

## **O PROGRESSO NA CIDADE. AS GARES FERROVIÁRIAS – DA MODERNIZAÇÃO URBANA À PRÁTICA DE ENGENHARIA.**

**Magda Pinheiro e Ana Cardoso de Matos**

CEHC-ISCTE/ CIDEHUS-UE

### **Resumo**

Tal como aconteceu na maioria dos países Europeus, em Portugal a construção do caminho-de-ferro realizada a partir da segunda metade do século XIX, contribuiu para reforçar as hierarquias urbanas preexistentes, ao mesmo tempo que foi um elemento fundamental na organização do espaço urbano. As implicações urbanísticas da construção de estações ferroviárias foram múltiplas e variaram segundo as cronologias da construção ferroviária nos diversos Países e do crescimento urbano nas cidades. Enquanto as primeiras grandes estações foram normalmente construídas fora do centro das cidades tornando-se elementos estruturantes da expansão urbana nas décadas seguintes, as gares centrais, exigidas pelo desenvolvimento da rede de caminhos-de-ferro, implicaram a demolição de edifícios.

Edifícios de grandes dimensões, as gares tornaram-se em muitas cidades edifícios “phare”, “Land marks” identificadores da modernização urbana. Estes edifícios foram espaços de experimentação para arquitetos e engenheiros e no século XIX as gares de caminho-de-ferro foram a imagem mais visível dos novos programas arquiteturais e das técnicas utilizadas na altura, movimento que se prolongou pelo século seguinte.

Neste texto procuramos fazer uma aproximação aos temas enunciados acima tendo como principais objetos de análise as cidades de Lisboa e Porto e as gares de Santa Apolónia e do Rossio.

### **Abstract**

Similar to what happened in the majority of the European countries, the construction of the railroad in Portugal, from the second half of the nineteenth century, contributed to enforce the urban hierarchy pre-existing and, at the same time, it was a fundamental element in the organization of the urban space. The urban implications of the railroad stations constructions were multiple and varied according to the timing of the railroad construction in the several countries and the urban growth in the cities. While the first big stations were normally built outside the centre of the cities, becoming structural elements of the urban expansion in the following decades, the central stations, demanded by development of the railroad network, forced the demolition of buildings.

Being buildings of big dimensions, the stations became, in many cities, “phare” and “Land marks” buildings, identifiers of the urban modernization. These buildings were

venues of experimentation for architects and engineers, and in the nineteenth century the stations of the railways were the more visible image of the new architectural programs and the techniques used at the time, movement that extended throughout the next century.

In the article we intend to bring together the above mentioned themes focusing, as main analysis object the cities of Lisbon and Porto and the Santa Apolónia and Rossio stations.