

Pelo caminho do 28

Rita Varela Gomes^a

Resumo

Lisboa conta a ligação que possui entre as várias partes que a constituem com o seu suporte de singular topografia. Por entre o construído, os percursos enlaçam-se no território, formando um jogo sensorial de espaços, ora comprimidos ora desafogados, representado num trajecto em particular: o do eléctrico 28. Este articula lugares, memórias, tecidos urbanos e relevos distintos, porque é de articulações que fala a cidade. Transporta ainda a carga simbólica de modernidade e progresso que significou, adquirindo novos sentidos aliados à imagem urbana de Lisboa. Elegendo tal percurso como mais significativo no plano simbólico, cultural e representativo das dinâmicas da cidade e da sua fisionomia, fez sentido reflectir sobre a envolvente que o acompanha.

Palavras-Chave

Cidade; Eléctrico 28; Percursos.

Abstract

Lisbon tells the story of the connection between its numerous parts and a support of singular topography. Amongst the built spaces, its paths intersect in the territory, creating an either compressed or decompressed sensory game of spaces, which represent a particular route: tram 28.

It articulates places, memories, urban fabric and distinct relief, revealing a city made of articulations. Also transports the symbolic meaning of modernity and progress which meant, acquiring others associated with Lisbon urban image.

In this context, and electing this path as the most significant of the city's dynamics and physiognomy, it makes sense to reflect on its surroundings.

Keywords

City; 28 tram; Paths.

Introdução

Actualmente, o 28 é o eléctrico mais notável da cidade de Lisboa e o seu percurso constitui memória, tanto das linhas eléctricas antigas já inexistentes, como de todo o património histórico e artístico por onde passa.

O seu enleio por entre a topografia específica da urbe e pelas numerosas ruas estreitas, inconveniente até para os autocarros mais pequenos que não circulam em muitos dos troços do trajecto, atribuem-lhe valor. Acaba por constituir um serviço insubstituível, sendo mesmo o único transporte para os habitantes das zonas mais antigas da cidade.

Origens e antecedentes

Em 1914 uma nova linha eléctrica aparece, ligando a Calçada da Estrela à Praça Luís de Camões.

Esta corresponde ao percurso inicial do eléctrico 28, que veio substituir o ascensor ali localizado, popularmente intitulado de “*maximbombo*”, desde 1890¹.

Afirmado-se como um pequeno serviço de bairro era muito estimado pelos seus habitantes, pois ligava (e continua a ligar) dois lugares a cotas semelhantes que se encontram separados por uma depressão de aproximadamente 30 metros.

Contudo, os seus primeiros tempos de circulação foram atribulados devido ao íngreme caminho que percorria com dificuldade, obrigando à substituição do modelo do carro eléctrico por outro, especialmente concebido para circular neste tipo de morfologias. Os novos carros, de outra série, acabaram por se tornar típicos da carreira 28.

Rapidamente, o terminal do Camões é transferido para o Largo das duas Igrejas e começa-se a planear uma extensão da linha à Baixa². A po-

^a Mestre em Arquitectura pela Faculdade de Arquitectura da Universidade de Lisboa, com o Trabalho Final de Mestrado intitulado *Pelo caminho do 28: Imaginar sobre o vazio da Rua da Saudade*, apresentado em 2016. E-mail: varelagomesrita@gmail.com

¹ Em 1913 é suspenso o serviço do ascensor da Estrela, para se iniciarem obras de electrificação da linha e de alteração de parte do trajecto, tendo como finalidade eliminar o troço em via única (Cruz-Filipe, 2016).

² A partir da Rua Garrett, no sentido Rua Nova do Almada, Rua do Ouro e Rossio; e noutro, pela Rua do Carmo.

lémica gerada por tal ideia deu muito que falar durante os catorze anos que se seguiram³, até ao momento dos primeiros eléctricos entre o Rossio e a Estrela (passando pelo Camões e Chiado) serem postos em movimento. Veja-se que, dois anos antes, existiu uma ligação alternativa do 28 que se prolongava ao Largo do Corpo Santo, a partir da Rua do Alecrim. O objectivo era fazer corresponder o seu trajecto a outras carreiras que, desde a Rua do Arsenal, partiam até ao Rossio (Cruz-Filipe, 2016).

O trajecto em questão foi ampliado mais três vezes, sempre na mesma lógica de articulação de lugares que se situam a cotas superiores, com outros distintos a cotas inferiores. Assim, em 1936 chegou aos Prazeres (Campo de Ourique), em 1973 à Graça, e em 1984 ao Martim Moniz (na sequência da eliminação das linhas de eléctrico 10 e 11).

Veja-se o momento decisivo do prolongamento da linha do 28 à Graça, passando pela colina do Castelo, que surgiu da hipótese de ligar as duas colinas adjacentes à Baixa, passando apenas pela Rua da Conceição. Fruto de um mero acaso, esta articulação acaba por unir a cidade pombalina com o seu traçado planeado e geometrizado, a uma cidade de matriz islâmica e relevo irregular, bastante prejudicada em termos de infra-estruturas de mobilidade.

Percorrendo a História

Actualmente, o eléctrico 28 parte dos Prazeres deslocando-se pela Calçada da Estrela até São Bento; sobe a Calçada do Combro chegando à Praça Luís de Camões; passa pelo Teatro São Carlos e pelas Belas-Artes; volta a descer à Baixa, onde alcança a Sé e os miradouros de Santa Luzia e Portas do Sol; depois de São Tomé e das Escolas Gerais transita por São Vicente e Graça, descendo lentamente ao Martim Moniz e atraindo, no entretanto, a Igreja dos Anjos.

O caminho oferece, por si só, um programa cultural riquíssimo, do que é e do que foi esta cidade e os diversos lugares que a compõem, perfeitamente descrito por José-Augusto França na obra *28: crónica de um percurso*.

Na imagem seguinte, consegue-se perceber a abundância de espaços históricos e artísticos que são desvendados por este percurso, contribuindo assim para o seu valor intrínseco. Pelo que se contraria a opinião do autor referido acima, em relação ao trajecto descrito na obra *A Sétima Colina*, que defende que o roteiro compreendido entre o Cais do Sodré e o Largo do Rato é o mais

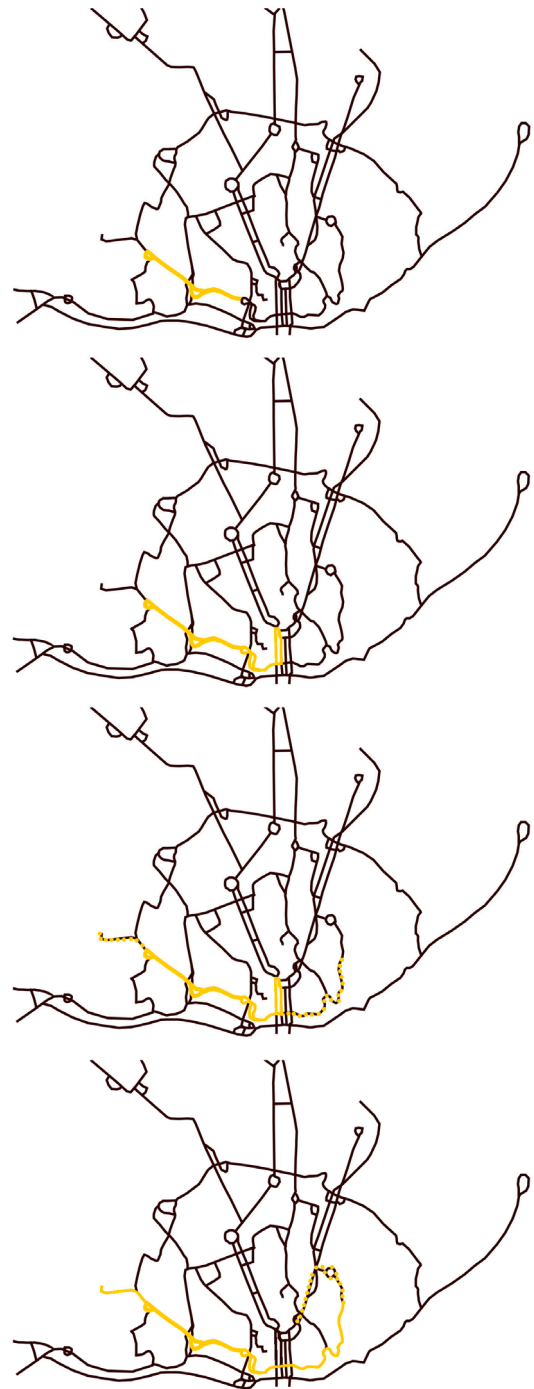
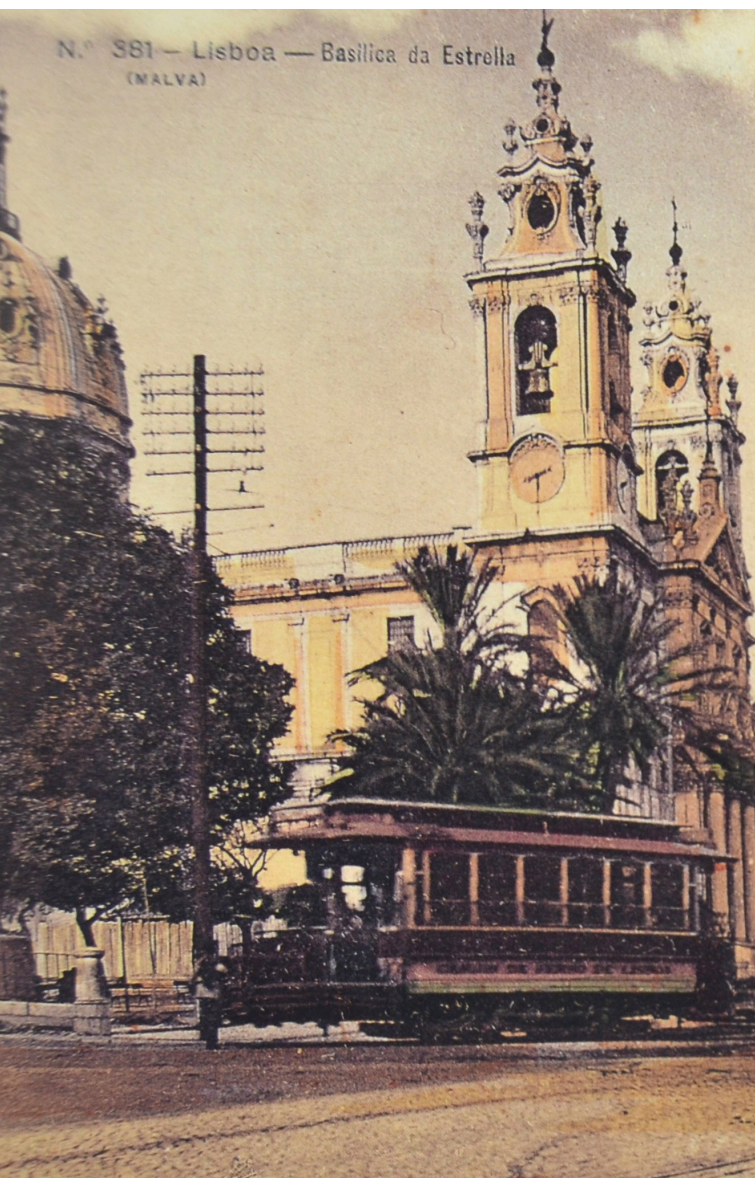


Imagem 1 - Crescimento da linha número 28

Fonte: elaborado pelo autor a partir de esquemas disponíveis em Cruz-Filipe, 2016.

³ Os comerciantes tinham receio de acidentes com os eléctricos, visto que a rua era bastante íngreme e movimentada. Acrescente-se que, com o início da Primeira Guerra Mundial, a evolução da rede estagnou (Cruz-Filipe, 2016).



interessante: “(...) e, de ciência de historiador de Lisboa, outro percurso não há mais do que este, rico de informação (...)” (França, 1994, p. 30).

Este eléctrico permite o cruzamento da cidade consolidada, mostrando alguns aspectos do tecido urbano que a compõe. Note-se, que tal percurso foi fulcral até para a própria dinâmica lisboeta do século XX, quando surgiu, pois criou quase que uma matriz, definindo o alargamento, a expansão e a consolidação dos bairros envolventes. Pelo que a linha nº 28 é desde longa data, parte integrante da estrutura da urbe.

De colina em colina

A cidade de Lisboa apresenta imagem que assenta num repositório simbólico e identitário contrastante, em termos altimétricos, de vazios estruturantes e edificado, cores e luz, entre outros. O recurso ao contraste como forma de estimular a reacção é mencionado na obra *Paisagem Urbana*, de Gordon Cullen, demonstrando que duas imagens muito diferentes causam mais impacto relativamente a imagens sem contrastes entre elas (Cullen, 2010).

Pode-se dizer que Lisboa corresponde a cidade mais dramática de contrastes e mais visível. A viagem no 28 mostra-nos isso, mostra-nos a cenografia de grande parte da cidade revelada por entre as colinas que, de quando em vez, se posicionam para o observador apreender os admiráveis panoramas proporcionados, que seduzem a sua imaginação⁴.

Ao atravessar numerosos tecidos urbanos muito diferentes uns dos outros, mas articulados entre si, e topografias distintas associadas a estes, faz com que o 28 cruze quatro colinas de Lisboa. Assim, afirma-se que este ícone tem ligação intrínseca ao relevo da cidade e aos seus percursos, constituindo um elemento urbano indissociável à própria dinâmica quotidiana.

Imagem 2 - Edifícios com importância histórica ao longo do percurso do 28

Fonte: elaborado pelo autor a partir de informação disponibilizada em <http://lx12.cm-lisboa.pt>, 2016.

Imagem 3 - Eléctrico na Estrela. Postal ilustrado posterior a 1910

Fonte: Dias, 2005, p. 95.

(leitura de cima para baixo)

⁴ “Nothing is so beautiful as great horizons (...). Great spectacles reinvigorate man’s forces, stir his heart and seduce his imagination. It is only from on high that one apprehends the masses of great monuments, reads their true dispositions and real character, and recognizes the general arrangement of their parts...” (DALY, C., in BOYER, 1996, p. 15).

São assim revelados os diferentes cenários, que constituem a cidade, traçados pelo mesmo percurso. Deste modo, e uma vez que tal meio percorre grande parte de Lisboa (de Campo de Ourique ao Martim Moniz) como já se referiu, optou-se por eleger, com base no factor histórico, nas próprias dinâmicas entre bairros e, nomeadamente, nas questões topográficas, um troço específico deste percurso que começa na Praça Luís de Camões e acaba na Graça.

Em termos morfológicos está-se a lidar com uma zona baixa da cidade e outras a cota superior, pelo que será interessante analisar as variações altimétricas na perspectiva do viajante (de eléctrico). Note-se ainda que, sendo um transporte histórico, a sua transversalidade não se verifica apenas ao longo do tecido urbano, mas também ao longo da própria evolução da mobilidade na cidade em questão.

Visão em Movimento⁵

A visão é o sentido principal para a apreensão da sequência espacial, que o viajante de eléctrico pode experienciar, como se de uma peça dramática se tratasse⁶.

Este sentido de sequência, de carácter quase cinematográfico, vai revelando a cena urbana pontuada por grande riqueza de situações, resultantes da diversidade perspéctica do próprio caminho. A paisagem revela-se assim, para o observador, como “(...) *um vasto ecrã que desvenda um quadro efémero. Enquanto estas indiscriminadas vistas em sucessão rápida passam pelo olho do espectador, o espaço torna-se simplesmente uma série contínua de mudanças de cena*”. (BOYER, 1996, p. 41. Tradução livre do autor).

A visão em movimento mudou a maneira de ver as cidades. Assim, em vez de se adoptarem panoramas estáticos, o espectador beneficia de perspectivas multidimensionais⁷.

Tal sucessão de movimento e espaço no percurso do eléctrico 28, num seguimento contínuo e linear incorporado no território, atribui-lhe características cénicas. Os elementos remarcáveis que vão surgindo, capturam a atenção do observador aparecendo em distintas perspectivas. Veja-se o caso de São Vicente de Fora, padroeiro de Lisboa, que é revelado continuamente por entre o casario marcando a sua importância na estruturação visual e simbólica da cidade.

Com base no troço do trajecto do eléctrico 28 em estudo, entre o Camões e a Graça, achou-se

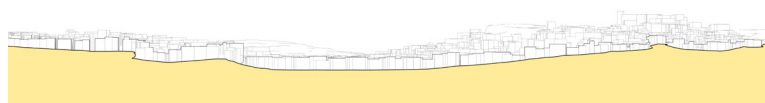


Imagem 4 - O contraste como efeito dramático.

Rua das Escolas Gerais

Fonte: fotografia do autor, 2015.

Imagem 5 - Perfil pelo trajecto do 28

Fonte: elaborado pelo autor, 2016.

(leitura de cima para baixo)

relevante analisar as permeabilidades visuais estabelecidas com o território, para se perceber a sua zona de influência. O mero registo fotográfico não servia o propósito de clarificar, num todo, a imagem do observador. Assim, o auxílio a mo-

⁵ “(...) *the view in motion is the most important way of seeing a city (...)*” (LYNCH in KEPES, 1970, p. 124).

⁶ “*The view from the road can be a dramatic play of space and motion, of light and texture, all on a news scale.*” (APPLEYARD et al., p. 3).

⁷ A visão é um processo dinâmico e não estático. “*O processo visual é activo e criador.*” (HALL in KEPES, 1970, p.54).

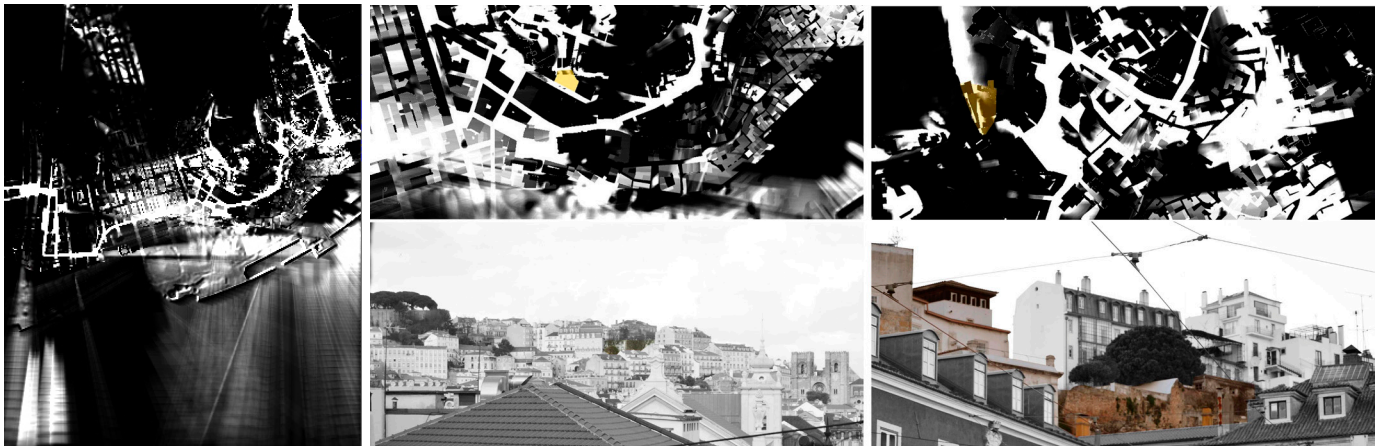


Imagem 6 - Modelo digital cuja parte iluminada (a branco) traduz a zona de influência visual do percurso do 28

Fonte: elaborado pelo autor, 2016.

Imagem 7 - Vazios urbanos ao longo do percurso do 28.

À esquerda: vazio da Rua da Saudade, visto a partir da Rua da Conceição.

À direita: vazio do Pátio de Dom Fradique, visto a partir das Portas do Sol

Fonte: elaborado e fotografado pelo autor., 2016.

(leitura de esquerda para a direita)

delo tridimensional⁸, de tal parte da cidade, com a marcação do percurso em questão com luzes⁹, foi fulcral para compreender os caminhos ramificados a partir do principal e as bacias visuais abrangidas por entre o edificado.

Ao analisarem-se, com cuidado, as imagens resultantes do método utilizado, percebe-se que os desvios nos alinhamentos, as reentrâncias, a largura sempre variável do caminho e os desníveis, proporcionam pontos de vista incríveis e dramáticos. A noção de escala encontra-se em constante alteração, devido às quebras no tecido urbano desta parte da cidade: ruelas estreitas que trazem uma sensação mais individual e doméstica, miradouros dispostos em anfiteatro sobre o rio revelando um nível quase metafísico à visão, ou elementos de forte urbanidade cheios de vida quotidiana.

Notou-se ainda, que o troço que atravessa a colina do Castelo, apesar de mais rico visualmente, constitui um lugar onde proliferam alguns vazios urbanos e edifícios degradados. Tais espaços constituem uma oportunidade valiosa, da cidade consolidada, de serem cosidos ao tecido urbano tendo como pretexto o caminho do eléctrico 28 e a sua riqueza intrínseca.

Notas conclusivas

Curiosamente, o 28 é o eléctrico por excelência da cidade de Lisboa, porque durante anos não passava de uma simples carreira de serviço de bairro, pouco distinguível do antigo ascensor do Camões à Estrela. Apesar do excessivo turismo de que tem sido alvo ultimamente, o seu percurso ainda constitui uma lição histórica, arquitec-

tónica e urbana, beneficiando da cultura que a rua tem para oferecer.

Nesta “arquitectura móvel” descobrem-se as vistas dos bairros históricos e as suas gentes. O mero viajante tem a tarefa facilitada pelos edifícios icónicos, que não só povoam a envolvente, como também assinalam a paragem do eléctrico.

A sua importância é transversal, pelo que se considera indispensável regenerar e consolidar alguns espaços desprovidos de significado, que acabam por pontuar o território de influência do 28.

Referências bibliográficas

- AA.VV. (1985), “O eléctrico e a cidade”, *Arquitectura Portuguesa*, número 1, pp. 19-45.
- AA.VV. (1994), *Lisboa em Movimento (1850-1920)*, Lisboa: Livros Horizonte.
- Appleyard, Donald; Lynch, Kevin; Myer, John R. (1964), *The view from the road*, Massachusetts: MIT Press.
- Boyer, M. Christine (1996), *The city of collective memory. Its historical imagery and architectural entertainments*, Massachusetts: MIT Press.

⁸ Para a modelação dos edifícios foi utilizado o programa *Rhinoceros*. O terreno foi obtido através de código em *Grasshopper*, tendo por base nuvem de pontos (resultante de voo efectuado em 2008) cedida pela Direcção-Geral do Território.

⁹ Para esta etapa foi utilizado o programa *Rhinoceros*, assim como para a *renderização*.

- Cullen, Gordon (2010), *Paisagem Urbana*, Lisboa: Edições 70.
- Dias, Marina Tavares (2005), *História do eléctrico da Carris*, Lisboa: Quimera.
- França, José-Augusto (1998), *28. Crónica de um percurso*, Lisboa: Livros Horizonte.
- França, José-Augusto (1994), *A Sétima Colina. Roteiro histórico-artístico*, Lisboa: Livros Horizonte.
- Harvie, Jen (2009), *Theatre & the city*, London: Palgrave Macmillan.
- Kepes, Gyorgy (1970), *Arts of the environment*, Nova Iorque: George Braziller.
- Lynch, Kevin (2011), *A imagem da cidade*, Lisboa: edições 70.