https://doi.org/10.48751/CAM-2015-4269

cadernos do arquivo municipal IV

ISSN 2183-3176. 2.ª SÉRIE N.º 4 JULHO - DEZEMBRO 2015

# A Avenida de Ceuta: de limite a caminho para o crescimento de Lisboa

# The Ceuta´s Avenue: from limit to path for the growth of Lisbon

.

Beatriz Rosa de Abreu Pereira Marques*

submissão/submission: 09/09/2015

aceitação/approval: 17/11/2015

## RESUMO

A perceção da história do vale de Alcântara, analisada à luz da evolução de Lisboa, constitui-se como um estudo essencial para a compreensão da importância da Avenida de Ceuta para a cidade. O papel de Alcântara, como zona de charneira de movimentos da cidade e para o interior do território, que lhe conferiu uma maior importância em relação a outras áreas de Lisboa, definiu também o seu destino como plataforma de mobilidade à escala metropolitana. As características do vale, cuja suave inclinação favorecia o tráfego para o interior, atraíram a instalação de importantes infraestruturas de transportes. Nesta zona, que durante muito tempo se definiu como um importante limite da cidade, nasceu uma das principais artérias para o crescimento de Lisboa, batizada em 1915 com um acontecimento que marcou, também, o início da expansão portuguesa para todo o mundo - a (Avenida da) Conquista de Ceuta.

* ITeCons - Instituto de Investigação e Desenvolvimento Tecnológico em Ciências da Construção, Universidade de Coimbra, Portugal.

Beatriz Rosa de Abreu Pereira Marques concluiu o mestrado em Arquitetura pelo Instituto Superior Técnico em 2009, com a dissertação *O Vale de Alcântara como caso de estudo – Evolução da morfologia urbana*, orientada pela Professora Doutora Ana Tostões, sendo também mestre em Construção e Reabilitação (Instituto Superior Técnico, 2012). A sua prática profissional atual está dividida entre o estudo de patologias construtivas e investigação na área da construção e reabilitação sustentável no Instituto de Investigação e Desenvolvimento Tecnológico em Ciências da Construção (ITeCons), em Coimbra.

Correio eletrónico: abreubia@gmail.com

https://orcid.org/0000-0003-3270-1760

## PALAVRAS-CHAVE

Lisboa / Alcântara / Avenida de Ceuta / Evolução Urbana

## ABSTRACT

The perception of the urban history of Alcântara, placed in the evolution of Lisbon, constitutes a fundamental study to understand the importance of Ceuta's Avenue (Avenida de Ceuta) to the city. The role of Alcântara, as an important interface between the city and the interior of the territory, which contributed for its importance in respect to other areas of the city, also defined its destination as platform of mobility at a regional level. The characteristics of the valley, whose soft slope privileged the traffic for the interior, had attracted the installation of transport infrastructures. In this area, which has long defined itself as an important city edge, it was born one of the main routes for the growth of Lisbon. In 1915, this route was named with an event that also marked the beginning of the Portuguese expansion to the whole world - the Conquest of Ceuta (Avenida da Conquista de Ceuta).

## KEYWORDS

Lisboa / Alcântara / Ceuta's Avenue / Urban evolution

## INTRODUÇÃO

A expansão portuguesa teve como ponto de partida a conquista de Ceuta, no ano de 1415. Com a comemoração dos 600 anos deste acontecimento e, simultaneamente, com a comemoração do primeiro centenário da Avenida de Ceuta, é importante refletir sobre a presença simbólica de Ceuta em Lisboa, principalmente ao nível dos elementos marcantes e estruturantes da cidade.

A cidade de Lisboa viveu diferentes períodos na sua história que marcaram a forma como a malha urbana foi crescendo e integrando vários conjuntos, mantendo a cidade a funcionar como uma unidade heterogénea. Olhando para as experiências do passado, observamos que, na busca de respostas às necessidades de cada época, a expansão de Lisboa foi acontecendo, em alguns momentos da história, motivada por uma atitude de rutura com o passado e, noutras alturas, com uma atitude menos transformadora mas igualmente inovadora.

A relação da cidade com a sua história e a forma como esta se articula com as exigências atuais contribui para a construção uma identidade cultural que reflete não só a experiência dos marcos históricos vividos na cidade

mas também eternizam os principais acontecimentos que marcaram a história do país. Estes acontecimentos ficam muitas vezes associados à construção de monumentos e marcos comemorativos e, ainda, à associação da toponímia da cidade.

A partir do final do século XIX, a construção de redes de infraestruturas urbanas marcaram a evolução urbana do vale de Alcântara, tornando esse antigo limite da cidade numa das principais charneiras para o crescimento de Lisboa, a nível urbano e metropolitano. Esta antiga fronteira natural da cidade acolheu, no início do século XX, o lançamento de uma das principais artérias da cidade, de forma a ligar Lisboa a novas zonas de expansão da cidade. Curiosamente, este estruturante eixo viário recebeu o nome do acontecimento da história que marcou a expansão nacional além-fronteiras: a Conquista de Ceuta.

## O VALE DE ALCÂNTARA NA HISTÓRIA DE LISBOA

O nome desta área vem do árabe "Al-quantãrã" que significa "a ponte", remetendo para a existência de uma ponte sobre a ribeira de Alcântara, provavelmente desde a época da ocupação muçulmana[1].

A ponte foi sofrendo várias transformações ao longo do tempo, adaptando-se aos aumentos populacionais e às necessidades de quem aí habitava e trabalhava. Cumprindo a sua função de limite, foi também uma porta de entrada de Lisboa e palco de momentos históricos relevantes a nível nacional: foi nesta ponte que se deu o combate entre D. António, prior do Crato, e Filipe II de Espanha em 1580, do qual as tropas portuguesas saíram derrotadas e que conduziu à subida ao trono de Filipe II de Espanha, I de Portugal.

Apesar do seu papel como charneira entre o mundo rural e a cidade, Alcântara conseguiu manter-se como um cenário campestre, onde foram aparecendo moinhos de maré, moinhos de vento e fornos de cal, aproveitando os recursos naturais existentes nas margens da ribeira. Desde os finais do século XVI até meados do século XVIII, este cenário bucólico atraiu a construção de palácios e quintas para a nobreza e a família real.

A partir da conquista de Lisboa no século XII, a cidade foi crescendo para além dos limites marcados pelas muralhas existentes, descendo a colina em direção a Alfama e da zona da Baixa[2]. No seguimento deste crescimento e após novas disputas com Castela, durante o reinado de D. Fernando, em 1373 construiu-se uma nova muralha de proteção da cidade, que ficou conhecida como Cerca Fernandina, estendendo-se desde Santa Engrácia até ao Cais do Sodré. Apesar da área abrangida por esta cerca ser quase seis vezes maior que a anterior, em pouco tempo tornou-se insuficiente para abranger o crescimento da cidade[3].

---

[1] SILVA, Augusto Vieira da – *Dispersos*. Lisboa: Câmara Municipal, 1960. volume III, p. 43-44.

[2] MARQUES, António H. de Oliveira – Lisboa evolução: séculos XII a XV (1147-1500). In SANTANA, Francisco; SUCENA, Francisco Eduardo (dir.) - *Dicionário da história de Lisboa.* Lisboa: [s.n.], 1994. p. 511-515.

[3] FRANÇA, José-Augusto – *Lisboa: urbanismo e arquitectura.* 4ª edição. Lisboa: Livros Horizonte, 2000. p. 11.

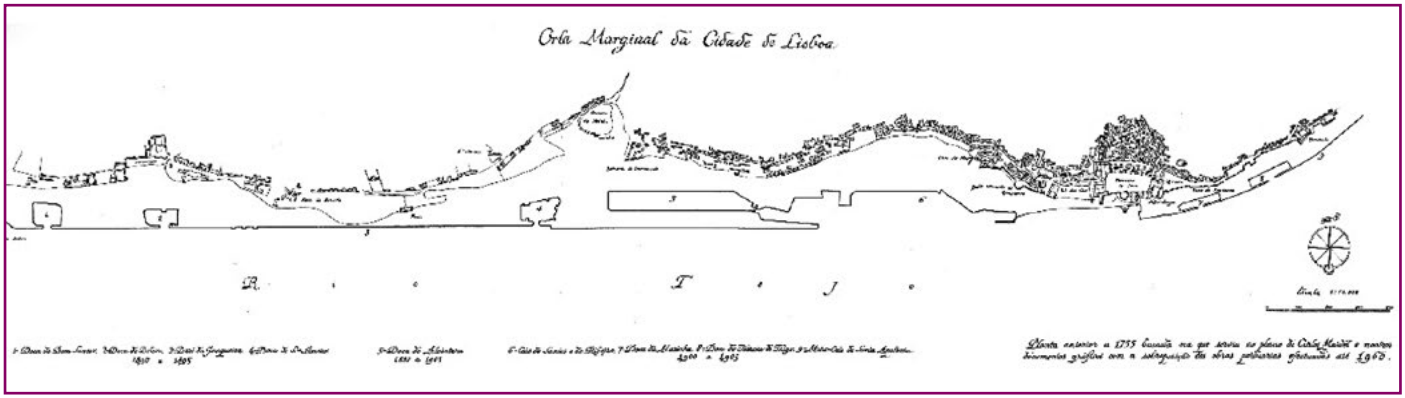



**Figura 1** Planta da orla da cidade de Lisboa anterior a 1755, com a sobreposição das obras portuárias efetuadas até 1960[4].

Nessa época, marcada pelo início da expansão ultramarina com a conquista de Ceuta em 1415, a população de Lisboa cresce consideravelmente com a chegada de comerciantes e os trabalhadores envolvidos na construção naval e no comércio. A cidade começa a afirmar-se para o exterior como uma metrópole cosmopolita e multicultural, nascendo um novo polo na zona de Belém. Na planta apresentada na Figura 1, observa-se a orla marginal da cidade de Lisboa antes de 1755, com uma maior densidade na zona da Baixa e, do lado esquerdo da imagem, a construção do Mosteiro dos Jerónimos, a dinamizar uma nova área urbana.

A ribeira de Alcântara continuou sendo uma marca no território e uma fronteira natural na paisagem do vale, mesmo com desaparecimento progressivo dos seus ramais a montante da ponte, apesar de se afirmar gradualmente como uma charneira de mobilidade ao longo da margem e de comunicação para o interior do território.

Depois da restauração da independência em 1640, D. João IV dá ordens para a elaboração de um projeto geral de fortificação que vai definir as fronteiras da cidade até ao século XIX. O projeto da *Linha Fundamental de Fortificação* foi elaborado pelos engenheiros militares Charles Legart, Jean Cosmander e Jean Girot e, no âmbito deste projeto, em 1652 foram construídos os baluartes do Sacramento e das Necessidades, que formavam uma cortina defensiva onde se encontrava uma das portas de entrada em Lisboa [5] (Figura 2).

[4] BEBIANO, J. Bacelar - *O porto de Lisboa: estudo de história económica.* Lisboa: Administração Geral do Porto de Lisboa, 1960.

[5] CONCEIÇÃO, Margarida Tavares da – A fortificação e a linha da circunvalação (notas sobre os limites urbanos de Lisboa). *Rossio. Estudos de Lisboa.* Lisboa: Gabinete de Estudos Olisiponenses. Nº 5 (junho de 2015), p. 178-199.

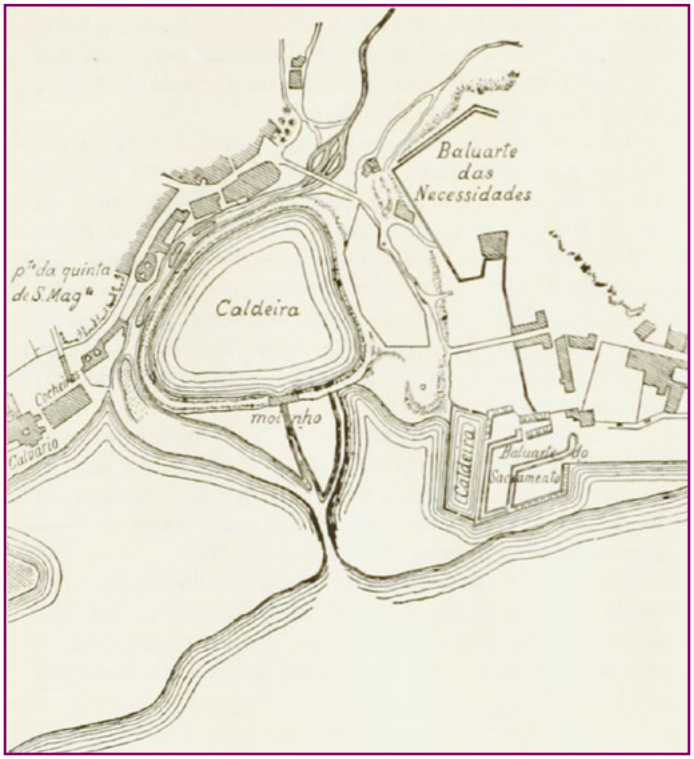



**Figura 2** Extrato da *Planta Topographica da marinha das cidades de Lisboa ocidental e oriental, desde o Forte de S. Joseph de Ribamar té ao Convento do Grilo, feita no anno de 1727* [6].

Após o terramoto de 1755, os baluartes ficaram bastante danificados, o que permitiu a abertura da Rua Direita do Livramento (atualmente Rua Prior do Crato) desde a ponte até à Praça da Armada (Figura 3). A extensa linha defensiva não foi acabada nem chegou a ser utilizada para efeitos defensivos mas foi bastante inovadora porque "pela primeira vez se dotou Lisboa de uma obra de fortificação que já não continha a cidade em expansão, mas a possível expansão da cidade"[7].

Durante o reinado de D. João V foram várias as obras projetadas para a cidade e concretamente para o vale de Alcântara. Para dar resposta ao aumento do movimento de pessoas e de mercadorias e também melhorar a travessia, a ponte foi alargada e restaurada em 1743, aumentando de 5,20 metros para 13,50 metros de largura[8]. Na segunda metade do século XVIII, Alcântara sofreu, ainda, obras de melhoramento que alteraram definitivamente a sua fisionomia, tal como a regularização da ribeira a montante e o seu encanamento a jusante

[6] SILVA, Augusto Vieira da – *Dispersos.* Lisboa: Câmara Municipal, 1960. volume III, p. 56.

[7] MURTEIRA, Helena – *Lisboa da Restauração às Luzes.* Lisboa: Presença, 1999. p. 77.

[8] SILVA, Augusto Vieira da, *op. cit.*, p. 45-47.

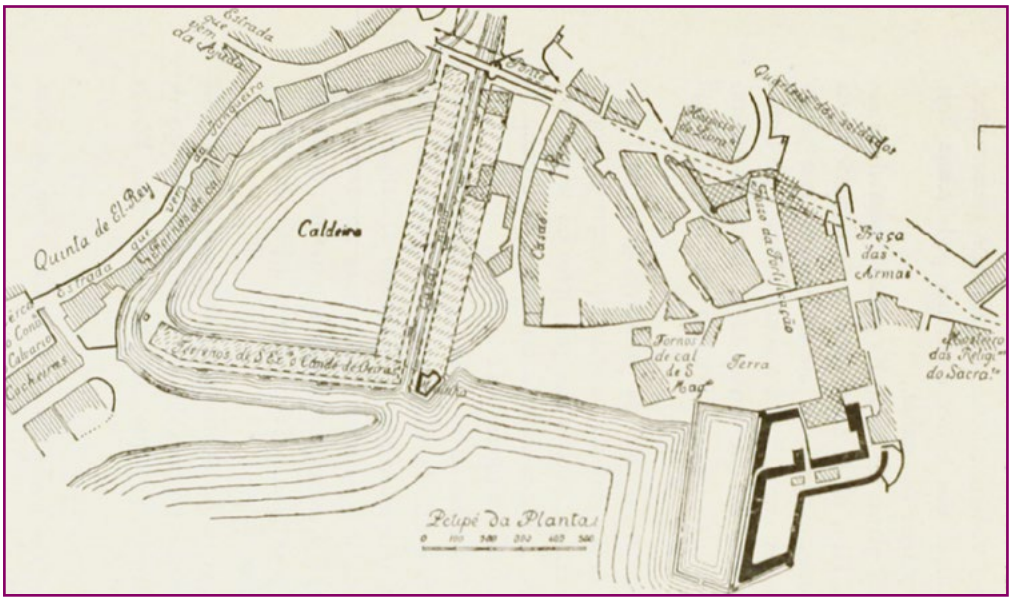



**Figura 3** Planta do local da Ponte e suas circunvizinhanças, mostrando as obras projetadas e em execução, entre 1757 e 1769[9].

da ponte. O objetivo destas obras na ribeira foi facilitar o acesso fluvial dos materiais destinados à construção de um palácio para D. José I nos terrenos de Campo de Ourique[10]. Com a morte do rei em 1777, a ideia de construção deste palácio foi abandonada mas a construção do caneiro chegou a ser concretizada.

No entanto, neste período, a maior obra para a cidade de Lisboa foi, sem dúvida, a construção do Aqueduto das Águas Livres. Este equipamento, mais do que um sonho sumptuoso do rei ou uma vontade de ostentação das riquezas do Brasil, veio dar respostas às mais básicas necessidades dos habitantes da cidade, dotando-os de abastecimento de água corrente. O aqueduto, que percorre um total de 18 quilómetros desde Caneças e atravessa o vale de Alcântara para entrar em Lisboa, é uma presença forte na paisagem (Figura 4).

Com o Terramoto de 1 de Novembro de 1755 uma grande parte da cidade de Lisboa ficou destruída e danificada. Para dar apoio à reconstrução da cidade, houve um grande aumento de laboração dos fornos de cal existentes em Alcântara cuja matéria-prima vinha das várias pedreiras nas imediações. Alcântara apresentava uma situação privilegiada para ocupação industrial, por se encontrar junto a cursos fluviais e marítimos, sendo justamente ao longo destas marcas geográficas que as unidades industriais se começaram a instalar. A presença da ribeira e a as boas acessibilidades proporcionadas pelo vale, que servia de ligação ao interior da cidade, permitiram a instalação destas primeiras unidades industriais, nos antigos terrenos agrícolas.

[9] SILVA, Augusto Vieira da, *op. cit.*, p. 59.

[10] ROSSA, Walter – Episódios da evolução urbana entre a Restauração e as invasões francesas. *Rassegna.* Bologna: Editrice CIPIA. N. 59 V. XVI (setembro 1994), p. 24-31.

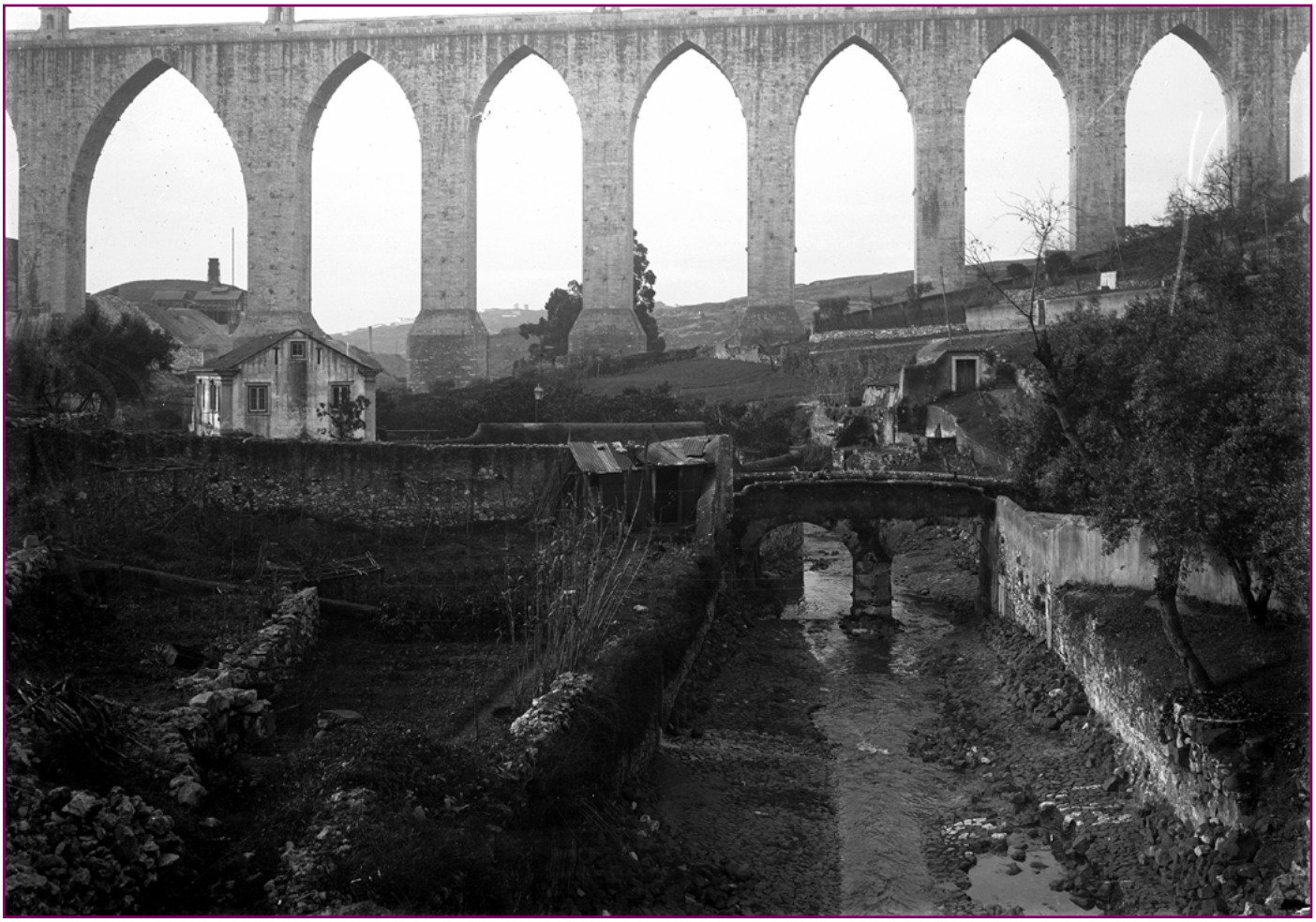


**Figura 4** Arquivo Municipal de Lisboa (AML), Paulo Guedes, *Aqueduto das Águas Livres e ponte da Rabicha*, 1912.

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

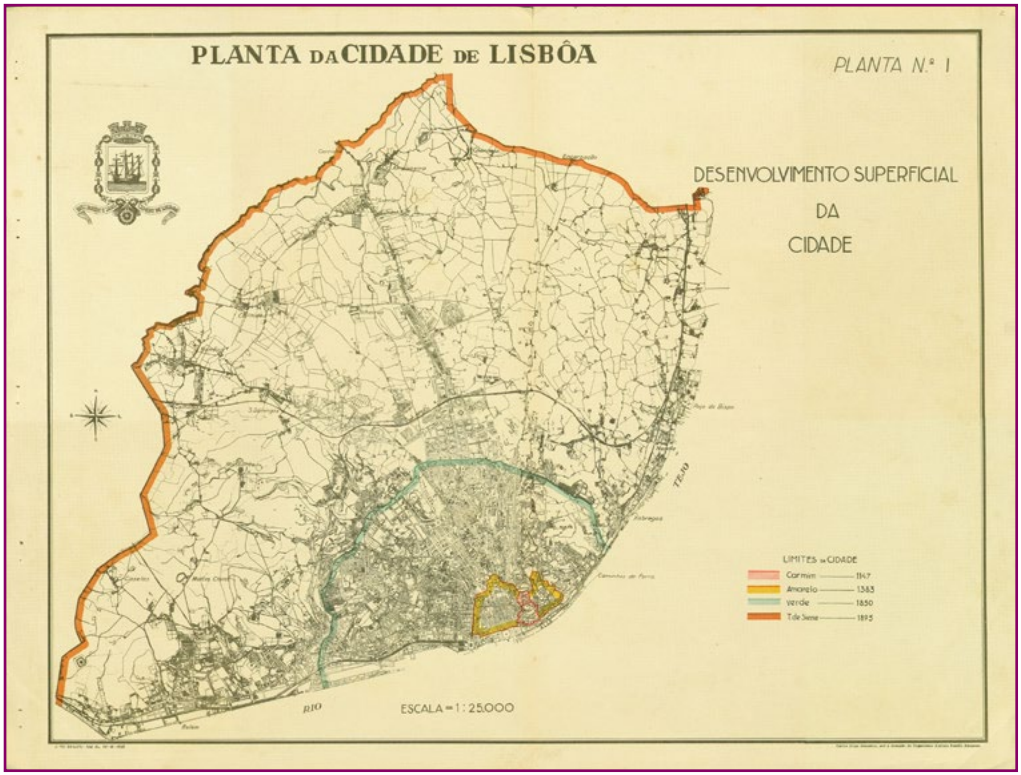



**Figura 5** AML, *Elementos para o estudo do plano de urbanização da cidade de Lisboa, Planta nº 1: Desenvolvimento superficial da cidade.* Desenvolvimento dos limites da cidade de Lisboa, em 1147 (rosa), em 1383 (amarelo), em 1850 (verde) e em 1895 (laranja).

e Sacavém[11]. Na Figura 5, que corresponde a uma planta dos *Elementos para o estudo do plano de urbanização da cidade de Lisboa* de 1938, observa-se este alargamento do perímetro urbano, principalmente durante o século XIX.

O tecido urbano foi-se desenhando a partir das indústrias e das suas necessidades estruturais, muito dependente da ligação entre o centro (onde se localizavam os escritórios e os locais de consumo) e a periferias (onde se encontravam os pontos de produção). A Estrada da Circunvalação de 1852 veio dar resposta a essa necessidade de ligação da zona ribeirinha industrial tendo sido igualmente relevante a melhoria dos transportes públicos. Em 1873, a Companhia de Carris de Ferro de Lisboa ganhou a concessão do novo transporte público e, em janeiro de 1874, começou a funcionar a linha de "americanos", carruagens movidas a cavalo. Os transportes movidos a tração elétrica tiveram a sua inauguração em 1901.

Para o efeito de suporte à expansão da cidade foi também importante a construção da linha de cintura ferroviária, inaugurada em 1888, e a linha de caminhos-de-ferro que ligava Alcântara-Terra a Sintra, inaugurada em 2 de abril de 1887. Estas obras foram de grande importância, uma vez que estimularam o desenvolvimento do vale de

[11] SILVA, Augusto Vieira da, *op. cit.* Lisboa: Câmara Municipal, 1960. volume III. p. 48-49.

**Figura 6** Extrato da *Carta topográfica de Lisboa de 1871*, com as alterações a encarnado feitas até 1911[12].

Alcântara e marcaram definitivamente a fisionomia urbana desta área de Lisboa, procedendo-se ao entulhamento da caldeira e ao encanamento da ribeira a jusante da ponte, para que a instalação das linhas de comboio fosse possível. A construção da estação de comboios de Alcântara-Terra, construída sobre a ribeira, constitui um símbolo claro da grande revolução que estava a acontecer ao nível das acessibilidades. Na Figura 6 observam-se as principais alterações no tecido urbano de Lisboa nos finais do século XIX.

O período correspondente à transição da Monarquia para a República marca uma fase muito importante para a cidade de Lisboa. Em 1920, uma Sociedade Financeira apresentou à Câmara um proposta de um *Plano de Desenvolvimento Sectorial de Lisboa* que propunha, para além da continuação do desenvolvimento do plano das Avenidas Novas e do porto de Lisboa, a construção de uma nova avenida sobre o caneiro de Alcântara, ligando a Avenida 24 de Julho até Campolide – a Avenida de Ceuta[13]. A construção desta avenida iria permitir o desenvolvimento da cidade para norte e a ligação do interior às infraestruturas portuárias e ferroviárias.

[12] SILVA, Augusto Vieira da - *Plantas topográficas de Lisboa.* Lisboa: Câmara Municipal, 1950. planta nº 10.

[13] Gabinete de Estudos Olisiponenses (GEO), Carlos Jorge - *Planta da cidade de Lisboa* [Material cartográfico]. [S.l.: s.n.], 1936.

Com a instauração de um governo autoritário em 1926 houve um grande aumento da construção de equipamentos públicos por todo o país. A presença de Duarte Pacheco como Ministro das Obras Públicas (de 1932 a 1936) e como presidente da Câmara de Lisboa (de 1938 a 1943), proporcionou o surgimento do Plano "de Gröer", elaborado entre 1938 e 1948, o qual projetou a urbanização de novas áreas da cidade, tendo em conta importantes equipamentos urbanos, infraestruturas e novos bairros habitacionais.

Constata-se nesse Plano que a tendência natural do desenvolvimento de Lisboa encontrara uma importante "barreira" no vale de Alcântara. Tentando resolver este limite, o Plano propõe o crescimento e o desenvolvimento da zona ocidental da cidade.

Com a execução do plano de 1948 Lisboa começa a ser entendida a uma nova escala, que se reflete na construção de infraestruturas viárias de carácter metropolitano. O crescimento das atividades económicas e a migração da população em busca de trabalho provocam a urbanização fora dos limites da cidade, tornando-se Lisboa o centro de uma grande e importante área metropolitana. A terciarização do centro da cidade leva a que a população urbana comece a procurar casas mais baratas nos subúrbios, o que provoca um aumento dos movimentos pendulares da população[14]. Este desenvolvimento da cidade vai obrigar a novas estratégias de planeamento, que começam a ser aperfeiçoadas logo na década de 50. Deste modo, em 1959 é concluído o novo *Plano Diretor de Urbanização de Lisboa*, do Gabinete de Estudos de Urbanização que acrescenta ao Plano "de Gröer" uma nova rede de autoestradas nas saídas de Lisboa em direção ao sul, Cascais e Porto. Para a instalação destas obras foi necessária a construção de duas obras de engenharia que marcaram o vale de Alcântara: o Viaduto Duarte Pacheco e a ponte sobre o Tejo. Apesar deste plano de urbanização não ter sido aprovado foi muito importante pela definição de uma estratégia de desenvolvimento da cidade à escala metropolitana[15].

Com a construção de infraestruturas viárias e de transporte no vale de Alcântara, as atividades industriais e portuárias começaram a consolidar-se. O território começou a ficar marcado pela presença de pequenas e médias unidades industriais e, consequentemente, foram diminuindo os espaços verdes e outros espaços que se encontravam expectantes desde a construção do aterro no final do século XIX.

## A CARTOGRAFIA NA EVOLUÇÃO DO VALE DE ALCÂNTARA

Para o presente artigo, a metodologia seguida baseia-se numa interpretação do processo de formação do Vale de Alcântara, a partir do estudo dos diversos dados cartográficos e bibliográficos. Com a análise das várias fases de evolução histórica, torna-se mais fácil reconhecer os principais momentos da formação do bairro. Esta

[14] SALGUEIRO, Teresa Barata – Lisboa evolução: segunda metade do século XX. In SANTANA, Francisco; SUCENA, Francisco Eduardo (dir.) - *Dicionário da História de Lisboa.* Lisboa: [s.n.], 1994. p. 528-529.

[15] CABRITA, Ana Elisa Vilares – *A urbanidade em contexto de modernidade: o caso do vale de Alcântara.* Lisboa: Faculdade de Arquitectura/Universidade Técnica de Lisboa, 2005. Dissertação de Mestrado em Regeneração Urbana e Ambiental.

observação será importante para compreender a importância que o novo eixo viário da Avenida de Ceuta e seus acessos trouxe para uma zona de Lisboa que, durante muito tempo, se impôs como um limite para o crescimento da cidade a ocidente.

A cartografia adotada permite observar esta evolução. A ribeira constituía um limite natural do perímetro da cidade e só em 1885 é que esta zona da cidade, que pertencia a Belém, foi integrada administrativamente no concelho de Lisboa[16]. A planta da reconstrução pombalina (Figura 7) mostra a cidade de Lisboa em 1780. Uma vez que a margem direita da ribeira ainda pertencia ao concelho de Belém, só está representada a zona mais oriental de Alcântara.

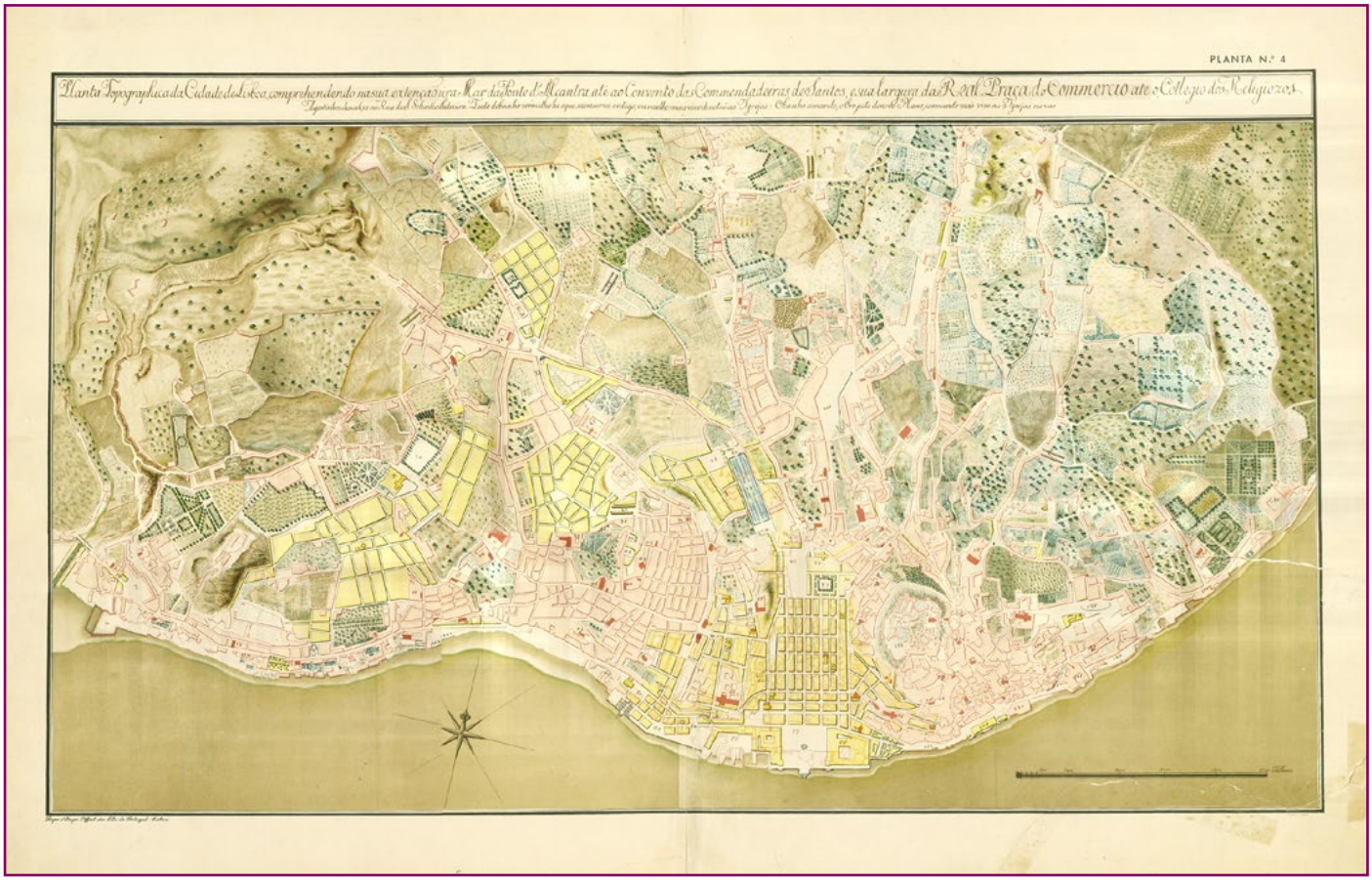



**Figura 7** *Planta Topographica da Cidade de Lisboa de 1780*, representando a reconstrução e obras pombalinas[17].

[16] *Reforma administrativa do município de Lisboa: lei de 18 de Julho de 1885.* Coimbra: Imprensa da Universidade, 1886.

[17] SILVA, Augusto Vieira da – *Plantas topográficas de Lisboa.* Lisboa: Câmara Municipal, 1950. planta n.º 4.

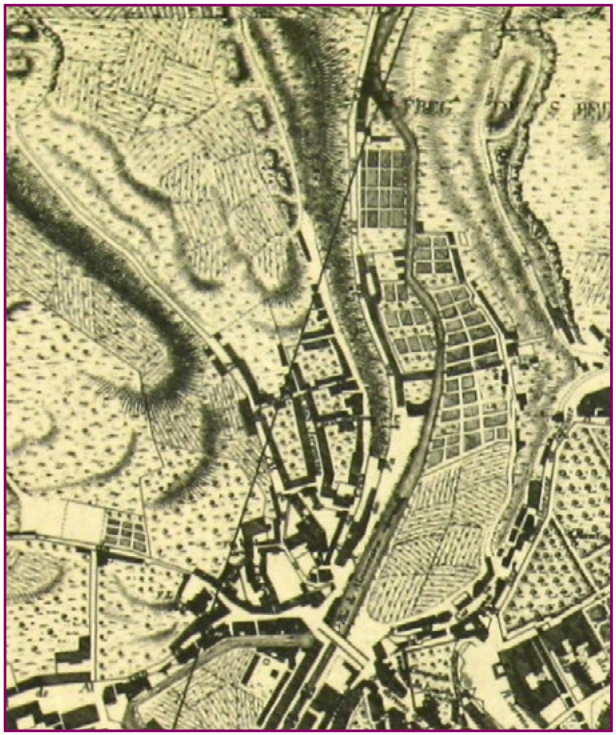


**Figura 8** Excerto da *Carta Topographica de Lisboa e seus subúrbios*, 1807[18].

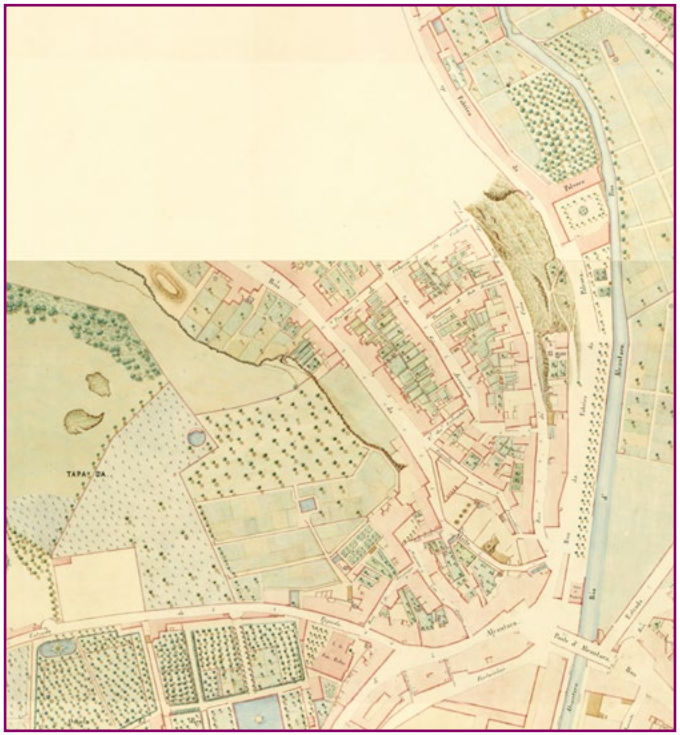


**Figura 9** Excerto da *Carta Topographica de Lisboa e seus arredores* de Filipe Folque, 1856 e 1858[19].

A zona do vale de Alcântara teve um crescimento mais acentuado a partir da Revolução Industrial no século XVIII. Por esta razão, a pesquisa bibliográfica e cartográfica focou-se essencialmente a partir desse período de tempo e até ao século XX, procurando estabelecer pontes e ligações com o passado quando necessário e justificável. Pretende-se compreender a maneira como a evolução da morfologia urbana do Vale de Alcântara, no troço onde se encontra atualmente a Avenida de Ceuta, se relaciona com a situação atual.

Com as plantas apresentadas nas Figuras 8 e 9, observa-se que as alterações são pontuais, destacando-se apenas a construção da Estrada da Circunvalação (1852), do lado oriental da ribeira.

A fase de evolução balizada pelas plantas das figuras 10 e 11 apresenta um momento importante no desenvolvimento do vale de Alcântara, uma vez que são várias as alterações na morfologia urbana. A principal

[18] Idem, *ibidem*. planta n.º 6.

[19] Arquivo Municipal de Lisboa (AML), Filipe Folque - *Carta topográfica da cidade de Lisboa e seus arredores (1856 e 1858).* PT/AMLSB/CMLSB/UROB-PU/05/01. plantas nº 39 e 47

**Figura 10** Excerto da *Planta da Cidade de Lisboa* do Eng.º Silva Pinto, de 1911[20].

**Figura 11** Excerto da *Planta da Cidade de Lisboa* do Instituto Geográfico e Cadastral, de 1954[21].

alteração está relacionada com a inauguração da linha e duas estações caminho-de-ferro e o desaparecimento da ponte, com o início da construção do caneiro. Nesse período da história de Lisboa, houve um maior investimento na construção de infraestruturas, ao mesmo tempo que esta área se foi tornando cada vez mais urbana. De facto, a construção de importantes infraestruturas portuárias, ferroviárias e viárias (a estrada da Circunvalação foi construída em 1852) permitiram que esta zona da cidade se fosse tornando uma importante charneira de mobilidade e comunicação no interior e para o exterior da cidade.

Durante o século XX, o desenvolvimento desta zona continuou com a densificação da estrutura urbana já estabelecida, onde se impôs a construção da Avenida de Ceuta, que completou o encanamento da ribeira. O topónimo de "Avenida da Conquista de Ceuta" atribuído em 1915, foi substituído pelo de "Avenida de Ceuta" em 1971.

Na segunda metade do século XX, a morfologia urbana desta área da cidade ficou marcada pela construção da ponte sobre o Tejo (Figura 12). Para além da construção dos pilares da ponte, que se impuseram sobre o bairro de Alcântara, também os acessos e a respetiva ligação à Avenida de Ceuta, alteraram significativamente esta zona da cidade.

[20] AML, Júlio da Silva Pinto, *Levantamento da Planta de Lisboa: 1904-1911.* PT/AMLSB/CMLSB/UROB-PU/05/03. plantas nº 7E e 7F.

[21] GEO, Instituto Geográfico Cadastral, *Planta da Cidade.* Lisboa: [s.n.] , 1954.

**Figura 12** Vista aérea, em 2012 (*Google Earth*).

Atualmente, a Avenida de Ceuta está associada a uma fundamental porta de entrada na cidade – a ponte – e constitui-se como uma importante via de comunicação para a cidade de Lisboa, não só pelos acessos viários à ponte, mas também pelas comunicações ferroviárias e marítimas, que permitem a ligação da cidade a outros pontos da cidade, do país e do mundo.

## O NASCIMENTO DA AVENIDA DE CEUTA

Tal como já foi referido anteriormente, o nascimento da Avenida de Ceuta corresponde a um período do desenvolvimento de Lisboa em termos de infraestruturas de comunicação. O bairro de Alcântara, e o seu vale, assistiram de perto a este crescimento, que permitiu a relação da cidade de Lisboa à sua envolvente regional, nacional e mundial.

A localização do porto de Lisboa na margem ribeirinha de Alcântara conduziu ao surgimento da necessidade de ligação viária do rio ao interior da cidade, para além da ligação ferroviária. De facto, no início do século XX, a cidade teimava em crescer para ocidente e para o interior. Para além disso, era essencial a canalização da ribeira de Alcântara que, nesta altura, apenas se encontrava encanada no troço entre a estação de comboios de Alcântara e o porto de Lisboa.

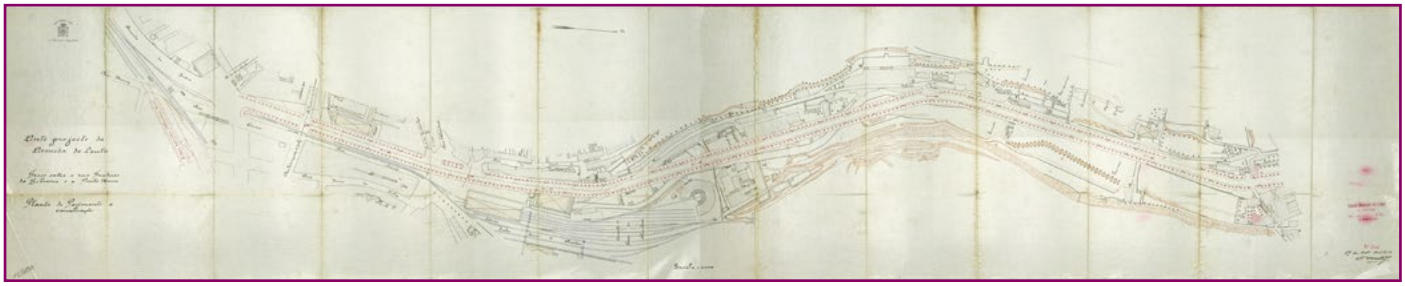


**Figura 13** AML, *Planta de Pavimentação e canalização do troço entre a Rua Fradesso da Silveira e a Ponte Nova*, incluída no Projeto da Avenida de Ceuta.

Neste sentido, entre 1916 e 1919 foi elaborado o primeiro projeto de um novo eixo viário no vale de Alcântara com o topónimo Avenida da Conquista de Ceuta[22]. Este projeto incluía o estudo do traçado entre a Rua Fradesso da Silveira e a Ponte Nova, bem como de um troço até ao Posto Fiscal de Benfica (13).

Nos anos 30 foram feitas diversas alterações ao projeto da Avenida de Ceuta. De facto, em 1935 a questão da ligação de Alcântara ao resto da cidade ainda não estava totalmente resolvida, de acordo com o capítulo "Trabalhos em curso e aspirações" do *Anuário da Câmara Municipal de Lisboa* de 1935, que definia a conclusão deste eixo como uma obra prioritária para Lisboa:

> "Avenida de Ceuta: sobre o caneiro de Alcântara e ao longo do vale com o mesmo nome, partirá desse popularíssimo bairro em direcção à ponte nova, para daí se conseguir uma fácil ligação de Alcântara com Benfica, por um lado, e com o Campo Pequeno, Avenidas Novas e todo o bairro oriental, por outro lado[23]".

O projeto da Avenida de Ceuta ficou concluído em 1940, com a definição do primeiro troço entre o Largo de Alcântara e o lugar de Santana e do prolongamento da Avenida de Berna, entre Santana e a Rua Rodrigo da Fonseca, abrangendo as zonas e as ligações com a Gare Marítima, Avenida da Índia, Viaduto Duarte Pacheco, Aqueduto das Águas Livres, Campolide, Cruz da Pedra, Buraca, Benfica e no outro extremo, Avenida António Augusto Aguiar, Avenida Estados Unidos da América, embaixada de Espanha, Areeiro, Picheleira, Xabregas e Beato[24].

[22] A proposta de atribuição do nome "Avenida da Conquista de Ceuta", pelo presidente da Câmara de Lisboa, foi aprovada por unanimidade em deliberação camarária, datada de 4 de março de 1915 (publicada nas *Actas das sessões da Comissão Executiva de 1915*. Lisboa: Câmara Municipal, 1915)

[23] *Anuário da Câmara Municipal de Lisboa.* Lisboa: Câmara Municipal, 1935. p. 360.

[24] *Projeto da Avenida de Ceuta: 1º troço entre o largo de Alcântara e o lugar de Santana e do prolongamento da Avenida de Berna, entre o lugar de Santana e a Rua Rodrigo da Fonseca.* PT/AMLSB/CMLSB/UROB-PU/10/045.

**Figura 14** AML, Eduardo Portugal, *Avenida de Ceuta*, 1950.

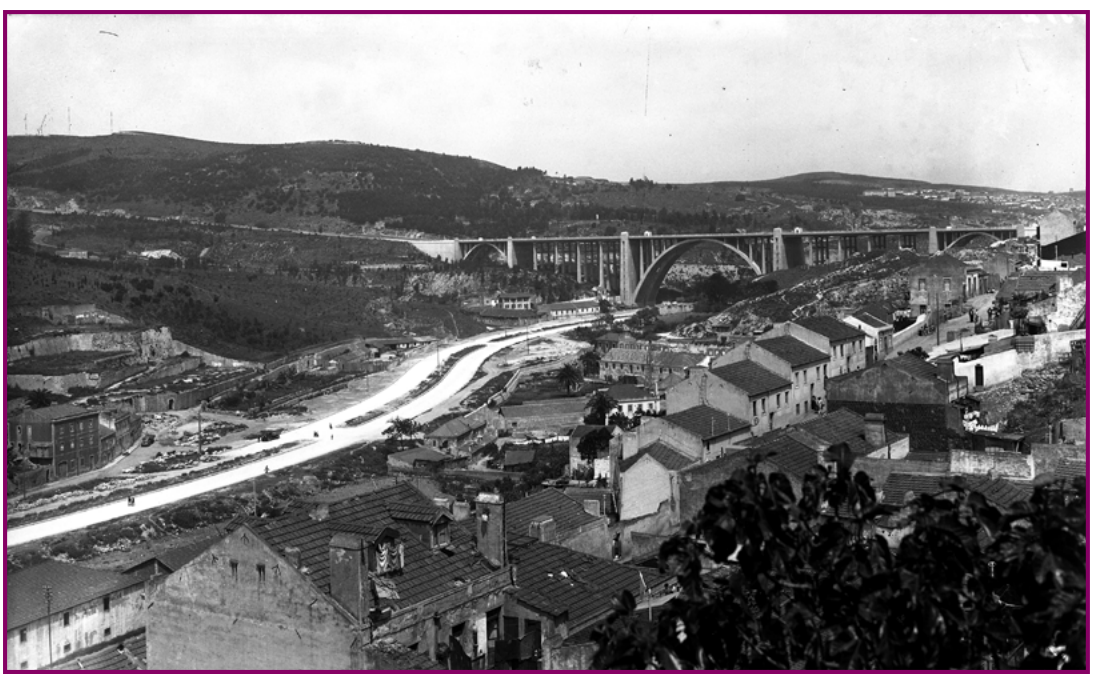
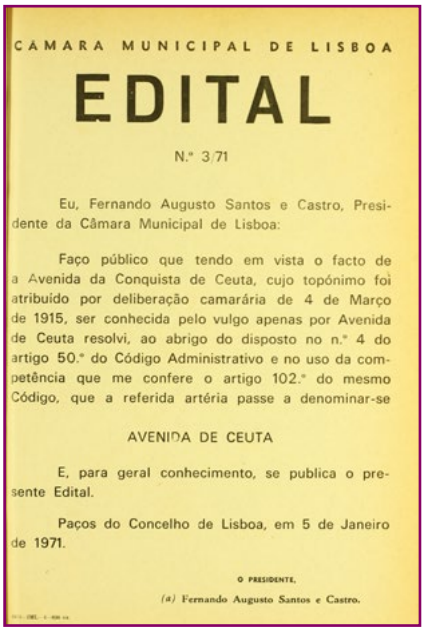


**Figura 15** AML, Eduardo Portugal, *Avenida de Ceuta*, 1950.



CÂMARA MUNICIPAL DE LISBOA

EDITAL

N.º 3/71

Eu, Fernando Augusto Santos e Castro, Presidente da Câmara Municipal de Lisboa:

Faço público que tendo em vista o facto de a Avenida da Conquista de Ceuta, cujo topónimo foi atribuído por deliberação camarária de 4 de Março de 1915, ser conhecida pelo vulgo apenas por Avenida de Ceuta resolvi, ao abrigo do disposto no n.º 4 do artigo 50.º do Código Administrativo e no uso da competência que me confere o artigo 102.º do mesmo Código, que a referida artéria passe a denominar-se

AVENIDA DE CEUTA

E, para geral conhecimento, se publica o presente Edital.

Paços do Concelho de Lisboa, em 5 de Janeiro de 1971.

O PRESIDENTE,

(a) Fernando Augusto Santos e Castro.

**Figura 16** AML, *Edital Nº 3/71* referente à alteração do topónimo Avenida da Conquista de Ceuta para Avenida de Ceuta. Processo 485/DAG/PG/1971

Em 1971, por deliberação camarária, decidiu-se a simplificação do topónimo Avenida da Conquista de Ceuta para Avenida de Ceuta, uma vez que era por este nome que a rua era comumente denominada (Figura 16).

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

A Avenida de Ceuta, que nasceu em plena transformação da mobilidade da cidade de Lisboa, transporta-nos para uma identidade de comunicação e ligação que marca a história do vale de Alcântara.

Com o estudo sobre a história de Alcântara e de Lisboa, são facilmente reconhecidos os principais momentos que marcaram a evolução da morfologia urbana desta zona da cidade. Desde o final do século XIX, o vale de Alcântara começa a definir a sua vocação de canal de fluxos, tanto de mercadorias e como de passageiros, cada vez mais infraestruturado e adaptado às novas exigências.

Atualmente, a Avenida de Ceuta, que se desenvolve ao longo da antiga ribeira de Alcântara (e que termina no cruzamento onde já existiu uma ponte sobre a ribeira), continua a derrubar os limites naturais e a estabelecer "pontes" e caminhos de contacto entre a cidade e o rio. A celebração dos 600 anos da conquista de Ceuta e dos 100 anos da avenida de homenagem a este acontecimento constitui um momento de reflexão da importância dos acontecimentos que marcaram a história de Portugal e a sua presença simbólica na toponímia da cidade.

# FONTES E ESTUDOS

## Fontes

### Arquivo Municipal de Lisboa

### Fotografia

Eduardo Portugal. *Avenida de Ceuta.* Fotografia. 1950. PT-AMLSB-EDP-000983 e PT-AMLSB-EDP-000997.

Paulo Guedes. *Aqueduto das Águas Livres e ponte da Rabicha.* Fotografia. PT/AMLSB/PAG/000396.

### Cartografia

*Elementos para o estudo do plano de urbanização da cidade de Lisboa. planta n. º 1: desenvolvimento superficial da cidade*. 1938. PT/AMLSB/CMLSB/UROB-PU/12/01/01

Filipe Folque. *Carta topográfica da cidade de Lisboa e seus arredores* (1856 e 1858). PT/AMLSB/CMLSB/UROB-PU/05/01.

Júlio Silva Pinto. *Levantamento da Planta de Lisboa*. 1904-1911. PT/AMLSB/CMLSB/UROB-PU/05/03.

*Projeto da Avenida de Ceuta, Planta de pavimentação e canalização do troço entre a Rua Fradesso da Silveira e a Ponte Nova*. 1916-1918.PT/AMLSB/CMLSB/UROB-PU/09/00567.

*Projeto da Avenida de Ceuta: 1º troço entre o largo de Alcântara e o lugar de Santana e do prolongamento da Avenida de Berna, entre o lugar de Santana e a Rua Rodrigo da Fonseca*. 1940. PT/AMLSB/CMLSB/UROB-PU/10/045.

### Gabinete de Estudos Olisiponenses

Instituto Geográfico Cadastral – *Planta da Cidade.* Lisboa: [s.n.], 1954.

Carlos Jorge - *Planta da cidade de Lisboa*. [S.l.: s.n.], 1936.

## Fontes Impressas

*Actas das sessões da Câmara Executiva de 1915.* Lisboa: Câmara Municipal, 1915.

*Anuário da Câmara Municipal de Lisboa*. Lisboa: Câmara Municipal, 1935. volume 1.

*Edital Nº3/ 71 – [Alteração do topónimo Avenida da Conquista de Ceuta para Avenida de Ceuta].* Arquivo Municipal de Lisboa, Processo 485/DAG/PG/1971.

*Reforma administrativa do município de Lisboa: lei de 18 de Julho de 1885.* Coimbra: Imprensa da Universidade, 1886.

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

## Estudos

BEBIANO, J. Bacelar - *O porto de Lisboa: estudo de história económica*. Lisboa: Administração Geral do Porto de Lisboa, 1960.

CABRITA, Ana Elisa Vilares – *A urbanidade em contexto de modernidade: o caso do vale de Alcântara*. Lisboa: Faculdade de Arquitectura/Universidade Técnica de Lisboa, 2005. Dissertação de Mestrado em Regeneração Urbana e Ambiental.

CONCEIÇÃO, Margarida Tavares da – A fortificação e a linha da circunvalação (notas sobre os limites urbanos de Lisboa). *Rossio. Estudos de Lisboa*. Lisboa: Gabinete de Estudos Olisiponenses. Nº5 (Junho de 2015), p. 178-199.

FRANÇA, José-Augusto – *Lisboa: urbanismo e arquitectura*. 4ª edição. Lisboa: Livros Horizonte, 2000.

MARQUES, António H. de Oliveira – Lisboa evolução: séculos XII a XV (1147-1500). In SANTANA, Francisco; SUCENA, Francisco Eduardo - *Dicionário da história de Lisboa*. Lisboa: [s.n], 1994. p. 511-515.

MARQUES, Beatriz Rosa de Abreu Pereira - *O vale de Alcântara como caso de estudo: evolução da morfologia urbana*. Lisboa: Instituto Superior Técnico/Universidade Técnica de Lisboa, 2009. Dissertação de mestrado integrado em Arquitetura.

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

ROSSA, Walter – Episódios da evolução urbana entre a Restauração e as invasões francesas. *Rassegna*. Bologna: Editrice CIPIA. N. 59 V. XVI (setembro 1994), p. 28-43.

SALGUEIRO, Teresa Barata – Lisboa evolução: segunda metade do século XX. In SANTANA, Francisco; SUCENA, Francisco Eduardo - *Dicionário da história de Lisboa*. Lisboa: [s.n], 1994. p. 528-529.

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

Licença Creative Commons CC-BY-NC 4.0