana Tostões, nesta revista.

Curiosamente, Norte Júnior que, na juventude, fora um dos arquitectos mais bem sucedidos da estética ecléctica e revivalista, reconverte-se, com grande facilidade e eficácia, ao modernismo. Dentro deste gosto construiu dezenas de casas unifamiliares e, sobretudo, prédios, muitas vezes em parceria com empresas de engenheiros civis. Dois bons exemplares desta moda arquitectónica existem ainda hoje no primeiro quarteirão da Avenida de Berna, vindo da Avenida da República, decorados com características máscaras femininas estilizados.

Com variantes diversas, mas uma tendencial unificação de cérceas e de disposição em banda contínua, foi este o modelo do último ciclo edificatório das Avenidas Novas, menos visível na Avenida de Berna do que nas confluências Elias Garcia e Barbosa du Bocage, particularmente nos quarteirões que conduzem à Igreja de Fátima²¹. Ele distingue-se – pelo seu modernismo elegante e decorado, com evidente marca cosmopolita – tanto da «pobreza» como da retórica «riqueza» da arquitectura das décadas anteriores; distingue-se também da arquitectura neonacionalista, muito Estado Novo, que, com superior qualidade construtiva e compositiva, caracterizará, nos anos de 1940, as avenidas de Roma ou Sidónio Pais.

Epílogo

Na aproximação intentada em relação à Avenida de Berna, creio ter sido possível entender algumas das razões que foram construindo a sua extraordinária heterogeneidade, talvez a mais evidente do conjunto das avenidas novas.

Faltar-me-á evocar a sua marca mais antiga, contemporânea do palácio de Fernando de Larre Garcez Lôbo Palha de Almeida, Provedor dos Armazéns da época de D. João V. Refiro-me ao “Palácio dos Meninos de Palhavã” (hoje Embaixada de Espanha) que, em perspectiva, fecha a Avenida de Berna e articula com a António Augusto de Aguiar que, no troço inferior, recompõe a velha Estrada de Sete Rios e Benfca. Trata-se de um notável seiscentista,

mandado edificar pelo 2º Conde de Sarzedas, no contexto proclamatório da nobreza restauracionista que tem outras manifestações, igualmente qualificadas, no palácio do Marquês da Fronteira, em S. Domingos de Benfca, e no Palácio Galveias, ao Campo Pequeno, encomenda dos Távoras. O Palácio de Palhavã celebrou-se, no século XVIII, como residência dos príncipes bastardos de D. João V, isolado e distante da corte, mas num cruzamento activo das articulações da cidade com o seu termo.

Hoje, a beleza da sua arquitectura erudita ainda atrai o nosso olhar; mais de automobilista do que transeunte. Em momentos favoráveis, o Palácio poder-se-á articular com o inesperado Arco monumental, igualmente erudito, que, desde há poucos anos, passou a centralizar a rotunda da Praça de Espanha. Oriundo do aqueduto da Rua de S. Bento que, desde finais do século XVIII, servia essa parte da cidade e, sobretudo, o grandioso Mosteiro de S. Bento da Saúde (hoje Assembleia da República), este monumento descontextualizado é apenas mais um elemento do ruído imagético da Avenida de Berna, enquanto eixo incontornável de articulação da parte oriental e ocidental da cidade, bem como das suas respectivas saídas. Os diversos edifícios entretanto edificados (pós-modernos e neo-modernos, num arco estilístico que vai dos anos de 1980 à actualidade) alargaram o ruído à irregularidade confusa das cérceas e ao próprio céu, permanentemente percorrido por uma das rotas de aterragem no aeroporto de Lisboa.

Lugar de circulação mais do que de passagem e menos ainda de vida, a Avenida de Berna manifesta, excessivamente, a nossa incapacidade actual de proteger a cidade histórica mas, simultaneamente, deixa entrever, no palimpsesto do seu corpo, diversas clareiras de memória que predisõem à complacência. Um estratagema, que uso habitualmente, é fazer parte do seu percurso pelos jardins da Fundação Calouste Gulbenkian onde os patos treinam ousadias de voo que, às vezes, os conduzem a aterrar em plena Praça de Espanha...

²¹ Ver *Boletim da Câmara Municipal de Lisboa*, ano X (1936), nº 505 que define as cérceas e composição dos prédios do “talhão limitado pelas Avenidas Elias Garcia, Berna, Marquês de Tomar e Poeta Mistral”.