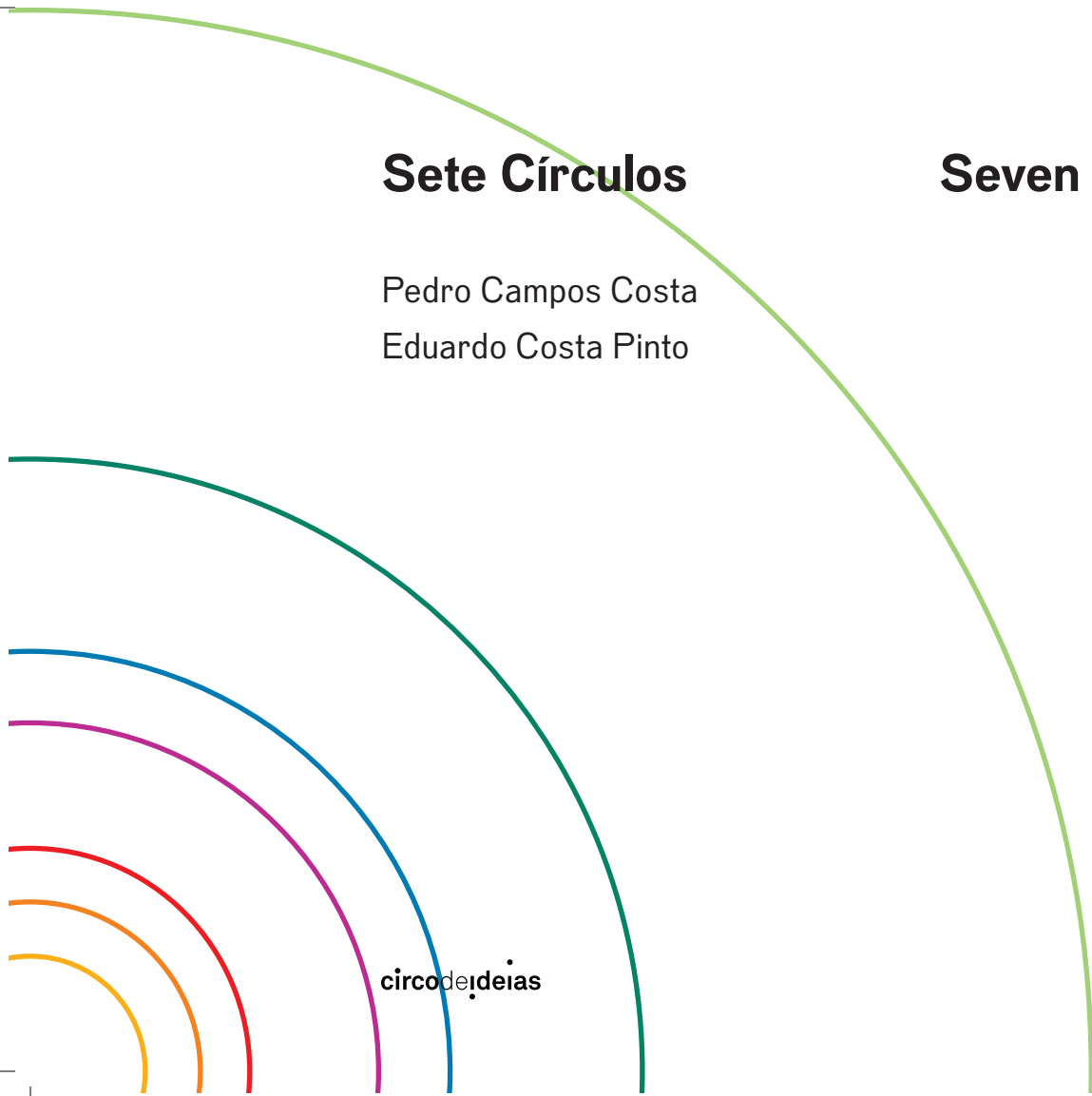


# Sete Círculos

# Seven Circles

Pedro Campos Costa  
Eduardo Costa Pinto

circodeideias



C0	9	<b>Os limites de Lisboa / The boundaries of Lisbon</b> Pedro Campos Costa	C4	123	<b>Circulando por Círculos Imperfeitos / Circling Around Imperfect Circles</b> Mário Alves
	17	<b>Paisagens Circulares / Circular Landscapes</b> Eduardo Costa Pinto		131	<b>A voz de uma natureza domesticada e mais alguns artefatos / The voice of a domesticated nature and a few more artifacts</b> Olivia Bina
	24	<b>Fotografias / Photographs</b> Tiago Casanova			
C1	39	<b>Os passos em volta / The Steps Around</b> José Sarmiento de Matos	C5	151	<b>Paisagem, o paradoxo do limite / Landscape, the paradox of limit</b> Adriana Veríssimo Serrão
	45	<b>A circunvalação dissolvida / The dissolved ring</b> Gonçalo Byrne		159	<b>Sintaxe Urbana / Urban Syntax</b> Francesc Muñoz
C2	67	<b>Os círculos da memória / The circles of memory</b> João Nunes	C6	179	<b>Vinte quilómetros no Sexto Círculo / Twenty Clicks on Circle Six</b> Michael Sorkin
	75	<b>Baixar os olhos, levantar os olhos / Lower the eyes, raise the eyes</b> Gonçalo M. Tavares		187	<b>Circulação Centrifuga / Centrifugal Circulation</b> Álvaro Domingues
C3	95	<b>Os 5 círculos / The 5 circles</b> Javier Arpa Fernandez	C7	207	<b>O sétimo pecado mortal / The Seventh Deadly Sin</b> Mary Bowman
	103	<b>Potencial e destruição / Potential and destruction</b> Filippo Minelli		215	<b>Sem limites / Without limits</b> Eduardo Brito-Henriques
				220	<b>Fotografias / Photographs</b> Duarte Belo

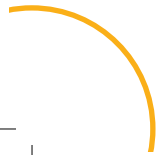




# **A circunvalação dissolvida**

Gonçalo Byrne

# **The dissolved ring**





C1 . A

### **Cruzamento da Av. Duque de Ávila com a Av. Marquês de Pombal**

O que sempre me fascinou na cidade de Lisboa é o modo como expõe a sua permanente transformação ao longo de mais de dois mil anos. É um mostruário de cidades onde há um pouco de tudo. Desde logo, um padrão muito forte de cidade árabe espalha-se pelas encostas da primitiva alcáçova, a medina que se sobrepõe aos fragmentos da cidade romana que, em Lisboa encontra na forte topografia, uma grande resistência ao seu modelo hipodâmico. O terreno acidentado resiste à cidade em quadrícula e é mais propício à implantação de núcleos conventuais que se vão apropriando dos terrenos extra-muros e no tempo, gerando à sua volta núcleos de urbanização mais ou menos espontâneos tortuosamente intercomunicáveis. As vias de maior continuidade desenvolvem-se “naturalmente” ao longo da margem do rio e dos vales, que aí vão desaguar. Só na reconstrução da Lisboa moderna do Marquês de Pombal – com ilustres antecedentes como o Bairro Alto – é implementada a quadrícula iluminista e, mais tarde, precisamente, no Plano das Avenidas Novas, de Ressano Garcia, em expansão axial para Norte, num corredor maior que liga a frente do rio (Praça do Comércio) ao *Hinterland* Norte.



C1 . B

### **Jardim Arco do Cego**

É fascinante a forma como a cidade se constrói ao longo do tempo. São pedaços que se articulam entre si, continuam vivos e adaptam-se à evolução dos modelos de vida, eles próprios em contínua mutação. As cidades são feitas por edifícios – palácios, igrejas, edifícios anónimos – mas, mais marcante do que os edifícios, pelo local onde se desenrola a vida comum: o espaço público. Em Lisboa, a experiência do espaço público é totalmente diferente quando se passa de Alfama para a Baixa, do Bairro Alto para a frente ribeirinha, de Campo de Ourique para os bairros novos de Alvalade. É uma diversidade espacial fascinante, que enquadra a vida coletiva em toda a sua riqueza e complexidade.

Os sistemas vazios são estruturantes genéticos da cidade e observando a sua evolução, vemos, até à cidade burguesa

### **Crossing of Duque de Ávila Avenue and Marquês de Pombal Avenue**

What has always fascinated me about Lisbon is the way the city always draws attention to the transformations it's gone through over a period of over two thousand years. It is a showcase of cities with a little bit of everything. Starting with a strong pattern of Arabian city spreading through the slopes of the primitive alcáçova, the medina that superimposes itself on the Roman city fragments which, in Lisbon, found strong resistance against their Hippodamian plan in the form of the city's pronounced topography. The rough terrain offered resistance to a city grid and was more permeable to the implantation of conventual centres that slowly appropriated the territories outside their walls, thus spreading more or less spontaneous cores of urbanization around themselves, tortuously able to communicate between each other. The paths that have exhibited the most continuity spread out “naturally” along the riverside and the valleys that recede there. There were illustrious forerunners, such as the Bairro Alto, but it is only with the modern reconstruction of Lisbon carried out by the Marquis of Pombal that the enlightenment-era grid is implemented. Later, Ressano Garcia's Plano das Avenidas Novas (Plan for New Avenues), expanded the axis to the North, in a larger corridor connecting the riverfront (Praça do Comércio) with the Northern hinterland.

### **Arco do Cego Garden**

The way the city builds itself through the ages is fascinating. Pieces that interact, survive and adapt to the evolution of models of living, which themselves are in constant mutation. Cities are made up of buildings – palaces, churches, anonymous buildings – but more notable than these is the place where collective life is played out: the public space. In Lisbon, the public space experience is completely different when you pass from Alfama to the downtown Baixa, from the Bairro Alto to the riverfront, from Campo de Ourique to the new neighbourhoods of Alvalade. There is a fascinating diversity of spaces, framing collective life in all its richness and complexity.

Empty systems dictate the genetic structure of the city, and by observing their evolution, one can see that, up to the city of the 19<sup>th</sup> century, there was a precise grid of empty spaces, exhibiting

decimonónica, uma precisa e claramente hierarquizada matriz dos espaços vazios coincidente com os sistemas da mobilidade e infraestruturas, mas também campo relacional de encontro e exercício da cidadania, de que o Jardim do Arco do Cego é exemplo. Com a recente introdução de uma ciclovia na Av. Duque de Ávila e a conquista do espaço, equivalente a uma faixa de rodagem, comércio e restauração puderam expandir e ocupar o espaço público, funcionando o Jardim do Arco como limite e remate deste.

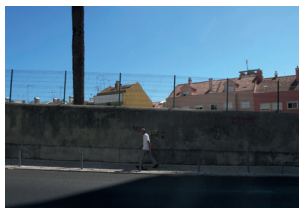


C1 . C

### Rua Morais Soares

O circuito das colinas cruza com a Av. Almirante Reis, o eixo reto pós-Pombalino mais longo da cidade de Lisboa. Com comprimento idêntico à pista mais longa do aeroporto de Lisboa, cerca de 3,5 km em linha reta, é prolongado na visão futurista de Duarte Pacheco, “esventrando” a periferia rural até levantar voo na Portela.

Entretanto, a Morais Soares é campo de enorme proximidade dum bairro intenso e promíscuo em que a velha circunvalação torna-se quase intrusa pelo desajustamento de velocidades.



C1 . D

### Av. Afonso III

No troço da Av. Afonso III, consegue ter-se percepção da ideia original da antiga estrada da circunvalação, de contenção do perímetro da cidade e separação desta do campo. É, de certa maneira, aquele que se mantém ainda periférico. Por outro lado, é deste que se vislumbra, de forma espetacular com a abertura e o enquadramento topográfico natural da colina, a imensidão horizontal do Mar da Palha, remetendo-nos para a fundação da própria cidade de Lisboa.

a clear hierarchy and coinciding with the systems of mobility and infrastructures, but also a relational field of socialising and exercising citizenship, as exemplified by the Arco do Cego Garden. The recent introduction of a bicycle lane and the conquest of a space, equivalent to a carriageway, of commerce and restaurants allowed for the expansion and occupation of the public space, with the Arco garden functioning as a limit and abutment for the same.

### Morais Soares Street

The circuit of hills crosses with Almirante Reis Avenue, the longest straight axis in the city of Lisbon after the Marquis of Pombal. With identical measurements to those of the longest runway of the Lisbon airport, about 3.5 km in a straight line, Duarte Pacheco's futurist vision extends it, “eviscerating” the rural periphery until it takes flight at Portela Airport. Morais Soares, meanwhile, is a space of enormous proximity to an intense and promiscuous neighbourhood in which the old ring road becomes almost an intruder because of the maladjustment of speeds.

### Afonso III Avenue

Afonso III Avenue allows one to grasp the original idea of the old ring road, meant to contain the city perimeter and separate it from the countryside. In a way, it remains peripheral. But it is also here that one can catch a spectacular glimpse, with the openness and natural topographic framing of the hill, of the horizontal vastness of the Palha Sea, referring back to the foundation of Lisbon itself.



C1 . E

### Av. Infante D. Henrique, junto ao rio

A história da cidade de Lisboa poder-se-ia contar através da sua relação com o rio. A evolução da forma urbana da cidade vai-se adaptando a matrizes de construção e de espaço público que alternam entre a longitudinalidade paralela ao rio e a transversalidade ortogonal ao mesmo. A transição entre a longitudinalidade das plataformas e a ortogonalidade das edificações acaba por definir a matriz do assentamento construído, mas também dos espaços vazios entre as construções que constituem os sucessivos entrepostos.



C1 . F

### Terreiro do Paço

O Terreiro do Paço é o grande vazio da cidade compacta e infraestrutura na frente de água. A cidade finalmente transformada em filtro entre tudo quanto chega e parte do “império marítimo” e tudo quanto chega e parte do *Hinterland* simbolizado na Praça dos Restauradores.

Após o derrube de todas as muralhas medievais da frente do rio (entre os séculos XV e XVI), para abrir o país às Descobertas Marítimas, e trasladado o Palácio Real da colina do castelo para o Terreiro do Paço, o Terramoto encarrega-se de arrasar a Baixa Medieval, pantanosa e insalubre, abrindo caminho à nova cidade Iluminista, totalmente desenhada a partir do espaço público para o espaço privado. Os edifícios são consequência da qualidade urbana requerida para a nova cidade do intercâmbio, do comércio e da mobilidade.

No antigo Terreiro do Paço, assiste-se ao grande paradoxo entre a celebração do comércio e o grande vazio, de respeito e celebração em torno do poder absoluto do Senhor “Rei-Sol” do Marquês de Pombal transfigurado em D. José I.

Catástrofes como o terramoto de 1755 – seguido de tsunami e de um longo incêndio – ou ações programadas, como a guerra, são a expressão mais visível da vulnerabilidade das cidades. Mas a destruição mais eficaz é o abandono puro e simples. Quando se desliga a vida das estruturas construídas das cidades, estas entram em ruína. Isso é muito visível em determinados setores históricos da cidade de Lisboa, como a Baixa e, hoje, contagia praticamente

### Infante D. Henrique Avenue, by the river

One could tell the story of the city of Lisbon through its relationship to the river. The evolution of the city’s urban shape adapts to construction and public space grids, which in turn alternate between parallel longitudinality to the river and orthogonal transversality of same. The transition between the longitudinality of the platforms and the orthogonality of the buildings ends up defining the pattern of the built settlement, but also of the empty spaces between the buildings that are the successive warehouses.

### Terreiro do Paço Square

Terreiro do Paço Square is the great emptiness of the compact city and infrastructure on the waterfront. The city finally transformed into a filter between all that comes and goes from the “maritime empire” and all that comes and goes from the hinterland symbolised by the Restauradores square.

After all the riverfront medieval walls were torn down (between the 15<sup>th</sup> and 16<sup>th</sup> century) in order to open up the country to the Maritime Discoveries, and after the Royal Palace was moved from the castle hill to the Terreiro do Paço, the earthquake took care of devastating the medieval downtown, sick and swampy, thus opening up a path for the new Enlightenment city, completely planned, from public space to private space. The buildings are a consequence of the urban quality required for this new city of trading, commerce and mobility.

The old Terreiro de Paço is the backdrop for a great paradox between the celebration of commerce and the great emptiness, a place of respect and celebration centred around the absolute power of the Marquis of Pombal’s “Sun King”, incarnated in Joseph I of Portugal.

Catastrophes like the 1755 earthquake – which was followed by a tsunami and a long fire – and programmed actions like war are the most visible expression of a city’s vulnerability. But the most effective means of destruction is pure, simple abandonment. When one turns off the life switch for the built structures of a city, they go to ruin. This is highly visible in certain historical areas of Lisbon, such



quase todos os velhos centros urbanos deste país. Nos últimos anos, assistimos ao fenómeno do centro da cidade em clara perca e ao aparecimento de uma nova Lisboa pujante, na zona da Expo. Ali, a cidade tem todas as condições para ser uma cidade vivida, competitiva, muito classe média, beneficiando da Gare do Oriente, que é o centro de maior acessibilidade de todo o país.

as its downtown, and today it has taken over almost all the old urban centres of this country. In recent years, we have seen the city centre clearly lose out against the appearance of a new, vibrant Lisbon in the Expo 98 area. There, the city has all it needs to be lived in, competitive, very middle class, benefiting from the Gare do Oriente train station, the biggest transport centre in all the country.



C1 . G

### Rua Dom Luís

Ao longo da rua D. Luís, a vida flutua transversalmente, respirando nas regueiras, que, ao sabor das marés, varrem os armazéns e fabriquetas, que interagem entre água e terra. É a primeira *waterfront* pré-industrial atívisssima, contudo ainda altamente porosa entre cidade e rio.

### Dom Luís Street

Life floats in a transversal way along D. Luís Street, breathing through the water currents which sweep against the warehouses and small factories in the rhythm of the tides, which interact between water and land. This is the first pre-industrial waterfront full of activity, but still highly porous between the city and the river.



C1 . H

### Largo 31 de Almada e quartel da GNR

A circunvalação de 1852 sobrepõe-se à mais antiga via de expansão do centro histórico medieval para Poente até à importantíssima periferia Manuelina dos Jerónimos, que, no século XV, funda o centro de irradiação das Descobertas ao longo das praias de Belém. Este eixo foi e é um formidável “fio” de transformações do período Medieval à *waterfront* atual. O século XX desdobra-o para potenciar a intensa vida do novo porto industrial, gerando o cinturão pesado (rodo e ferroviário) entre o rio e a velha circunvalação, agora completamente assimilada entre museus, palácios, residências recicladas e outras ativades, por enquanto sobreviventes.

### 31 de Almada Square and GNR police headquarters

The 1852 ring road superimposes itself on the older western expansion route of the medieval historical centre, until it reaches the very important Manueline periphery that is the Jerónimos Monastery, where in the 15<sup>th</sup> century the Discoveries irradiation centre was founded along the beaches of Belém. This axis was and remains a formidable “thread” of transformations, from the medieval period to the current waterfront. The 20<sup>th</sup> century unfolded it to make the intense life in the new industrial port possible, creating the heavy belt (by car and by train) between the river and the old ring road, which has now been fully assimilated, between museums, palaces, recycled houses and other activities, which survive for the time being.



C1 . I

### Rua Maria Pia

A circunvalação de 1852, neste troço alto e sobranceiro da encosta nascente do Vale de Alcântara, terá assistido, nos últimos 50 anos, às maiores transformações da Lisboa, agora metropolitana.

A grande cidade informal, que se estendia nesta encosta, marginal e espontânea (o chamado Casal Ventoso), torna-se descartável face ao monumento de Salazar, que inaugura a Grande Lisboa Metropolitana, com a “Golden Date” Lisboa de 1962.

Do esvaziamento às migrações de habitantes e atividades, do reajuste das mobilidades e consequentes dispersões ou recentramentos, surgem não só novas matrizes urbanas, como fortes pressões sobre as temporalmente precedentes. A convocação da arquitetura na construção da cidade e do território resulta, sobretudo, da sua condição de vulnerabilidade, quer ela se manifeste nos desajustes quantitativos dos fabricados, quer na disfuncionalidade qualitativa ou outras que levam ao abandono e inevitável processo de ruína.



C1 . J

### Rua Arco do Carvalho

Neste ponto, cruzam-se duas importantes infraestruturas da cidade de Lisboa — o Aqueduto das Águas Livres de D. João V (anos trinta do século XVIII) e a estrada da circunvalação de 1852, cujo atravessamento impõe a regeneração urbana em seu redor. Ambas testemunham como as infraestruturas fazem cidade, tanto quanto a edificação.



C1 . L

### Prisão

O que resta do Panóptico radiante da Penitenciária, mais tarde alongado com a “cidade da Justiça” dos tribunais do alto do Parque Eduardo VII, é talvez ainda a reminiscência da estrada de circunvalação de 1852, em que a cidade de então se estendia ao território envolvente. Hoje, é um território de reciclagens entre as novas mobilidades doces e as revalorizações ambientais que prolongam o rio Pombalino ao “pulmão” de Monsanto, entre Duarte Pacheco e a persistência iluminada de Gonçalo Ribeiro Telles.

### Maria Pia Street

The 1852 ring road, at this high point overlooking the Eastern slope of the Alcântara valley, has probably seen the biggest changes in Lisbon, now a metropolitan area, during the past fifty years.

The great informal city that used to extend along this slope, marginal and spontaneous (known as Casal Ventoso) became disposable in view of the Salazar monument, which inaugurated the Great Metropolitan Lisbon at the city’s “golden date” of 1962.

From the emptying out to the migrations of inhabitants and activities, from the readjusting of mobilities and ensuing dispersals or recentrings, it is not only new urban matrices that appear, but also strong pressures weighing down on the previous matrices. The summoning of architecture in the construction of the city and the territory is, above all, a consequence of its vulnerability, whether this manifests in the numerical maladjustments of what is manufactured or in the dysfunction in quality and other matters that leads to abandonment and an inevitable process of ruin.

### Arco do Carvalho Street

This place is where two important infrastructures of the city of Lisbon meet — the Águas Livres Aqueduct (built by King John V in the 30’s of the 18<sup>th</sup> century), and the 1852 ring road, the crossing of which imposes urban regeneration to its surroundings. Both are a testimony to how it is infrastructures, as much as buildings, that make a city come into being.

### Prison

The remains of the radiant panopticon of the penitentiary, later extended by the “city of Justice” of the tribunals at the top of the Eduardo VII Park, are perhaps still a memory of the 1852 ring road, when the city of that time spread along the surrounding territory. Today, it is an area of recycling, between soft new mobilities and the environmental revaluing that extended the Pombaline river to the Monsanto “lung”, between Duarte Pacheco and the illuminated persistence of Gonçalo Ribeiro Telles.



C1 . M

### Rua Marquês da Fronteira, com o Corte Inglês no fundo

El Corte Inglés é um fortíssimo enxerto de vitalidade urbana na cidade já compactada. O “aggiornamento” da via das colinas no cruzamento da radial histórica de S. Sebastião da Pedreira, empurrado pelo cruzamento das linhas vermelha e azul do Metropolitano, ancora um dos mais intensos espaços públicos de “propriedade privada” da classe média alta Lisboaeta em pleno âmbito compacto das Avenidas Novas pós-Pombalinas.

A arquitetura mais mediatizada tem gradualmente sido confinada aos corpos emergentes, cada vez mais objetualizados, autoreferentes, ganhando em potencial de imagens o que perdem em capacidade de pensamento estratégico. O pensamento arquitetónico tem-se retirado ou sido excluído do campo dos fazedores de cidades e da paisagem.

Esta cidade onde o cidadão deve aspirar habitar e intervir criativamente e não transformar-se ele próprio num simples consumidor turista é também a cidade onde o espaço público cada vez mais se confunde com o domínio privado dos centros comerciais, dos transportes coletivos, das frentes ribeirinhas e dos parques temáticos onde as infraestruturas se tornam cruciais, das autoestradas aos sistemas rarefeitos e individualizantes do automóvel às comunicações, à navegação na net que permitem e incentivam a proliferação suburbana de longos tapetes de casas individuais altamente canibalizantes do território rural cada vez mais confundido com o urbano.

A cidade, a nossa cidade aprende-se ainda no reenquadramento contemporâneo do excelente património, paisagístico, urbano e arquitetónico herdado mas sobretudo no entendimento de que esse mesmo património foi contemporâneo no tempo em que foi construído e que a excelência que hoje se aprecia deve ser exigida em relação a todo e qualquer património que hoje mesmo se está a transformar e a construir, acrescentando-o como testemunho do nosso próprio tempo, e da nossa própria cultura.

### Marquês da Fronteira Street, the Corte Inglés store can be seen at the back

El Corte Inglés is a very strong graft of urban vitality in an already compressed city. The “aggiornamento” of the route of the hills at the crossing of the historical S. Sebastião da Pedreira Radial, pushed by the crossing of the red and blue metropolitan lines, anchors one of the most intense public spaces of upper middle class Lisbon “private property”, within the compact scope of the post-Pombal Avenidas Novas.

The architecture most discussed by the media has gradually been confined to the emerging bodies, ever more objectified, self-referential, gaining in image potential what it loses in capacity for strategic thought. Architectural thinking has retired from, or been banished from, the decision making process of those who build the cities and the landscape.

This city, in which the citizen should aspire to live and intervene creatively so as not to become a simple consumerist tourist is also the city where public space increasingly melds with the private domain of shopping malls, public transport, riverfronts and theme parks where infrastructures become crucial, from highways to rarefied, individualising systems, from cars to communications, to surfing the web, allowing and coaxing the suburban proliferation of long carpets of individual houses, strongly cannibalising the rural territory, which in turn is melding more and more with the city.

The city, our city is still to be learned by creating a contemporary reframing of the excellent heritage of landscape, city and architecture that we have inherited, but above all by understanding that this heritage was contemporary when it was created and that the excellence we now appreciate must be demanded of anything that is being built or transformed today, adding it as a testimony of our own time and our own culture.

Pág./ Page	COORDENADAS / COORDINATES	PONTO/POINT
	<u>EDUARDO COSTA PINTO</u>	
53	38°44'6.06"N / 9°9'0.05"W	C1.A
54	38°44'6.71"N / 9°8'32.91"W	C1.B
55	38°43'59.05"N / 9°7'55.51"W	C1.C
56	38°43'29.67"N / 9°7'6.78"W	C1.D
57	38°42'46.97"N / 9°7'25.44"W	C1.E
58	38°42'29.09"N / 9°8'15.28"W	C1.F
59	38°42'27.26"N / 9°9'0.27"W	C1.G
60	38°42'15.83"N / 9°9'54.67"W	C1.H
61	38°42'50.53"N / 9°10'27.01"W	C1.I
62	38°43'29.82"N / 9°9'50.94"W	C1.J
63	38°43'44.50"N / 9°9'32.69"W	C1.L
64	38°43'54.55"N / 9°9'18.51"W	C1.M

