

iscte

INSTITUTO
UNIVERSITÁRIO
DE LISBOA

Infraestrutura como paisagem: proposta de consolidação do Corredor Verde de Monsanto

Vasco Bento Moucho de Matos Diogo

Mestrado Integrado em Arquitetura

Orientador(a):

João Maria de Paiva Ventura Trindade, Professor Auxiliar Convidado
ISCTE-Instituto Universitário de Lisboa

Novembro, 2021



TECNOLOGIAS
E ARQUITETURA

Departamento de Arquitetura e Urbanismo

Infraestrutura como paisagem: proposta de consolidação do Corredor Verde de Monsanto

Vasco Bento Moucho de Matos Diogo

Mestrado Integrado em Arquitetura,

Orientador(a):

João Maria de Paiva Ventura Trindade, Professor Auxiliar Convidado
ISCTE-Instituto Universitário de Lisboa

Novembro, 2021

Agradecimentos

Ao professor João Ventura Trindade, pelas lições e disponibilidade.
Ao Pedro Maria Ribeiro, pela partilha de conselhos e aprendizagens.
Aos amigos e colegas, pela tão importante boa disposição e por me lembrarem que a vida é, de facto, boa.

À minha família, pelo apoio e paciência incondicional.
Ao meu pai, a quem devo tudo. À minha mãe, por ser a minha força.

À Maria, por ser tudo. Agora, e para sempre.

Obrigado.

Resumo

A Linha de Cintura Ferroviária de Lisboa atua como charneira no transporte ferroviário da capital, servindo a área metropolitana na sua totalidade. No entanto, o seu impacto modificou a paisagem lisboeta no final do séc. XIX, através de operações topográficas que descaracterizaram a periferia da cidade, destruindo a paisagem rural dominante. O Vale de Alcântara acumula uma série de infraestruturas de circulação, que percorrem as suas encostas, acentuando a barreira topográfica e afastando o Parque Florestal de Monsanto, o Bairro da Liberdade e da Serafina da cidade consolidada.

Na zona da Estação Ferroviária de Campolide, é perceptível a violência da imposição da ferrovia no território, cuja construção necessitou que a ribeira de Alcântara fosse encanada sob um aterro, tendo-se aproveitado o alargamento do vale para a aglomeração de linhas ferroviárias que, por um lado entendem-se como uma mais-valia pelo alcance que atribuem, mas que por outro criam uma série de baldios circundantes à Estação.

O ensaio pretende refletir sobre uma articulação entre a infraestrutura e a paisagem, entendendo ambas como uma construção do Homem que devem coexistir nas cidades. A proposta insere-se como complementar ao Corredor Verde de Monsanto (de Gonçalo Ribeiro Telles), consolidando-o como mancha verde contínua entre o centro da cidade e Monsanto, na sua zona mais sensível- da Estação de Campolide- refletindo ainda sobre a possibilidade de uma cobertura vegetal que restitua o solo desfigurado do vale de Alcântara, e que, acrescente um propósito ao caneiro de Alcântara como fonte vital de irrigação e fertilidade.

Palavras-chave: infraestrutura, paisagem, ferrovia, corredor Verde, Monsanto

Abstract

The Lisbon Railway Belt Line acts as a hinge in the capital's rail transport, serving the metropolitan area in its entirety. However, its impact changed Lisbon's landscape at the end of the 19th century, through topographic operations that de-characterized the city's periphery, destroying the dominant rural landscape. The Alcântara Valley accumulates a series of circulation infrastructures, which run along its slopes, accentuating the topographical barrier, and removing the Monsanto Forest Park, the Liberdade and Serafina districts from the consolidated city.

In the Campolide Railway Station area, the violence of the imposition of the railway in the territory is noticeable, construction required the Alcântara stream to be channeled under an embankment, taking advantage of the widening of the valley for the agglomeration of railway lines that, on one hand, are understood as an asset for the national scope, but on the other, create a series of wastelands surrounding the Station.

The essay intends to reflect on an articulation between infrastructure and landscape, understanding both as a construction that must coexist in cities. The proposal is inserted as a complement to the Corredor Verde de Monsanto (created by Gonçalo Ribeiro Telles), consolidating it as a continuous green space between the city center and Monsanto, in its most sensitive area - Campolide Station - also reflecting on the possibility of a green roof that restores the disfigured soil of the Alcântara valley, and that, adds a purpose to the buried Alcântara stream as a vital source of irrigation and fertility.

Keywords: infrastructure, landscape, railway, green corridor, Monsanto

Índice

| | |
|-----|--|
| i | Resumo |
| iii | Abstract |
| vi | Índice de figuras |
| 1 | Introdução |
| 3 | Metodologia |
| 4 | Imagem síntese |
| 9 | 1. Linha de Cintura Ferroviária de Lisboa |
| 10 | Linha de Cintura Ferroviária de Lisboa |
| 24 | Paisagem Global |
| 34 | Área Metropolitana de Lisboa |
| 39 | 2. Campolide, lugar transformado |
| 38 | Campolide, lugar transformado |
| 42 | Ribeira de Alcântara |
| | Estação Ferroviária de Campolide e Túnel do |
| 44 | Rossio |
| 52 | Quinta da Rabicha |
| 56 | Bairro da Liberdade e o Alto da Serafina |
| 60 | Corredor Verde de Monsanto |
| 65 | Proposta |
| 80 | Programa |
| 85 | 3. Infraestrutura como paisagem |
| 86 | Infraestrutura como paisagem |
| 90 | Cobertura como paisagem |
| 98 | Projeto |
| 122 | Considerações finais |
| 124 | Referências Bibliográficas |

Índice de figuras

1. Claude Monet, Effect of Spring, 1890

Fonte: Monet: Catalogue Raisonné, Daniel Wildenstein

2. Claude Monet, Field of Corn, 1881

Fonte: Monet: Catalogue Raisonné, Daniel Wildenstein

3. Claude Monet, Arriving at Gare de Lazare, 1877

Fonte: Monet: Catalogue Raisonné, Daniel Wildenstein

4. Claude Monet, Arriving at Gare de Lazare, 1877

Fonte: Monet: Catalogue Raisonné, Daniel Wildenstein

5. William Turner, Landscape with a river and a bay in the background, 1835-40

Musée du Louvre, Atlas database: entry 19757

6. William Turner, Landscape with a tree on the right, 1828

<https://www.tate.org.uk/art/artworks/turner-landscape-with-a-tree-on-the-right-n05545>

7. William Turner, The Great Western Railway, 1844

<https://www.nationalgallery.org.uk/paintings/joseph-mallord-william-turner-rain-steam-and-speed-the-great-western-railway>

8. William Turner, The Great Western Railway, 1844

<https://www.nationalgallery.org.uk/paintings/joseph-mallord-william-turner-rain-steam-and-speed-the-great-western-railway>

9. Van Gogh, A road in Auvers after the rain, 1890

MARTIN BAILEY; Frances Fowle, Van Gogh and Britain: Pioneer Collectors, Ed. National Galleries of Scotland, Escócia 2006

10. Van Gogh, Flower Beds in Holand, 1883

MANCOFF, Daniel, Van Gogh's Fields and Flowers, Ed. Frances Lincoln Limited, Londres, 199, pág. 78

11. Van Gogh, Railway Carriages, 1883

<https://uploads7.wikiaart.org/images/vincent-van-gogh/landscape-with-carriage-and-train-1890.jpg>

12. Van Gogh, Train Station, 188-

https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Train_station,_Vincent_von_Gogh.jpg

13. Lionel Walden, Moonlight, 1903

https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Lionel_Walden_-_Moonlight,_1902.jpg

14. Lionel Walden, Rough Waters, 1903

<http://artpaintingartist.org/rough-waters-by-lionel-walden/>

15. Lionel Walden, Docks at Cardiff, 1890

<https://www.meisterdrucke.pt/impressoes-artisticas-sofisticadas/Lionel-Walden/168535/Docas-de-Cardiff,-1896.html>

16. Lionel Walden, A train at night, 1890

<https://www.meisterdrucke.com/kunstdrucke/Lionel-Walden/212501/Zug-in-der-Nacht-c.1890.html>

19. Vista de Lisboa em perspetiva aérea. Xilografia de 1593. Autor: Franz Hogenberg.

Museu de Lisboa. Disponível em: <http://www.museudelisboa.pt/pe-cas/detalhe/news/perspetiva-de-lisboa.html>

22. Construção da linha ferroviária em Campolide

Arquivo Municipal de Lisboa- PT/AMLSB/CMLSBAH/PCSP/004/EDP/000405

23. Estação de Campolide-Vista para Monsanto

Arquivo Municipal de Lisboa- PT/AMLSB/POR/059173

26. Paisagem Global, Esquícios de Gonçalo Ribeiro Telles

Documentos cedidos em aulas

27. Cidade Linear, Artur Soria y Mata

Artur Soria y Mata, La Ciudad Lineal, 10.01.1921- originalmente publicado no Jornal El Progreso em 1884

28. Cidades-Jardim, Ebenezer Howard

HOWARD, Ebenezer, in Garden Cities of Tomorrow, London:Ed. S. Sonnenschein & Co., Ltd. 1902

29. Encosta da Serra de Monsanto

Arquivo Municipal de Lisboa: PT/AMLSB/CMLSBAH/PCSP/004/ARM/001166

33. Aqueduto das Águas Livres

Arquivo Municipal de Lisboa: PT/AMLSB/CMLSBAH/PCSP/004/BAR/000948

35. Casas junto aos pilares no Aqueduto das Águas Livres

Fonte: Arquivo Municipal de Lisboa: PT/AMLSB/CMLSBAH/PCSP/004/AJG/000651

36. Ribeira de Alcântara em Campolide

Arquivo Municipal de Lisboa: PT/AMLSB/CMLSBAH/PCSP/004/PAG/000554

38. Ribeira de Alcântara com fundo dos Aqueduto dos Águas Livres

Fonte: Arquivo Municipal de Lisboa: PT/AMLSB/CMLSBAH/PCSP/004/PAG/000402W

FIG. 39. Túnel do Rossio

Biblioteca de Arte da Fundação Calouste Gulbenkian

40. Zona da Estação de Campolide

Fonte: Arquivo Municipal de Lisboa: PT/AMLSB/CMLSBAH/PCSP/003/FPP/000004

45. Encosta do vale de Alcântara na zona de Campolide

Fonte: Arquivo Municipal de Lisboa: PT/AMLSB/CMLSBAH/PCSP/004/PAG/000550

47. Poço da Quinta da Rabicha

Fonte: Arquivo Municipal de Lisboa: PT/AMLSB/CMLSBAH/PCSP/004/PAG/000563

48. Encosta do Bairro da Liberdade

Fonte: Arquivo Municipal de Lisboa: PT/AMLSB/CMLSBAH/PCSP/004/MNV/001046

49. Escadas do Bairro da Liberdade

Fonte: Arquivo Municipal de Lisboa: PT/AMLSB/CMLSBAH/PCSP/004/POZ/000334

50. Lavadeiras na ribeira de Alcântara

Fonte: Arquivo Municipal de Lisboa: PT/AMLSB/CMLSBAH/PCSP/004/PAG/000551

51. Plantação de Monsanto- Mocidade Portuguesa 1944

Fonte: Arquivo Municipal de Lisboa: PT/AMLSB/CMLSBAH/PCSP/004/NEG/02/P00811

63. A ferrovia e o Mercado do Gado, Entrecampos, Lisboa

<https://lisboadeantigamente.blogspot.com/2016/08/mercado-geral-de-gados.html>

66. Desenho da Rodoviária do Plano Piloto de Brasília

<https://vitruvius.com.br/index.php/jornal/charges/1651?page=90>

67. Conversa de Lúcio Costa e Oscar Niemeyer

<https://br.pinterest.com/pin/449023025330934890/>

68. A Rodoviária do Plano Piloto de Brasília

Fonte: https://www.correioabraziliense.com.br/app/noticia/cidades/2020/01/05/interna_cidadesdf,818341/brasilia-sexagenaria-rodoviaria-do-plano-e-o-coracao-da-capital-feder.shtml

69. A High Line de Nova Iorque

<https://www.thehighline.org/history/>

70. Le Promenade

<https://vivrelemarais.typepad.fr/blog/2019/08/visite-guideee-promenade-petite-ceinture.html>

71. Unité d'Habitación, Le Corbusier por René Burri

<http://architectuul.com/architecture/l-unite-d-habitation-marseille>

72. Villa Savoye, Le Corbusier por René Burri
<https://www.pinterest.pt/pin/409475791117570859/>

73. Planta da cobertura da Villa Savoye, Le Corbusier
<https://www.khanacademy.org/humanities/ap-art-history/late-euro-pe-and-americas/modernity-ap/a/corbusier-savoye>

74. Planta da cobertura na Unité d'Habitação Marseille, Le Corbusier
Fonte: SBRIGLIO, Jacques, in Le Corbusier: unité habit. Marseille, Parenthèses, 2014

75. Secção especulativa com base na descrição do arqueólogo Robert Koldewey, dos Jardins Suspensos da Babilónia
Fonte: https://www.researchgate.net/figure/The-section-drawing-of-the-Hanging-Garden-of-Babylon-circa-500-BC-based-on-archeologist_fig9_334635605- The section drawing of the Hanging Garden of Babylon, circa 500 B.C based on archeologist Robert Koldewey's description. From ROOF GARDENS: HISTORY, DESIGN, AND CONSTRUCTION by Theodore Osmundson

76. O telhado do Convento de La Tourette, le Corbusier por Rene Burri
Fonte em linha ou perdida

77. O pátio interior do Convento de La Tourette
<https://www.dezeen.com/2016/07/22/le-corbusier-la-tourette-monastery-grass-roof-france-unesco-world-heritage/>

78. O jardins da Villa Medici
Fonte: <https://www.museodelprado.es/en/the-collection/art-work/view-of-the-gardens-of-the-villa-medici-rome-with/60064814-f8a3-4996-883d-0cdc198ccaed>

79. Os jardins suspensos de Babilónia
Fonte: <https://fineartamerica.com/art/drawings/hanging+gardens>

80. O telhado das Termas de Vals, Peter Zumthor
Fonte: DURISCH, THOMAS, in Peter Zumthor: Buildings and Projects 1985-2013 (5 Vol Set), Vol.II 1990-1997, pág. 52

81. Secção das Termas de Vals, Peter Zumthor
Fonte: DURISCH, THOMAS, in Peter Zumthor: Buildings and Projects 1985-2013 (5 Vol Set), Vol.II 1990-1997, pág. 49

As figuras 17.18. 20. 21. 24. 25. 30. 31. 32. 34. 41. 42. 43. 44. 46. 52. 53. 54. 55. 56. 57. 58. 59. 60. 61. 62. 64. 65. 82. 83. 84. 85. 86.87. 88. 89. 90. 91. 92. 93. 94. 95. são da autoria do autor do ensaio

Introdução

A investigação é desenvolvida na cadeira de Projeto Final de Arquitetura no ano letivo de 2020/2021. Tem como base uma parte prática de projeto, e uma componente teórica diretamente relacionada com o tema desenvolvido.

A proposta de investigação assenta numa reflexão abrangente à linha de cintura ferroviária de Lisboa e a novas tipologias de espaço público no futuro da cidade, usando os territórios contíguos à linha como zonas de exploração sensível a diferentes formas de vida urbana.

A relação entre o artifício e a natureza como tema central da arquitetura e do pensamento da cidade, é o ponto essencial requerendo uma análise histórica sobre estratégias de urbanismo e de como transformar o espaço público, considerando: a natureza, não apenas como matéria orgânica, mas também como estrutura e história dum lugar; e o artifício como algo que deve racionalmente imposto pelo Homem, obedecendo à lógica formal e razão do território/paisagem- abordando alguns dos temas já lançados pelo Arq. Pais. Gonçalo Ribeiro Telles e relação à cidade e a Lisboa em específico, confrontando a sua base teórica com o pragmatismo necessário das infraestruturas de circulação, rodoviária, mas principalmente, ferroviária.

O projeto teórico procura observar o lugar de intervenção- envolvente da Estação de Campolide- como base de necessidade para transformação, refletindo sobre a sua evolução histórica e morfológica, enquadramento na cidade e pertinência de projeto, focando no baldio sob o tabuleiro do Eixo Norte-sul adjacente à linha de comboio ancestral de Benfica, como local que coloca inúmeras dúvidas e inquietudes, mas que, ao mesmo tempo, suscita a oportunidade de uma paisagem definida pela infraestrutura, tanto artificial, como natural.

O projeto prático, entenda-se como uma continuação do trabalho do Arq. Pai. Gonçalo Ribeiro Telles, no Corredor Verde de Monsanto.

Metodologia

O trabalho divide-se em três partes: um estudo do sítio, partindo da escala mais alargada da cidade de Lisboa, até à mais próxima da intervenção, considerando: a Linha de Cintura Ferroviária de Lisboa como objeto de estudo (1. *Linha de Cintura Ferroviária de Lisboa- Compreensão do Território*); o lugar da intervenção e a sua relação com a ferrovia (2. *Campolide, lugar transformado*); e por fim, a possibilidade da construção da paisagem através da infraestrutura e do significado da cobertura verde na história da arquitetura (3. *Infraestrutura como paisagem*)

A investigação tem como objetivo principal compreender o papel da infraestrutura na cidade, e a forma como impacta o território, observando os mecanismos que levam a mudanças irreversíveis (no entanto, necessárias) na paisagem urbana.

A área de intervenção da Linha de Cintura Ferroviária de Lisboa é complexa nas relações que estabelece com a cidade, provocando constrangimentos de circulação. O projeto prático aborda o tema da barreira, entre natural do próprio vale de Alcântara, e a artificial da ferrovia e rodovia, entendendo que ambas são essenciais para a sobrevivência da cidade: por um lado, os terrenos férteis do vale podem ser continuamente aproveitados para produção de alimento; e por outro, a possibilidade que as infraestruturas de circulação criam e a sua alargada escala de influência.



FIG.1. Claude Monet, *Effect of Spring*, 1890



FIG.5. William Turner, *Landscape with a river and a boy in the background*, 1835-40

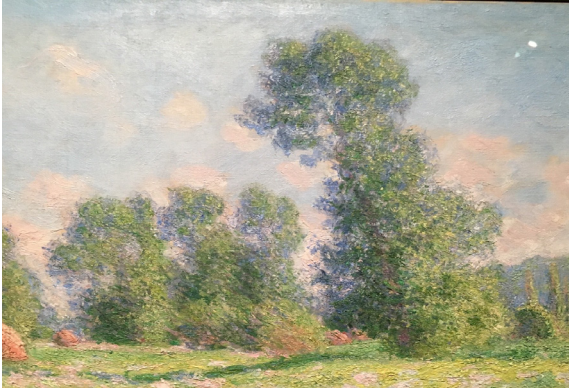


FIG.2. Claude Monet, *Field of Corn*, 1881

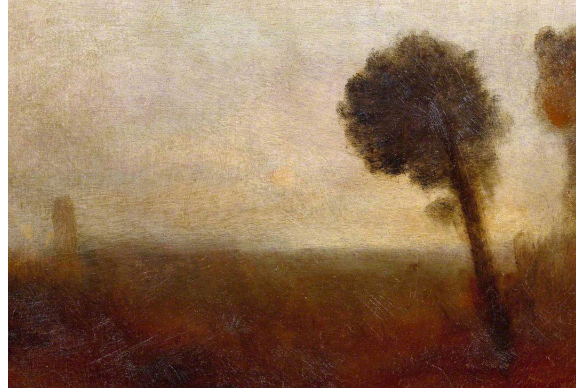


FIG. 6. William Turner, *Landscape with a tree on the right*, 1835-40



FIG. 3. Claude Monet, *Arriving at Gare de Lazaire*, 1877



FIG. 7. William Turner, *The Great Western Railway*, 1844



FIG. 4. Claude Monet, *Arriving at Gare de Lazaire*, 1877



FIG. 8. William Turner, *The Great Western Railway*, 1844



FIG.9. Van Gogh, A road in Auvers after the rain, 1890



FIG.13. Lionel Walden, Moonlight, 1903

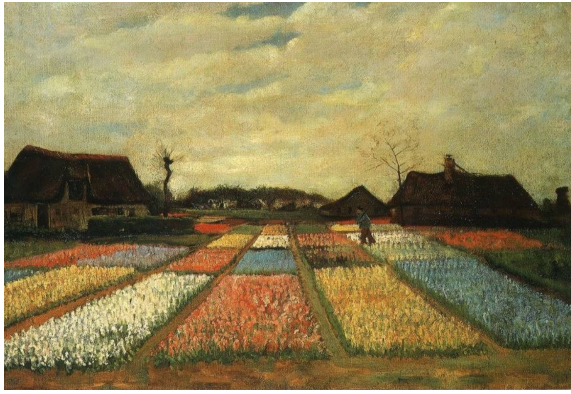


FIG. 10. Van Gogh, Flower Beds in Holland, 1883



FIG.14. Lionel Walden, Rough Waters, 1903



FIG.11. Van Gogh, Railway Carriages, 1883



FIG.15. Lionel Walden, Docks at Cardiff, 1890



FIG.12. Van Gogh, Train Station, 1888



FIG.16. Lionel Walden, A train at night, 1890

entre o natural e o artificial...

O esquema de gravuras pretende ser uma imagem síntese. Um aglomerado de imagens que retratam não só um tema específico relacionado com o ensaio, como também uma era histórica.

São gravuras de quatro artistas (Claude Monet, William Turner, Vincent Van Gogh, e Lionel Walden), feitas no final do séc.XIX, sendo contemporâneas da Revolução Industrial, e por sua vez, da introdução da ferrovia nas cidades e periferias. Este é o precursor paisagístico do desenvolvimento urbano do séc. XX. Marca a separação entre cidade e campo, introduzindo as indústrias pesadas dentro das cidades e motivando um êxodo rural, que congestiona e se impõe.

Cada um, à sua maneira, representa este período de transição, antevendo a passagem de uma paisagem rural para uma mais violenta, densificada e construída. Com o passar do tempo, este contraste acentuou. Procura-se refletir sobre esta imposição, de forma a encontrar um equilíbrio entre as duas, uma coexistência necessária.

“Gostava de estar no campo para poder gostar de estar na cidade. Gosto, sem isso, de estar na cidade, porém com isso o meu gosto seria dois.”¹

Bernardo Soares (*heterónimo de Fernando Pessoa*)

1. SOARES, Bernardo, in Livro do Desassossego, Ed. Tinta da China, Lisboa, 2013, pág. 459

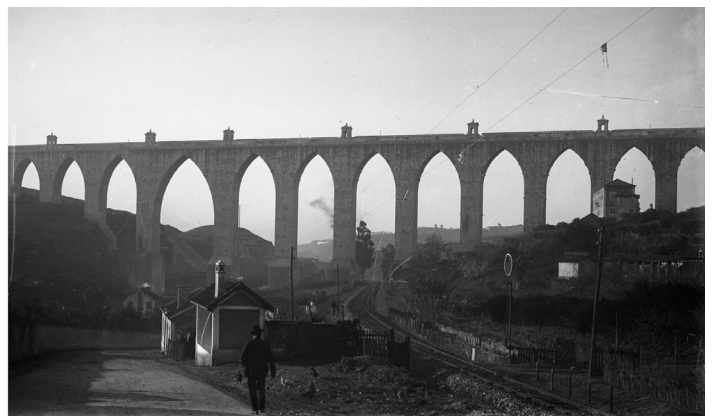


FIG. 17. Esquema de Campolide, transformações





1. A LINHA DE CINTURA FERROVIÁRIA DE LISBOA
COMPREENSÃO DO TERRITÓRIO

FIG. 18. Cãmpolide, área de estudo

A linha de cintura ferroviária de Lisboa

O transporte ferroviário é prolífero desde a sua génese, estando profundamente associado ao desenvolvimento das cidades ao longo dos séc. XIX e XX. e a transformações determinantes no modo de pensar a sua relação com o espaço público.

Lisboa, enquanto capital, serviu sempre como charneira do transporte atlântico e relação com o estrangeiro, sendo o assentamento populacional mais concentrado e desenvolvido do país. Por isso mesmo, a sua importância relativamente à ferrovia manifestou-se na vontade de a conectar ao resto da Europa, transformando-a numa cidade igualmente desenvolvida em comparação a outras capitais da altura. Tratava-se de utilizar as valências de um transporte mais rápido como possibilidade de reaproveitar a presença de Lisboa em relação ao transporte marítimo mundial, dessa forma contribuindo para o desenvolvimento da cidade, com transformações que perduram e resistem.

O primeiro passo da introdução da ferrovia na cidade foi a consolidação inicial da Linha do Norte, que, mais do que possibilitar uma ligação ao resto do país, concretizou também uma ligação a Madrid e ao resto da Europa. A construção do primeiro ramal ferroviário português foi entre a Estação de Santa Apolónia e o Carregado. O aumento substancial do porto de Lisboa no final do séc. XIX motivou a construção de aterros (plataformas) ao longo da zona ribeirinha do Tejo, tendo a ferrovia um papel essencial na circulação no Plano de Melhoramentos do porto de Lisboa e o engrandecimento da cidade (1870) Definiu-se a Estação de Santa Apolónia como a difusora da Linha do Este e do Norte, e a Estação do Cais do Sodré como ligação ao Oeste.²

O objetivo tornou-se criar uma linha que circundasse a cidade na sua periferia que, através de bifurcações, conseguisse distribuir o tráfego ferroviário para o resto do país. As duas estações originais manter-se-iam como fornecedoras do porto e do centro, com o acrescento da construção da Estação do Rossio com a ligação a Campolide, que, ao longo do séc. XX se viria a tornar um aglomerado para uma série de caminhos ferroviários.³

2 -ALVES, Rui Manuel Vaz - *Arquitetura, cidade e caminho de ferro: as transformações urbanas planeadas sob a influência do caminho de ferro*. Coimbra: [s.n.], 2015. Tese de doutoramento. Disponível na WWW: <http://hdl.handle.net/10316/29052>pág. 171

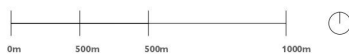
3 -Ibidem; pág. 170

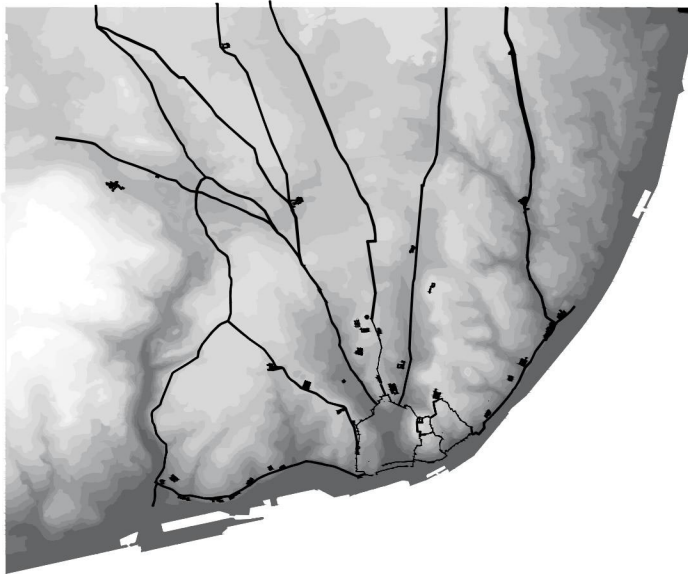


FIG. 19. Vista de Lisboa em perspectiva aérea. Xilografia de 1593. Autor: Franz Hogenberg.



FIG. 20. Ortofotomapa - Linha de Cintura Ferroviária de Lisboa



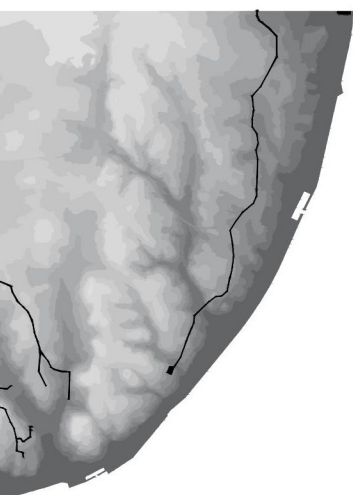


Estrutura viária composta por vias ancestrais de circulação que radiavam do centro da cidade, área compreendida pelas muralhas (moura e fernandina). Sobrepunham-se às principais linhas topográficas de Lisboa (linhas de festo e de água), pontuadas por Conventos que gravitavam na periferia da cidade.

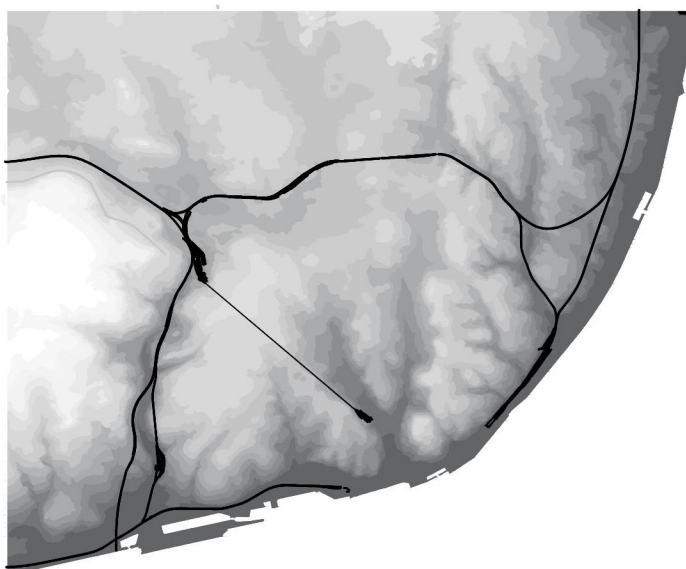
Ao longo do séc.XX, os caminhos antigos foram-se transformando no sistema viário atual, alterados para se inserirem nos planos urbanos que construíram a malha atual de Lisboa.



A introdução de infraestruturas de água na cidade, como: o Aqueduto das Mouras e 1799, composto por uma série de canais hidrográficos da serra de Sintra, atravessando o centro da cidade; e o Aqueduto de São Vicente de Lisboa, terminando no Reservatório de São Vicente.



de circulação e abastecimento de água
 Águas Livres construído entre 1731
 e de construções inseridas na bacia
 atravessando o Vale de Alcântara até ao
 Alviela, que capta água a 114 km de
 io dos Barbadinhos.



A própria Linha de Cintura Ferroviária de Lisboa constitui uma operação topográfica, instalando-se no Vale de Alcântara e de Chelas, cruzando no planalto. A ligação ao centro é feita através da construção do Túnel do Rossio, que ligou a Estação Ferroviária de Campolide à Estação Ferroviária do Rossio.
 Insere-se como uma rótula de circulação da ferrovia nacional, permitindo uma ligação entre inúmeras linhas fulcrais de Portugal.

No caso da linha de cintura ferroviária de Lisboa, o início da sua implantação em 1888, sucedeu a uma série de anéis de circulação que delimitavam o crescimento da cidade, começando pelas muralhas moura e fernandina até às estradas de circunvalação.

Constituiu-se uma operação profundamente topográfica, assente na própria morfologia da cidade, seguindo as encostas dos principais vales e do planalto central, servindo a cidade em duas vertentes: “Uma distribuição por apeadeiros e estações que fizesse um serviço de distribuição de passageiros e mercadorias (zonas industriais) entre os vários pontos da capital”; e “ Promover a ligação ferroviária entre as várias “grandes linhas” e estações distribuídas de forma “radial” na periferia da cidade”.⁴

A linha ferroviária veio intersetar caminhos ancestrais que radiavam do centro (demarcado pelas muralhas) e costa do Tejo (Porto de Lisboa) e serviam de rotas de saída para os arredores da cidade. Estas estradas cadastrais foram-se transformando no sistema viário atual com o aumento e densificação do edificado ao seu redor. Em certos pontos de cruzamento entre este sistema e a ferrovia, formaram-se centralidades de algum interesse de espaço público e movimentos pendulares, motivadas pela facilidade de deslocação que estas vias ofereciam, e oferecem, de ligação interna e externa da área metropolitana de Lisboa.

Além disso, esses caminhos vão gerando os apeadeiros originais da Linha de Cintura, que mais tarde são convertidos em estações com um papel determinante na cidade, que ao expandir para norte, ultrapassa a ferrovia e os seus limites. As construções ferroviárias iniciaram nos vales, motivadas pelo assentamento de estruturas industriais no final do séc.XIX. Entre 1887 e 1891 as concordâncias com outras linhas foram concluídas, inclusive a construção do túnel do Rossio.

4- ALVES, Rui Manuel Vaz - *Arquitetura, cidade e caminho de ferro: as transformações urbanas planeadas sob a influência do caminho de ferro*. Coimbra: [s.n.], 2015. Tese de doutoramento. Disponível na WWW: <http://hdl.handle.net/10316/29052>pág. 350



FIG. 22. Construção da linha ferroviária em Campolide

A justaposição da barreira natural (topográfica) dos vales e a barreira artificial nestes pontos nevrálgicos da cidade torna-se numa situação de descontinuidade evidente, facilmente observando-se uma fragmentação na relação entre a cidade-centro e as malhas urbanas e estruturas ecológicas que se desenvolveram no outro lado das infraestruturas, não fazendo parte das rotinas da cidade. A construção dos aterros prolongou-se para os vales, de forma a neutralizar a disrupção natural topográfica, para que no seu fundo se pudessem construir infraestruturas de circulação (rodovia e ferrovia).

Introduz-se o tema de Monsanto, sendo óbvia uma distância (não física, mas simbólica entre este e a cidade), que apesar da sua importância ecológica, dificilmente se entende com um locus⁵ - um lugar fulcral na cidade.

O Parque Florestal de Monsanto foi plantado, em 1938, posteriormente à implantação da linha ferroviária de cintura, por força de ação governativa com intenção de melhorar a qualidade ambiental de Lisboa. A Serra de Monsanto era composta por campos de pasto e terrenos lavráveis, ladeada de quintas de recreio que se iam criando nas suas margens (nas zonas de Campolide e Benfica), sendo que o projeto do Arq. Keil do Amaral criou vias de trânsito rodoviário internas que se conectavam com a autoestrada que ligava ao Estádio Nacional do Jamor. Em torno da sua larga extensão, vieram mais infraestruturas condicionar a sua relação com a cidade- com o nó de ligação à Ponte 25 de Abril (construído durante a segunda metade do séc.XIX) Eixo Norte-Sul- vindo enfatizar as condicionantes impostas pela própria ferrovia.

A ausência urbana em Monsanto motiva uma série de situações igualmente preocupantes na área que o circunda, sendo compostas por bairros sociais, espaços expectantes e grandes conjuntos de habitação, em que a preocupação em estabelecer uma relação com o Parque manifesta-se numa forma pouco decisiva.⁶

Gonçalo Ribeiro Telles identifica esta situação, de forma geral ao conceito de cidade na relação com árvores (ou seja, com o espaço verde): “ (...) desde o ensombramento as carreiras dos terrenos de feira, as avenidas e alamedas, os jardins e parques públicos, os quintais e jardins privados, está presente desde há muito. Só agora, a impermeabilização dos quintas (logradouros) e a redução ao espaço público áreas meramente residuais, consequência da máxima densidade das construções e do traçado omnipresente das infraestruturas viárias, vem expulsando a árvore da cidade.”⁷

5- ROSSI, Aldo, in *Arquitetura da Cidade*, Edições 70, Lisboa 2018

6- RAMALHETE, Filipa; LOPES, João Caria – *Entrevista à Inês Lobo. Estudo Prévio 13*. Lisboa: CEAUT/UAL – Centro de Estudos de Arquitetura, Cidade e Território da Universidade Autónoma de Lisboa, 2018. ISSN: 2182-4339 [Disponível em: www.estudoprevio.net], DOI: 7- CABRAL, Francisco Caldeira; TELLES, Gonçalo Ribeiro; in *A Árvore em Portugal*, Ed. Assírio e Alvim, 1999, pág. 11



FIG. 23. Estação de Campolide-Vista para Monsanto



FIG. 24. Estado natural da Ribeira de Alcântara e restantes linhas de água de Lisboa



1. Vale de Chelas, estando provada a existência de um pequeno esteiro do Rio Tejo que acabou por secar.

2. Linha de costa atual, composta pela construção de aterros no início do séc.XX para a expansão do porto e da construção da linha ferroviária.

3. Ribeira de alcântara e os seus afluentes naturais, precedendo a construção de infraestruturas de circulação ao longo do vale.

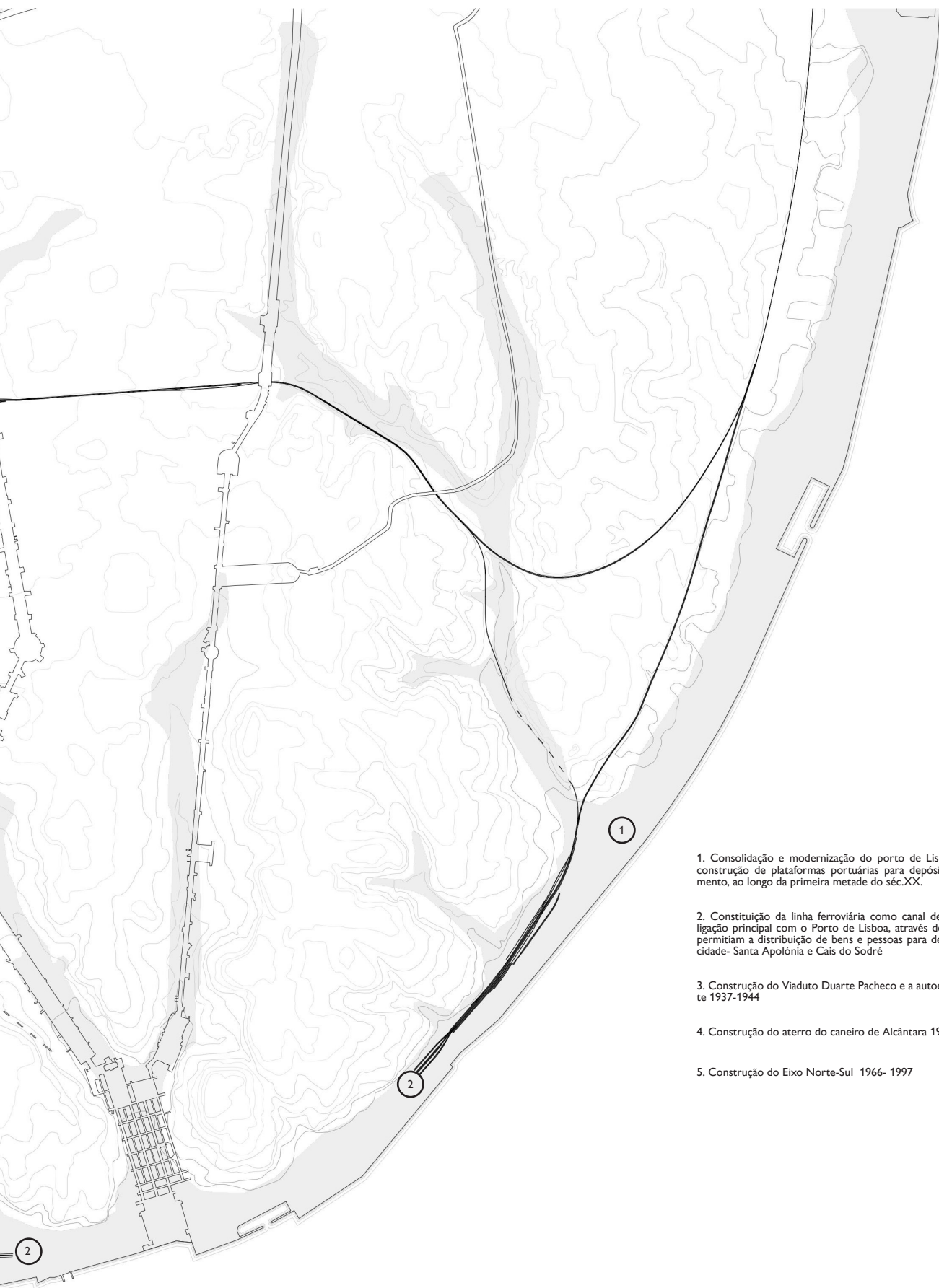
4. Bifurcação da ribeira que nasce na Brandoa, no concelho de Amadora a oeste da cidade de Lisboa.

— Linha de costa atual
 Ferrovia
 — Linhas de água





FIG. 25. Alterações topográficas- construção de aterros final do séc XIX.



1. Consolidação e modernização do porto de Lisboa através da construção de plataformas portuárias para depósito e funcionamento, ao longo da primeira metade do séc.XX.

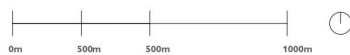
2. Constituição da linha ferroviária como canal de circulação de ligação principal com o Porto de Lisboa, através de estações que permitiam a distribuição de bens e pessoas para dentro e fora da cidade- Santa Apolónia e Cais do Sodré

3. Construção do Viaduto Duarte Pacheco e a autoestrada do oeste 1937-1944

4. Construção do aterro do caneiro de Alcântara 1944-1967

5. Construção do Eixo Norte-Sul 1966- 1997

— Rede viária síntese
 - - Túneis
 Aterros



Paisagem global

O conceito de Paisagem Global de Gonçalo Ribeiro Telles aborda a hipótese do equilíbrio entre os modos de vida rural e urbana, aproximando-os um do outro. A definições de paisagem são compreendidas separadamente, distinguindo a paisagem natural (espontânea) da construída- cultural, rural e urbana. Apesar disso, devem ser consideradas em continuidade, sendo a humanização do espaço um fator essencial da sua componente prática. Assenta na premissa de um continuum naturale e culturale, - ou seja, de um conjunto de sistemas naturais verdes que permitem a criação de ecossistemas orgânicos permanentes (naturele) e o espaço edificado e os seus vazios públicos (culturale).⁸

O conceito aplicado às cidades de hoje, que no seu desenvolvimento foram-se formando a partir de avanços tecnológicos (de maior relevância durante a Revolução Industrial), aponta para uma reorganização do território que equacione na morfologia da paisagem, tanto uma estrutura artificial como uma natural- *“É por isso que se deve substituir um urbanismo espartilhado em zonas independentes, sustentáveis artificialmente, por um urbanismo de base sistémica onde os ecossistemas naturais e os agrosistemas se articulem com o facies edificado da cidade. É esta diversidade espacial que hoje deve presidir à cidade-região”*⁹

Estes princípios são reflexos de um pensamento que considera que a relação entre o Homem e Natureza deve ser de cumplicidade e proximidade, sendo possível marcar o início da Revolução Industrial e a introdução da ferrovia como o momento em que a comunhão ancestral entre a vida urbana e a vida rural se separou. A degradação urbana gerada durante o séc.XIX levou a uma reflexão sobre a possibilidade de integrar as infraestruturas no seio da vida urbana, contrapondo-se uma convivência com o meio natural. A propostas mais pragmáticas, que captam mais claramente esta situação é a de Ebenezer Howard (1898) na sua publicação *Cidades-Jardins do Amanhã*, e a *Cidade Linear* de Artur Soria y Mata (1882).

8- CABRAL, F.C., in *O Continuum Naturale e a conservação da natureza*. Lisboa: Serviços de Estudos do Ambiente, 1980, pág. 35-54

9- RIBEIRO TELLES, Gonçalo, in *Utopia e os Pés na Terra*, Lisboa, Instituto dos Museus, 2003, pág. 303

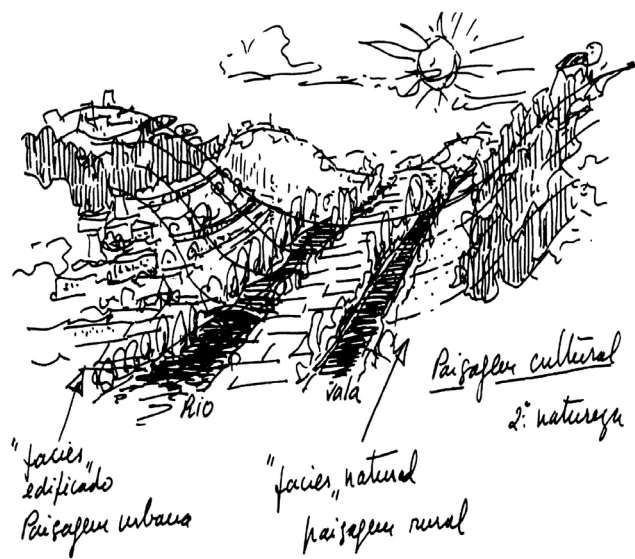


FIG. 26. Paisagem Global, Esquços de Gonçalo Ribeiro Telles

No caso da Cidade Linear, o intuito passa pela criação de uma malha ortogonal, uma matriz que define um eixo principal de circulação (principalmente ferroviária) pensado como corredor verde que se distribui por diversas ruas perpendiculares, a partir do qual se constrói a cidade.¹⁰ No caso da Cidade-Jardim de Howard, a teoria observava mais atentamente o congestionamento de população nas cidades, e êxodo rural da Revolução Industrial, definindo mais claramente uma relação de coexistência entre o urbano e o rural como essencial para um cidade-futura, em que o comboio seria o transporte coletivo mais importante, estruturando os anéis radiocêntricos “verdes” da planta da cidade de Howard.¹¹

Estas duas hipóteses talvez tenham sido a premissa para o desenvolvimento urbanístico do séc.XIX. As propostas de Frank Lloyd Wright (Broadacre City) ou até mesmo de Le Corbusier (Plano Voisin) foram desconsiderando a importância do comboio, dado o crescimento contínuo do número de automóveis e de pessoas que os utilizam. A verdade é que as cidades de hoje em dia estão planeadas para o automóvel. Mesmo sendo assim, a consciência ecológica da Humanidade deve considerar as melhores soluções como as mais importantes para o futuro da cidade.

Dessa forma, relança-se a hipótese duma cidade pensada a partir da linha do comboio que a integra. Além disso, considera-se absolutamente essencial uma relação, apesar de delicada, muito mais próxima entre a cidade e o campo- e talvez mais importante que isso, uma relação em que a beleza dessa relação “deve ser o reflexo espontâneo da boa adequação da obra ao fim proposto, como qualidade intrínseca, e não, como geralmente se supõe, em resultado de uma série de operações posteriores – e, portanto, extrínsecas – chamadas embelezamento”.¹²

10- SORIA Y MATA, Artur, in *La Ciudad Lineal*, 10.01.1921- originalmente publicado no Jornal El Progreso em 1884

11- HOWARD, Ebenezer, in *Garden Cities of Tomorrow*, London:Ed. S. Sonnenschein & Co., Ltd. 1902 (Google Books)

12- RIBEIRO TELLES, Gonçalo, in Prefácio de *Fundamentos da Arquitetura Paisagista* de Francisco Caldeira Cabral, Ed. Instituto da Conservação da Natureza, Lisboa, 2003

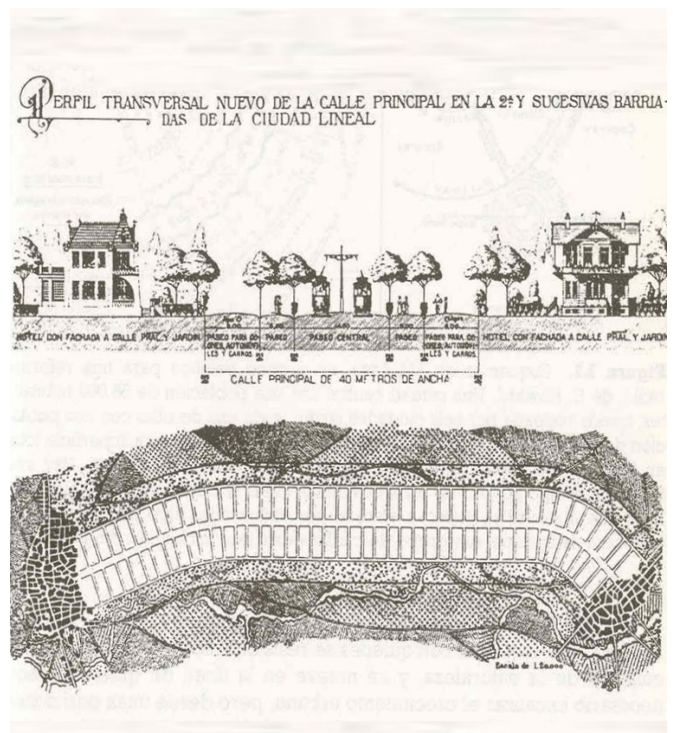


FIG.27. Cidade Linear, Artur Soria y Mata

As infraestruturas de circulação são, desde os sistemas de abastecimentos de água, as construções monumentais das cidades, principalmente, Lisboa. Campolide é talvez o lugar onde se sente mais essa diferença de escala entre edifícios de uso quotidiano e as infraestruturas de circulação rodoviária, ferroviária e do Aqueduto das Águas Livres.

No Plano Verde de Lisboa, Gonçalo Ribeiro Telles aborda o conceito de *Genius Loci*, (transposto da mitologia grega e romana para a arquitetura por Norberg-Schulz¹³) aquando refletindo sobre esta integração: *“O meio urbano, é, na sua estrutura, fortemente determinado pelas características naturais do sítio que lhe deu origem- a geologia, o relevo, o clima e as condições hídricas são dos exemplos mais expressivos dessa interação. É a partir da relação privilegiada que alguns elementos estruturantes estabelecem com o sítio (quer edifícios quer espaços abertos, verdes ou pavimentados) que se constrói um sistema de referências individualizadas na cidade e imprescindíveis para a sua leitura. A especificidade da Paisagem urbana de Lisboa e a sua relação peculiar com o sítio torna-a UM LUGAR único que a proposta de estrutura verde adotou como conceito básico, enfatizando-a e renovando-a nas suas particularidades.”*¹⁴

É necessário complementar este raciocínio com a noção de infraestrutura natural, pensada através de um método lógico de inserção urbana, e o seu estado atual na área metropolitana de Lisboa. A paisagem caracteriza-se por todos estes momentos, dissonantes por vezes, mas que no fundo englobam e caracterizam o território, fazendo parte da sua história, memória e espírito.

13- NORBERG-SCHULZ, in *Genius loci. Towards a phenomenology of architecture*. Londres, Ed. Academy Editions, 1980

14- RIBEIRO TELLES, *Gonçalo, Plano Verde de Lisboa*, Lisboa, Colibri, 1997, pág. 21

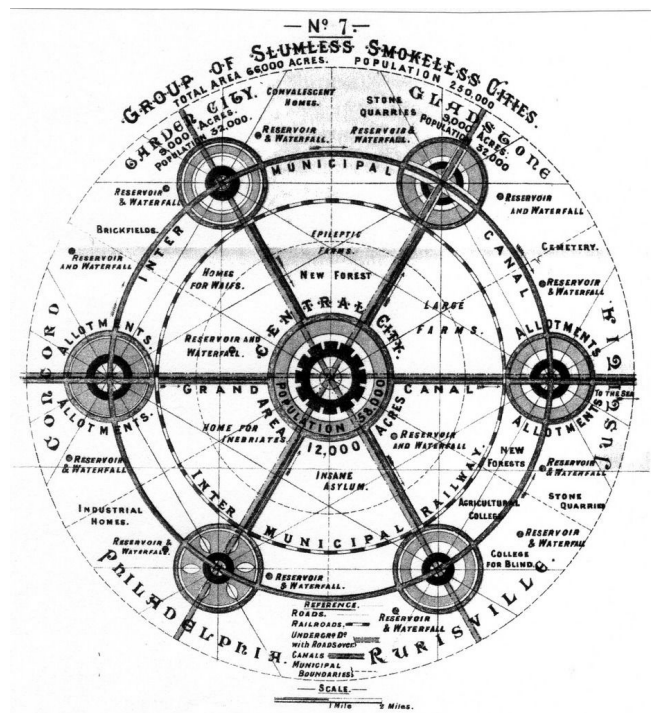


FIG. 28. Cidades-Jardim, Ebenezer Howard

“O que é a paisagem?”

A paisagem é tudo. É um diagnóstico de uma organização humana do território. A paisagem não é natural. É construída com elementos naturais. É do Homem, como uma casa. O Homem faz a paisagem com materiais vivos e com solo duro. É uma construção artificial, baseada nas leis da Natureza. Os seus elementos estão sujeitos à Lei da Vida. Portanto, há uma dinâmica e lógica da paisagem, da parte essencial da paisagem. Não podemos separar a paisagem e tratá-la como uma “coisa” para o turismo ou como um valor apenas de cenário.”¹⁵

Gonçalo Ribeiro Telles

15- CHAEntrevista de Luís Chaves (Minha Terra) e Maria do Rosário Aranha (INDE) a Gonçalo Ribeiro Telles- “**A Paisagem é tudo**” disponível em <https://www.minhaterra.pt/a-paisagem-e-tudo-entrevista-a-goncalo-ribeiro-telles.T13570.php>



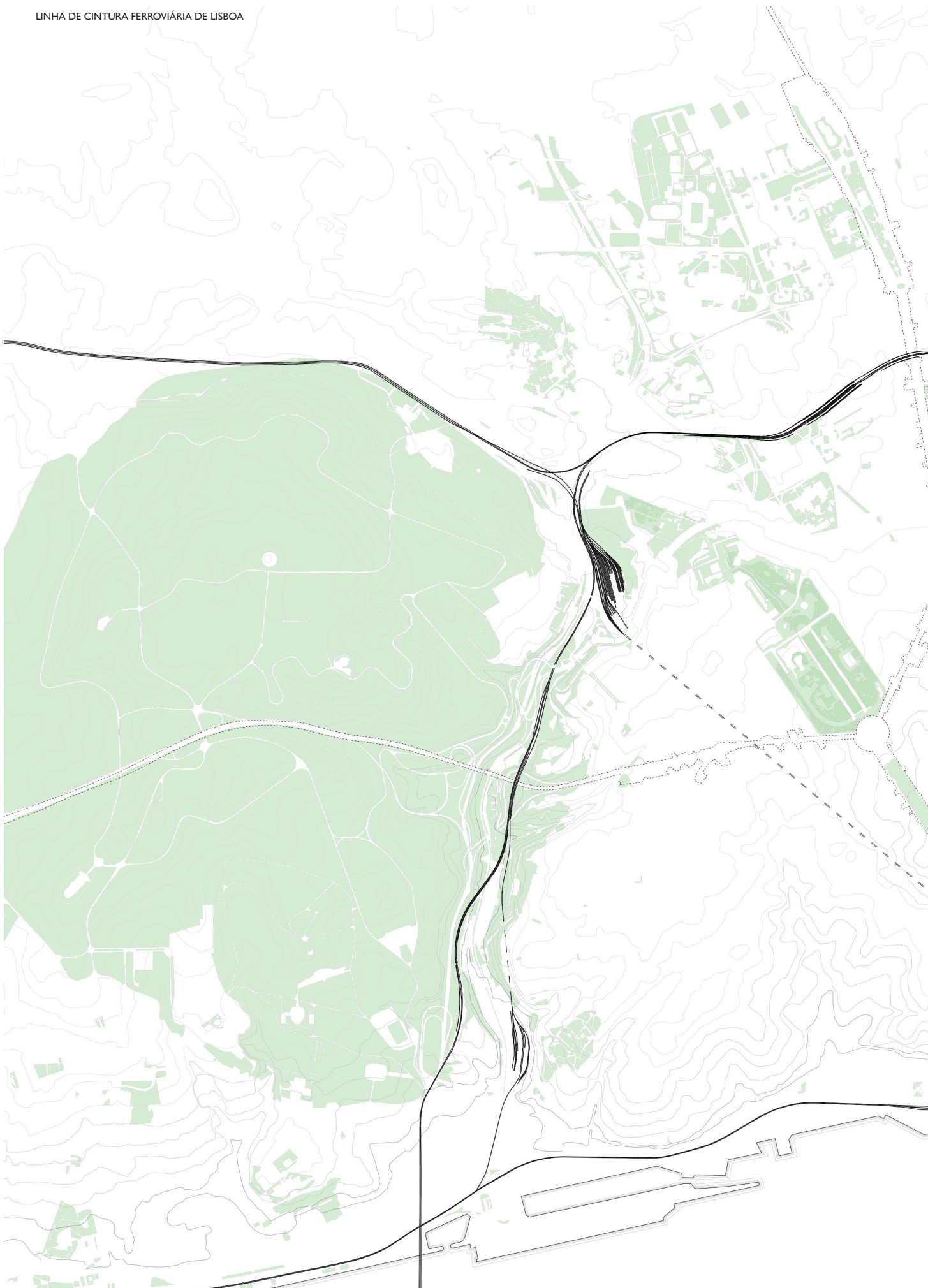
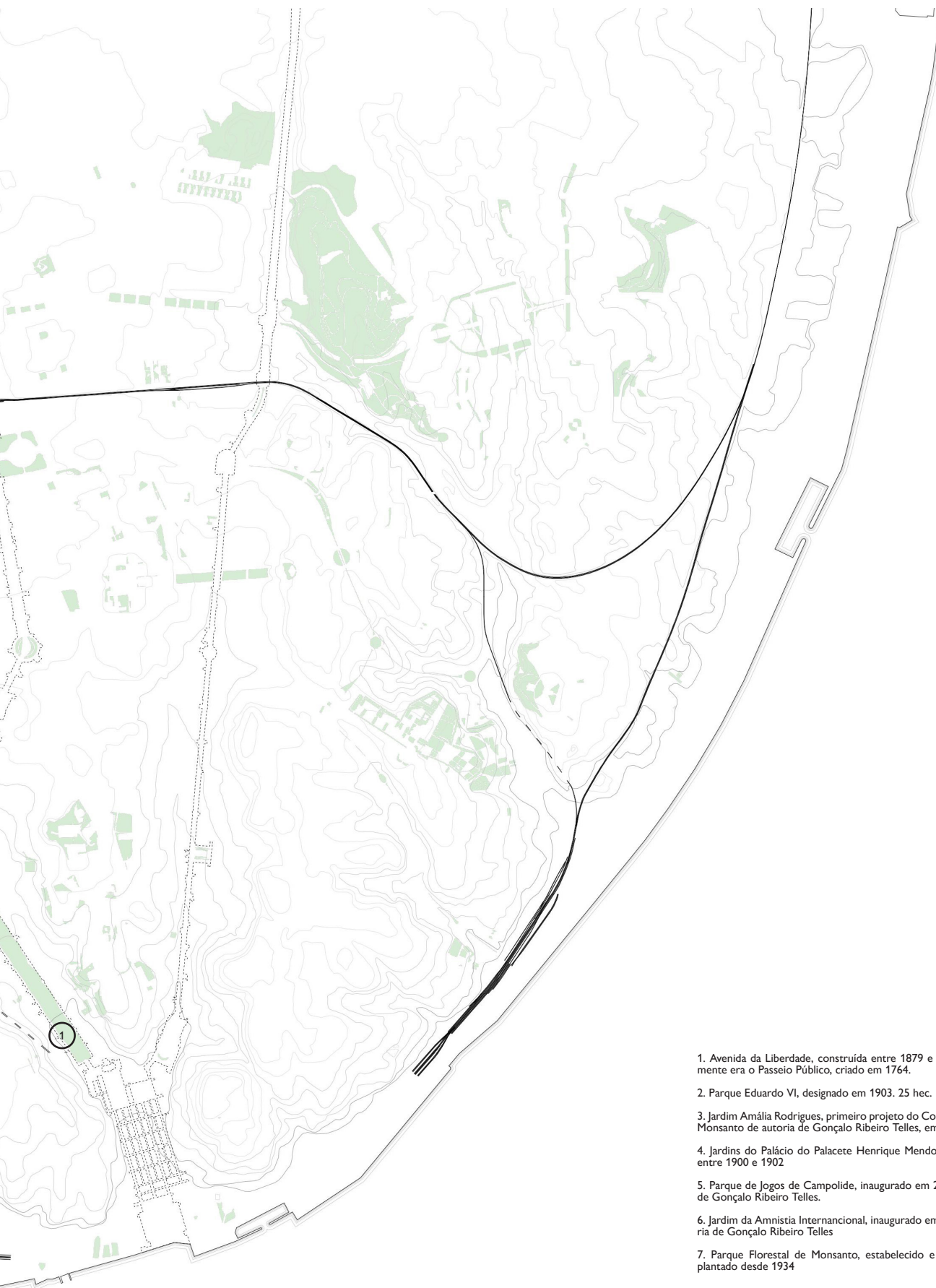


FIG. 30. Espaços verdes consolidados em Lisboa



1. Avenida da Liberdade, construída entre 1879 e 1886. Anteriormente era o Passeio Público, criado em 1764.
2. Parque Eduardo VI, designado em 1903. 25 hec.
3. Jardim Amália Rodrigues, primeiro projeto do Corredor Verde de Monsanto de autoria de Gonçalo Ribeiro Telles, em 1996
4. Jardins do Palácio do Palacete Henrique Mendonça, construído entre 1900 e 1902
5. Parque de Jogos de Campolide, inaugurado em 2009, de autoria de Gonçalo Ribeiro Telles.
6. Jardim da Amnistia Internacional, inaugurado em 2012, de autoria de Gonçalo Ribeiro Telles
7. Parque Florestal de Monsanto, estabelecido e continuamente plantado desde 1934

----- Rede viária síntese
 Mancha arbórea



Área metropolitana de Lisboa

Desde assentamentos fenícios primordiais, Lisboa tem sido recorrentemente herdeira de eras históricas distintas que alteram a sua morfologia urbana tremendamente, não só em termos de estrutura, como termos culturais, influências que permanecem no território. Uma observação da transformação da área metropolitana de Lisboa nos últimos dois séculos explica o impacto das infraestruturas na paisagem.

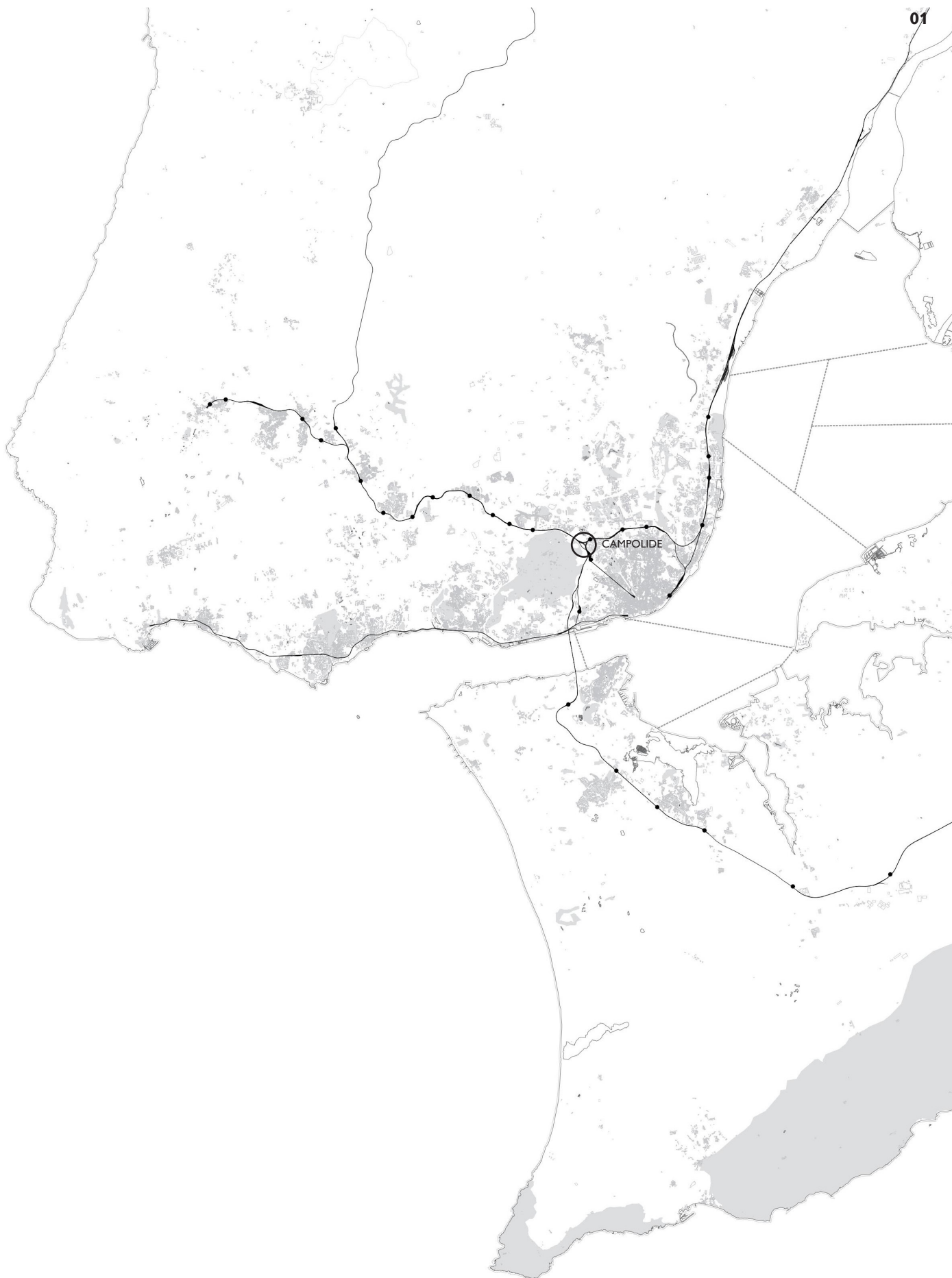
A AML tinha, em 2011, 2.8 milhões de habitantes registados¹⁶, estando a maior parte concentrada no núcleo radial junto ao rio Tejo que foi expandido. Apesar disso, regista-se que, a maior parte dos habitantes não residem nos outrora assentamentos primordiais, mas sim na periferia da cidade-centro. Eis um dos grandes impactos das infraestruturas de circulação. Esticaram o alcance dos grandes centros de vivência permitindo que a maior parte do transporte cidadão seja interurbano do que intraurbano.

Ao longo do séc. XX, a transformação foi errática, imprevisível, mas sustentada por momentos determinantes na história da cidade. Entre 1900 e 1950, o número de habitantes triplicou (meio milhão para mais de 1,4 milhões). O crescimento da cidade foi acompanhando o êxodo rural, através da criação de novas malhas urbanas densas e cotas superiores - bairros das Avenidas Novas, Campolide, Alvalade, Bairro das Colónias, Restelo, Encarnação, etc. Formava-se assim a primeira coroa periférica de Lisboa, constituída principalmente por habitações planeadas que abrangiam diferentes tipologias arquitetónicas e de desenho urbano.¹⁷

O aumento exponencial da procura levou a uma formação desmedida da cidade, entrelaçando-a com as infraestruturas de circulação que circundavam a cidade. Isso levou a vazios urbanos, baldios, que durante a segunda metade do século XX, motivaram uma série de construções de génese ilegal. As margens destas infraestruturas foram sendo ocupadas por bairros precários, alguns desses persistindo até hoje. A transformação industrial viu o abandono de fábricas para a periferia de Lisboa, mantendo uma relação com a ferrovia e rodovia, levando a um espalhar de áreas de concentração, contribuindo para uma paisagem dispersa e desarticulada.

16- MARQUES DA COSTA, Eduarda, in *Atlas Digital da Área Metropolitana de Lisboa*- Capítulo Socio-Economia, Lisboa: Câmara Municipal de Lisboa, 2017, pág.42

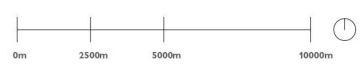
17- SILVA, Augusto Vieira in *A evolução paroquial de Lisboa” e “Notícias históricas das freguesias de Lisboa, in Dispersos*, vol. I. Lisboa: Câmara Municipal de Lisboa, 1954: págs. 173-299



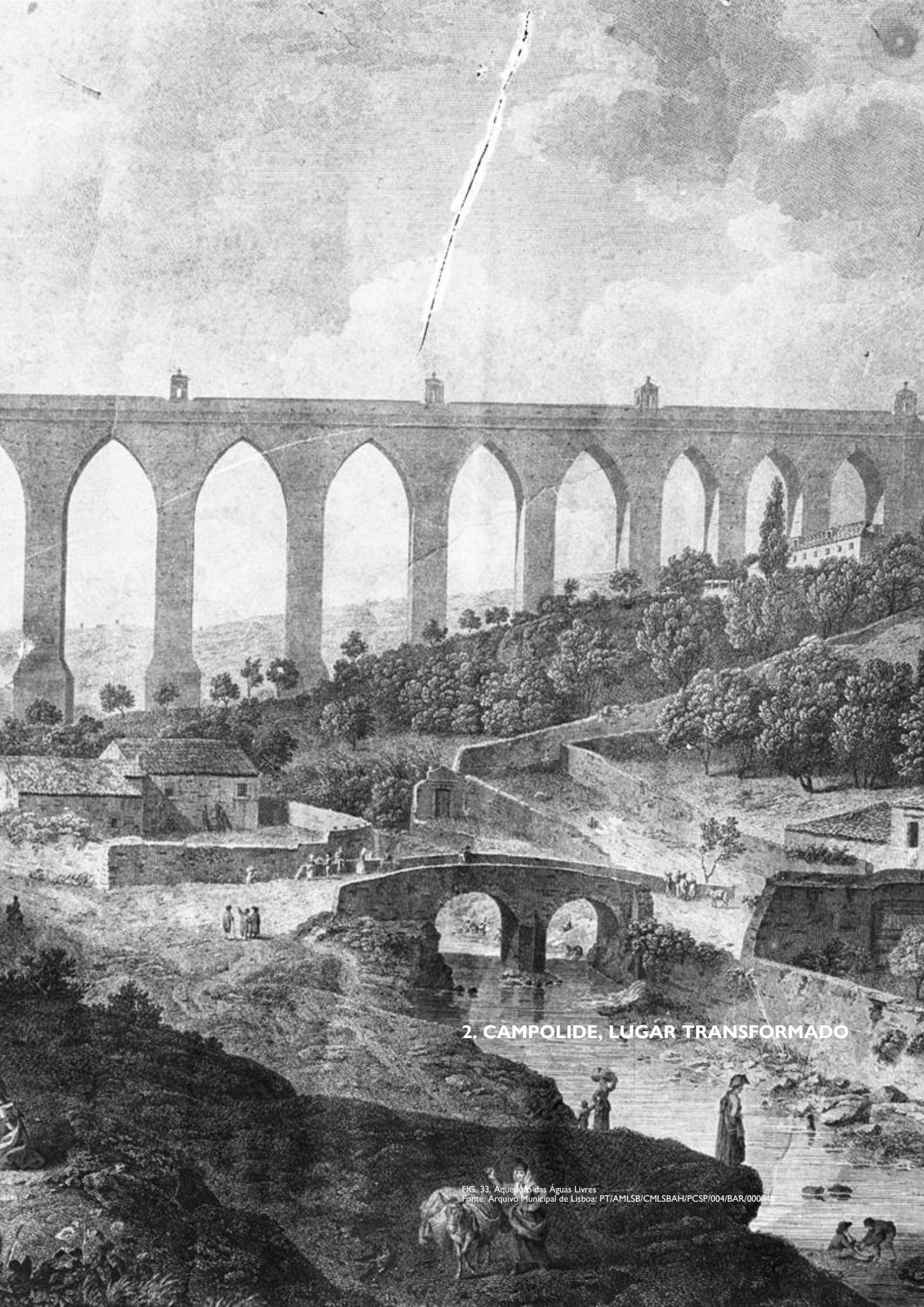
A paisagem do consumo mudou também com a difusão de cadeias de comércio internacionais e o aparecimento de novos espaços de distribuição de grande dimensão na auréola da cidade-centro e nos municípios periféricos. A importância da ferrovia persiste como um canal de circulação privilegiado dentro dos seios urbanos, primeiramente devido ao seu alcance e exclusividade. Serviu de eixo construtivo para muitos dos territórios na AML tornando-se então essencial para os ritmos económicos, comerciais e sociais de Lisboa.

O alcance da Linha de Cintura Ferroviária de Lisboa é talvez o seu maior trunfo. A articulação do tema como projeto proposto visa compreender os efeitos de uma leitura cuidada do território e a sua aplicação no projeto. A leitura mais alargada da Linha de Cintura Ferroviária faz compreender a dificuldade de relação da ferrovia com os espaços centrais da cidade, e como esta pode e deve ser essencial no futuro da mesma, tanto em termos da circulação de pessoas como da circulação de mercadorias.

Campolide, pela sua geografia e confluência de estruturas servientes, pode considerar-se um nó essencial de circulação em Lisboa, e em Portugal. Quando observamos o caso do vale de alcântara, a sobreposição do eixo norte sul (o elemento que liga não só as principais autoestradas do país e também a ligação da linha do sul), a própria linha de cintura e da estrutura verde do vale e do corredor verde, vemos uma convergência na zona da estação de Campolide, atribuindo-lhe uma importância elevada como porta de chegada em Lisboa.







2. CAMPOLIDE, LUGAR TRANSFORMADO

FIG. 33. Aqueduto das Águas Livres
Fonte: Arquivo Municipal de Lisboa: PT/AMLSB/CMLSBAH/PCSP/004/BAR/000945

Campolide, lugar transformado

“Mas, emfim, n’aquella tarde da Rabicha, sinceramente se lhe figurou que, épico por épico, não ficasse a dever nada ao outro quem compozesse uma caldeirada em seis cantos — que tantos eram os que iam saudar, cantando-a às auras e aos Arcos das Aguas Livres — a canto, por talher! — essa obra que emprehendi.”¹⁸

Júlio César Machado

A convergência de infraestruturas e caminhos na zona da Estação de Campolide confere-lhe uma centralidade, desperdiçada pela dispersão das malhas urbanas e pelos espaços que a linha ferroviária e o eixo norte-sul criam.

Uma análise do território permite compreender a ruralidade pré-existente (destruída pela imposição física da linha e da rodovia) dominante, marcada por quintas e jardins circundantes às linhas de água da ribeira de alcântara, orientadas pela Rua de Campolide, fazendo traseiras com os terrenos lavráveis de Monsanto. A evidência das transformações provocadas pela ferrovia, sejam elas topográficas, ou até mesmo sociais, torna claro a importância de uma intervenção.

Parte integrante do Plano Verde de Lisboa, o vale de Alcântara constitui-se como uma parcela topográfica essencial na paisagem da cidade, sendo a sua linha de água mais extensa. Caracterizado fortemente pela presença saturada de infraestruturas de circulação, abrange diversas zonas de Lisboa: a colina este do Parque Florestal de Monsanto; Frente Ribeirinha de Alcântara, a colina de Campo de Ourique; o fundo de vale de Campolide e a transição para Benfica.

Tudo isto deriva diretamente das transformações que o território sofreu, sendo que, ao percorrer a área de estudo, percebemos as suas marcas mais profundas. O fundo do vale está ocupado pela linha do comboio, sendo que a ribeira de Alcântara se encontra encanada por debaixo do aterro que foi alargado naquele troço, feito para receber a ferrovia.

A sua importância enquanto sistema natural verifica-se pelo papel que desempenha na transição de fluxos derivantes da zona do estuário do Tejo (drenagens pluviais e ramificações da linha de água), tal como de fluxos de massas de ar no centro da cidade. Atualmente, permanece com um canal privilegiado de biodiversidade natural.

Mas, as sucessivas transformações causadas pela construção das infraestruturas de circulação descaracterizaram o vale, e principalmente, a sua estrutura natural primordial- a ribeira de alcântara- desapareceu, com uma série de alterações topográficas. A génese natural do vale perdeu a característica produtiva da sua paisagem rural, que possuía antes a instalação da ferrovia no seu território.

18- Citação direta de MACHADO, Júlio César, in *A vida alegre...*, Lisboa, Ed.de Mattos Ferreira & C.a, 1880



FIG. 34. Esquema de evolução de infraestruturas no Vale de Alcântara

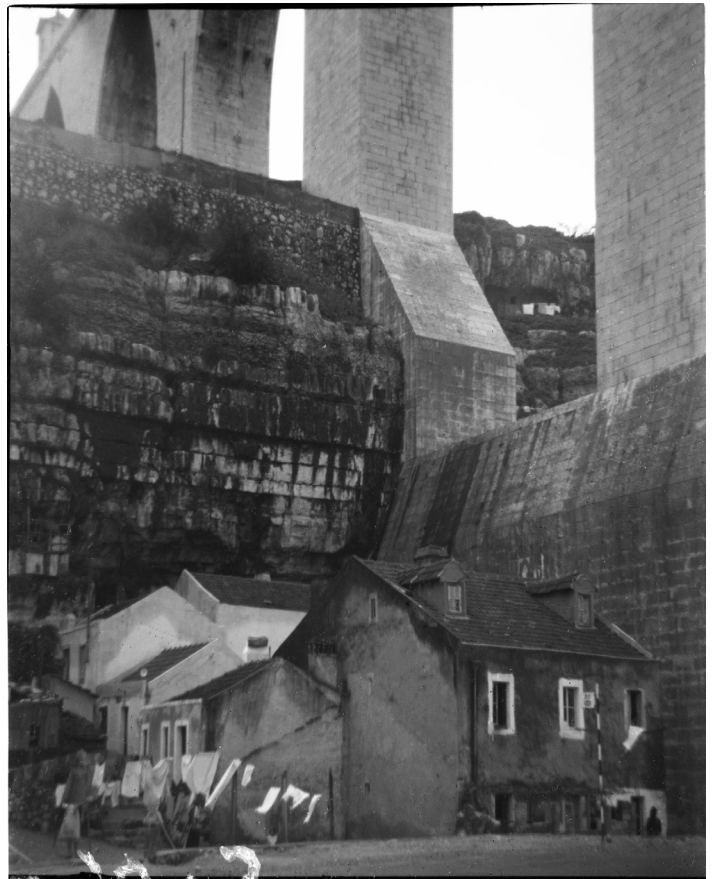


FIG.35. Casas junto aos pilares no Aqueduto das Águas Livres

A ribeira de Alcântara

A ribeira de Alcântara é a primeira infraestrutura natural do vale, servindo de eixo agregador de assentamentos primordiais, sendo que parte dos vestígios encontrados em Campolide, especificamente, remontam ao Paleolítico inferior. A riqueza do solo circundante possibilitou a presença contínua de agricultura.

A introdução da ferrovia na cidade de Lisboa corresponde com a primeira intervenção do caneiro, aquando da construção da Estação de Alcântara-Terra, que foi concluída em 1887, e a subsequente ligação à estação de Campolide. Na primeira metade do séc. XX foram feitas sucessivas obras de canalização para a construção da linha ferroviária e para infraestruturas rodoviárias (Eixo Norte-Sul, Avenida de Ceuta, Viaduto Duarte Pacheco, Avenida Calouste Gulbenkian), começando mais intensamente em 1943, estando 10 kms de caneiro finalizado em 1967, até à Amadora, onde o braço da ribeira da Falagueira hoje está integrado no Parque Urbano da Ribeira da Falagueira.¹⁹

A intervenção do Plano de Drenagem de Lisboa 2016-2030 no Vale de Alcântara tenta oferecer uma resposta ao problema que se vem acentuando ao longo do séc. XX em Lisboa, derivante da impermeabilização do solo e da concretização do caneiro de Alcântara, que causaram cheias e uma significativa descida na qualidade do ar. A proposta passa pela construção de um pequeno reservatório subterrâneo na bifurcação da ribeira do Lumiar (que segue para Sete Rios e na ribeira de Benfica (que segue para Benfica), que redireciona as águas para um túnel de desvio de caudal que termina em Santa Apolónia.²⁰

Surge também um projeto complementar- o Corredor Verde de Alcântara. Trata-se de estruturar o eixo verde do Vale de Alcântara, criando um acesso pedonal e ciclável entre Alcântara e Campolide, e, de certa forma, retomar alguma da utilidade da ribeira.

A intervenção divide-se em cinco segmentos: Avenida de Ceuta, com a reutilização do caneiro para rega de novas plantações circundantes; Parque Urbano da Bela Flor; Sob o Aqueduto das Águas Livres ligando a Estação de Campolide ao Parque da Bela Flor, através da construção de uma ponte pedonal; Bairro da Liberdade, através da resolução algumas áreas expectantes e da consolidação da organização da envolvente da estação; e resolvendo a continuidade com o Parque Urbano da Quinta do Zé Pinto.²¹

A retoma da produção agrícola pode, e deve ser, instrumental na renovação dos sistemas de drenagem da cidade, assumindo-se como uma estratégia de proteção contra o efeito das cheias e da possibilidade da subida da maré.

19-Câmara Municipal da Amadora- <https://www.cm-amadora.pt/desporto-lazer/parques-e-jardins/666-parque-aventura.html>

20- Plano Geral de Drenagem de Lisboa 2016-2030, Câmara Municipal de Lisboa, 2015. - https://www.lisboa.pt/fileadmin/cidade_temas/ambiente/qualidade_ambiental/documentos/PlanoGeralDrenagem_2016_2030.pdf

21- Câmara Municipal de Lisboa- <https://www.lisboa.pt/cidade/ambiente/estrutura-ecologica/corredores-verdes/vale-de-alcantara>



FIG. 36. Ribeira de Alcântara em Campolide



FIG. 37. Ribeira de Alcântara com fundo dos Aqueduto dos Águas Livres

A Estação Ferroviária de Campolide e o Túnel do Rossio

A imposição violenta das infraestruturas talvez seja a constatação mais óbvia na primeira abordagem ao lugar, que por isso mesmo, se transforma num “não lugar” relativamente à cidade- segundo a definição de Marc Augé²² - como um espaço que não a influencia diretamente, tanto nos fins para que é utilizado como nas relações que estabelece com a mesma.

Uma paragem em Campolide, inicialmente, não fazia parte dos planos da Companhia Real dos Caminhos Ferroviários entre 1880 e 1886, mas o alargamento natural do vale que facilitava a criação de oficinas de manutenção dos comboios, e posteriormente a possível ligação ao centro da cidade (Estação do Rossio) viabilizaram a sua existência.

A instalação da linha ferroviária no território já contava com o troço original da Linha de Sintra, inaugurado em 1887, que terminava na Estação de Alcântara Terra. Só mais tarde, com a intenção de ligar a Linha do Leste e a Linha do Oeste (Sintra) é que se construíram as concordâncias que formaram a Linha de Cintura Ferroviária de Lisboa (1891) neste ponto nevrálgico.

A inauguração da Estação Ferroviária de Campolide e do Túnel do Rossio em 1890 consolidaram uma ligação direta ao centro da cidade, designando a Estação do Rossio como a “estação central” de Lisboa. Do ponto de vista urbanístico a estação do Rossio constitui-se como a estrutura mais complexa: quer pela sua morfologia quer pelas múltiplas relações que estabelece com os espaços envolventes e com a própria rede ferroviária (o túnel e a linha de cintura). Ao nível arquitetónico o edifício da estação do Rossio é um exemplo condigno de arquitetura ferroviária que equipara Lisboa a outras capitais europeias cujas estações ferroviárias são edifícios de prestígio arquitetónico.²³

O Túnel do Rossio, considerado por muitos a maior obra de engenharia do séc. XIX em Portugal, foi construído ao longo de 2 anos, executado por dois grupos de operários (cerca de mil trabalhadores, no total) que iniciaram a perfuração da rocha calcária do terreno em causa, em lados opostos. Inaugurado oficialmente pela Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses, no dia 11 de junho de 1890, o Túnel do Rossio foi atravessado a primeira vez pelo comboio, um ano antes, a 8 de abril de 1889. A viagem inaugural demorou cerca de 27 minutos, em comboio cujas máquinas alimentadas a hulhas circulavam, a 6 km por hora.²⁴

22- AUGÉ, Marc, in *Não-Lugares – introdução a uma antropologia da sobremodernidade*, Lisboa, Ed. Letra Livre, 1992

23- ALVES, Rui Manuel Vaz - *Arquitetura, cidade e caminho de ferro: as transformações urbanas planeadas sob a influência do caminho de ferro*. Coimbra: [s.n.], 2015. Tese de doutoramento. Disponível na WWW: <http://hdl.handle.net/10316/29052> pág. 368

24- Catálogo Exposição “Do Rossio a Campolide: Estação e Túnel do Rossio, REFER, 2008



FIG. 39. Túnel do Rossio

A estação de Campolide foi inaugurada em 1890, sendo antes um conjunto ferroviário cruzado pela Linha de Cascais e a Linha de Sintra, cuja organização diferia radicalmente da atualidade. Após sucessivas ampliações do aterro que cobria a ribeira de alcântara naquele troço, e da construção de uma ponte que ligava o edificado original da estação à calçada dos mestres, vão-se construindo novos edifícios de parque de carruagens e de manutenção no início do séc. XX. Acabou por tornar-se um dos principais nós da Linha de Cintura de Lisboa.

Em 1940, a CP chegou a aventar a hipótese de o transformar na principal estação ferroviária central da capital.²⁵ Após a reabilitação profunda de 1999, Campolide passou a distribuir a circulação ferroviária de quatro linhas diferentes: a Linha do Sul (Setúbal, Faro), Linha de Alcântara, Linha de Cintura (ligação à Linha do Norte) e a Linha de Sintra (Rossio-Sintra), albergando um parque de material circulante da CP e diversas instalações de oficinas.

A construção, tanto da linha, como do edificado da estação, manifestou-se através de uma tremenda imposição no local, transformando a terra fértil do vale através de um movimento de terras que empurrou sucessivamente as linhas de água (pequenos ribeiros, pontos de água), transpondo-as totalmente. Ao observar a cartografia histórica, regista-se a cultura e morfologia ecológica da área de estudo, conseguindo detalhadamente perceber que tipo de cultivo se registava, que pontos de água serviam a população e a sua produção, e as construções que permanecem. Uma leitura permite compreender os campos lavráveis da Quinta do Mouzinho e do Casal do Sola, pontuados por vinhas e bosques, os jardins da Quinta da Mineira (Quinta Espie d’Miranda) e da Quinta da Rabicha repletos de pontos de água e percursos junto à ribeira

25- ALVES, Rui Manuel Vaz - *Arquitetura, cidade e caminho de ferro: as transformações urbanas planeadas sob a influência do caminho de ferro*. Coimbra: [s.n.], 2015. Tese de doutoramento. Disponível na WWW: <http://hdl.handle.net/10316/29052>pág. 369



FIG. 40. Zona da Estação de Campolide



FIG. 41. Planta de Lisboa do Eng. Silva Pinto (1904-1911)
Perturbações topográficas causadas pela construção da linha ferroviária



FIG. 42. Planta de Lisboa do Eng. Silva Pinto (1904-1911)
Perturbações topográficas causadas pela construção da linha ferroviária
com a topografia atual



FIG. 43. Esquema de quintas na zona de Campolide com base na Planta de Lisboa do Eng. Silva Pinto (1904-1911)



FIG. 44. Esquema de produção agrícola na zona de Campolide com base na Planta de Lisboa do Eng. Silva Pinto (1904-1911)

A Quinta da Rabicha

Os terrenos da de Campolide, ao longo do séc. XX, foram sendo ocupados por construções ilegais junto à ferrovia, perdendo-se no tempo alguns destes registos de memória e esquecimento, das camadas de cidade que se foram acumulando e mudando o lugar.

Mas existe um fio condutor. Tanto nas traseiras da Rua de Campolide, junto ao casario da Antiga Quinta da Rabicha e atual Quinta do Zé Pinto, ou nos socalcos que vão controlando o terreno acentuado no Bairro da Liberdade, vêem-se conjuntos de hortas urbanas, aglomerados em parcelas e distribuídos pelos habitantes da freguesia. A própria Junta de Freguesia de Campolide incentiva estas práticas incorporando-as na renovação dos espaços verdes.

O casario da antiga Quinta da Rabicha mantém-se erigido na Travessa da Rabicha, transversal à Rua de Campolide, cuja posição lhe permite uma série de ligações privilegiadas através da vista para a paisagem complexa de Monsanto, para o aqueduto das Águas Livres, para a ferrovia e rodovia.

O poeta Raimundo António de Bulhão Pato descreveu “A Quinta da Rabicha era pequena e em forma de triângulo, toda colmada de odorífero e viçoso pomar, que dava primorosas laranjas. Água abundante e corrente. A amenidade do sítio contrastava com os rochedos escavados, que diziam para o poente (...)”²⁶

Os campos da Rabicha tornaram-se um local de encontro nos arredores da cidade, quando a ponte do aqueduto das Águas Livres estava a ser construída, motivado pelo fascínio da obra.

26- BULHÃO PATO, Raimundo António de, Quinta da Rabicha, in *Memórias*, Lisboa, 1894



FIG. 45. Encosta do vale de Alcântara na zona de Campolide
Fonte: Arquivo Municipal de Lisboa: PT/AMLSB/CMLSB/PCSP/004/PAG/00055

As cidades são vestígios de construção e desconstrução. Sucessivas transformações do território ocultam o fio condutor da sua história, apagando-a, tal como o texto dum palimpsesto, “raspado” e reutilizado, cria camadas de conhecimento que se escondem ou revelam com o passar do tempo.

Uma arquitetura com a tradição como referência revela essas camadas da cidade. Quando Siza Vieira projeta a reconstrução do Chiado, após o incêndio de 1988, relembra-nos disso mesmo. Encara o lugar por aquilo que é, sendo a sua identidade composta por um conjunto de sobreposições e relações entre aquilo que o rodeia, transformando e sendo transformado num lugar único. Trata-se de um projeto de observação intensa das mutações do seu passado como linguagem da sua arquitetura, inevitavelmente associadas ao seu presente, e futuro. Siza Vieira rescreve com essa linguagem o Chiado, a sua identidade e memória.

O lugar da Quinta da Rabicha também foi transformado, reconstruído e destruído. Os seus campos agrícolas perderam o seu uso. O seu casario, em ruínas, já não abriga quem lá trabalha. No entanto, como é possível que no meio de construção em altura e de infraestruturas rodoviárias e ferroviárias, ainda se sinta a ruralidade da quinta da Rabicha? Perdida pela cidade, sobrevive apenas algo que não se vê - a sua identidade e memória, logo, a sua linguagem. O projeto pretende rescrevê-la.

A presença e beleza arcaica do Aqueduto das Águas Livres relembra-nos da sua importância na cidade de Lisboa. Quando se sobe a encosta do Bairro da Liberdade, através das “escadinhas da Liberdade”, percorre-se as habitações que variam entre edifícios de cinco andares devolutos viradas para a colina de Campolide, e pequenas casas de apenas piso térreo, cujas ruas que as distribuem voltando-se para o Aqueduto e terminando na densidade florestal de Monsanto. O Bairro da Liberdade e o Alto da Serafina surgem delimitados pela linha ferroviária e pelo Eixo Norte/Sul e Monsanto.



FIG. 46. Mapa de hortas urbanas promovidas pela Câmara Municipal de Lisboa



FIG. 47. Poço da Quinta da Rabicha

Bairro da Liberdade e o Alto da Serafina

A construção do Eixo Norte/Sul veio transformar a relação do bairro da Liberdade com a cidade. As próprias instituições que existem no bairro mudaram, sendo que antes de 1993-1999 o foco era no bairro como exercício de solidariedade social: Centro Paroquial de São Vicente de Paulo, o Externato de Educação Popular, Liberdade Atlético Clube e o Cooperativa de Habitação Económica do Bairro da Liberdade. Todas eram orientadas para a comunhão da população do bairro, mantendo-se ativas como parte integrante social.²⁷

Após 1999/2000, formaram-se centros isolados do bairro: Fundação Criança, que usa prioritariamente o espaço com atividades administrativas e de cooperação solidária com São Tomé e Príncipe e Cabo Verde; Associação APOIAR, que funciona como apoio a combatentes da Guerra Colonial; e o Arquivo Municipal da CML, mais um serviço integrado no bairro, mas que não mantém com esta qualquer relação. Este arquivo é o resultado do reaproveitamento de um parque de estacionamento para moradores e visitantes do bairro depois da construção PIMP/Eixo Norte-sul que não foi utilizado.²⁸

Constata-se a prática de atividades ilegais de forma persistente, considerando a existência de espaços abandonados, ruínas de antigas habitações ou demolições por causa da instabilidade das escarpas da encosta; os diferentes tipos de abordagem em relação às habitações, tendo, desde a sua génese sido intervencionado ao abrigo de diferentes programas de requalificação- SAAL em 1975/78, os Programas PIMP e PER de realojamento, Movimentos Cooperativos, Pátios e Vilas, etc.- sendo esta sucessão de decisões que tornam o bairro no que é hoje em dia; e a introdução do Eixo Norte-Sul, infraestrutura rodoviária de ligação em Lisboa que obrigou a um descolamento e realojamento dos habitantes que viviam nas casas demolidas, e que ainda hoje se manifesta numa forma imponente na paisagem urbana.

27- MARTINS, João - Bairro da Liberdade: Uma abordagem sobre Habitação Degradada e Realojamento [Em linha]. Lisboa: ISCTE, 2009. Dissertação de mestrado. [Consult. 23 de Fevereiro de 2021] Disponível em [www:<http://hdl.handle.net/10071/2030>](http://hdl.handle.net/10071/2030). pág. 39

28- ibidem. pág. 40

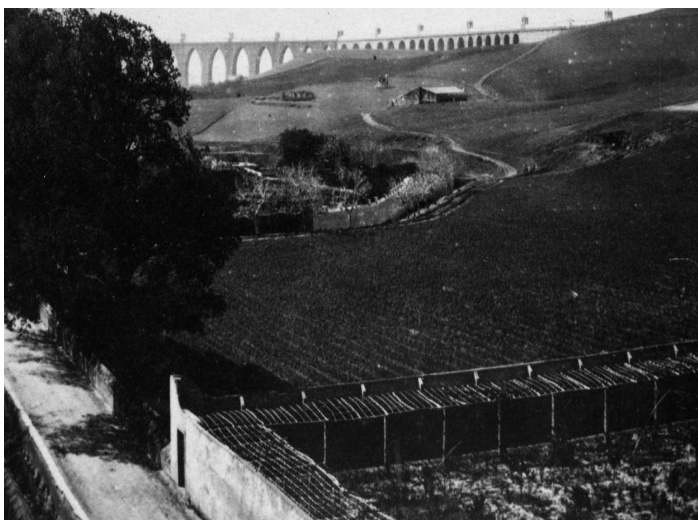


FIG. 48. Encosta do Bairro da Liberdade



FIG. 49. Escadas do Bairro da Liberdade

O êxodo rural no início do séc. XX fez surgir uma série de novas construções, de génese ilegal, de forma a responder à necessidade de abrigar operários da indústria que se tinha desenvolvido no vale de alcântara. Com isso, criaram-se pequenos bairros circundantes à zona da estação. Um deles, o Bairro da Liberdade, formou-se na encosta nascente de Monsanto, com as primeiras habitações a serem criadas de forma ilegal, durante a década de 1920-30.

A partir de um plano de casas económicas, em 1933, começou a construir-se o Bairro Social da Serafina, no lado contrário da ponte do Aqueduto das Águas Livres em relação ao Bairro da Liberdade. Devidamente enquadrado com a paisagem, possui uma série de equipamentos de serviços públicos, escolas e comércio.²⁹

É importante considerar as condições de insalubridade e degradação das habitações, a falta de equipamentos públicos e o envelhecimento da população residente, através os fatores que causam a qualidade de vida atual: a posição de periferia dos bairros, que, sendo quase exclusivamente habitacional, não permite a visita e utilização do resto dos habitantes da cidade por não oferecer uma multiplicidade de programas profissionais, comerciais ou até mesmo culturais.

Dessa forma distancia-se do resto da cidade consolidada, atuando quase como o seu inverso- “Este ponto revela a leitura do carácter contraditório do sistema urbano e económico: ao lado da cidade que se mundializa e se torna visível para o turismo, permanecem zonas excluídas onde se localizam aqueles que a fazem mover” ; uma população excluída do ciclo económica, que se verifica pelo enquadramento laboral, estando 10% da população desempregada e 28% reformada (2006).³⁰

29- MARTINS, João - Bairro da Liberdade: Uma abordagem sobre Habitação Degradada e Realojamento [Em linha]. Lisboa: ISCTE, 2009. Dissertação de mestrado. [Consult. 23 de Fevereiro de 2021] Disponível em [www:<http://hdl.handle.net/10071/2030>](http://hdl.handle.net/10071/2030). pág. 41

30- ibidem. pág.41



FIG. 50. Lavadeiras na ribeira de Alcântara
Fonte: Arquivo Municipal de Lisboa: PT/AMLSB/CMLSB/PCSP/004/PAG/000551

Corredor Verde de Monsanto

O Arq. Pais. Gonçalo Ribeiro Telles iniciou (1977) um projeto de consolidação dum Corredor Verde que servisse de ligação/percurso pedonal entre o Parque Eduardo VII e Monsanto, num circuito de estrutura natural contínua, apenas concluído em 2012, com uma ponte pedonal sobre a Avenida Calouste Gulbenkian. A criação deste eixo, apesar do seu simbolismo, não responde ao problema na sua totalidade, mas enuncia uma estratégia de pensamento ativo sobre esta relação.

Junto à Quinta da Rabicha, criou-se o Parque Urbano da Quinta do José Pinto, que tenta replicar a vida do campo neste espaço da cidade e recriar alguma da sua vivência através de um programa pedagógico de plantação. No topo do Parque Eduardo VII, em 1999, fez-se o jardim Amália Rodrigues. Em 2012, concluíram-se os Parques Urbanos da Amnistia Internacional, do Jardim de Jogos e do Jardim do Palácio da Justiça.

“A minha primeira ligação com a natureza foi ter nascido na Avenida da Liberdade que tinha uma coisa muito importante que ainda lá está. São os Ulmeiros da primeira fase da avenida e os pardais que vinham pernoitar em Lisboa. Eram bandos e bandos que vinham das searas e hortas adjacentes a Lisboa trazendo um chilrear imenso. Na altura, havia muitas hortas à volta da cidade para o fornecimento dos mercados e que também era motivo de recreio. Ficaram célebres no séc. XIX os passeios de domingo às hortas dos arredores.”³¹

Gonçalo Ribeiro Telles

31- VELOSO, Tiago- Entrevista de Tiago Veloso (Revista Jardins) a Gonçalo Ribeiro Telles. “**GONÇALO RIBEIRO TELLES: “SOU FASCINADO PELAS PAISAGENS QUE TENHAM RELAÇÃO COM A HISTÓRIA”** disponível em: <https://revistajardins.pt/goncalo-ribeiro-telles-fascinado-pelas-paisagens-tenham-relacao-historia/>



FIG. 51. Plantação de Monsanto- Mocidade Portuguesa 1944

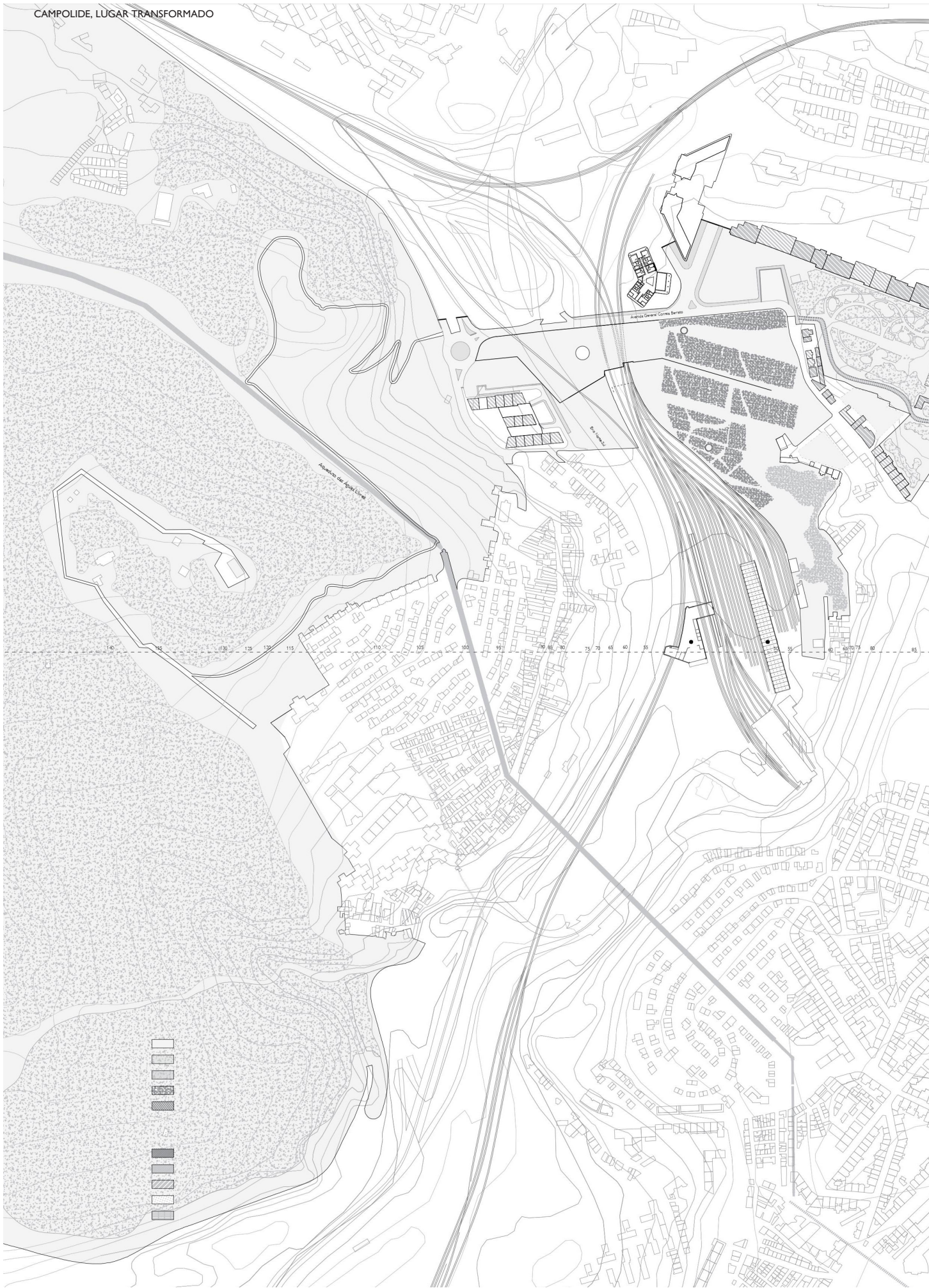


FIG. 52. Planta do Corredor Verde de Monsanto com inserção da proposta

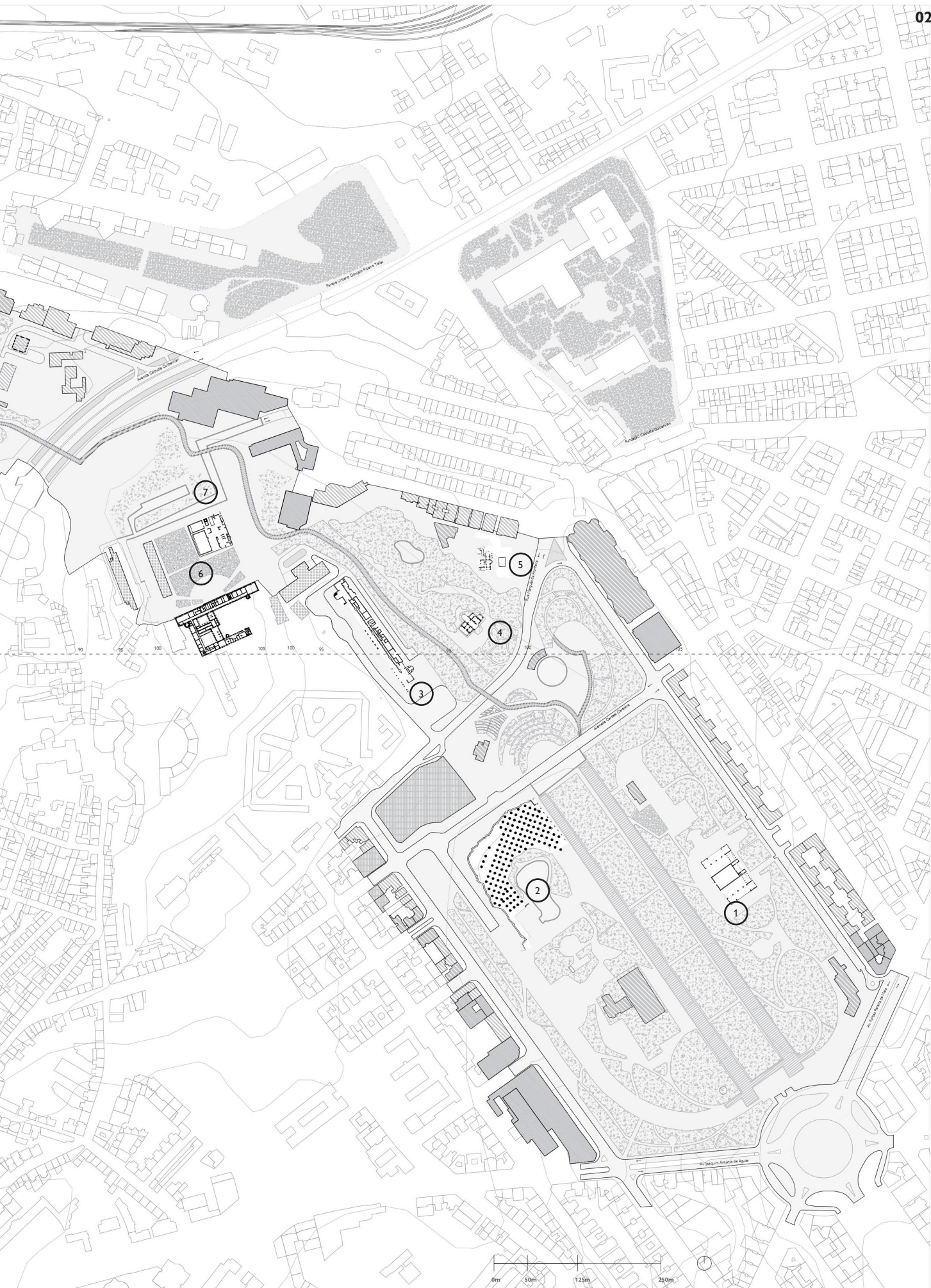


FIG. 52- LEGENDA

1. Pavilhão Carlos Lopes, originalmente Pálcio das Exposições, dos arq. Guilherme e Carlos Rebelo de Andrade e Alfredo Assunção Santos- 1922-1932
2. Estufa Fria, projeto original do arq. Raúl Carapinha em 1933. Remodelação e restauro do arq. João Falcão de Campos 2009-2013
3. Palácio da Justiça, projeto dos arq. Januário Godinho e João Andersen, 1962
4. Palacete Henrique Mendonça, residência particular, proejtada pelo arq. Ventura Terra, 1902
5. Palacete Leitão, projeto original do arq. Nicola Bigaglia em 1904
6. Faculdade de Ciências Sociais e Humanas e Espaço Almada Negreiros (sucendendo a Faculdade de Economia) da Universidade Nova de Lisboa, antigo Colégio de Campolide, fundado originalmente em 1858.
7. Reitoria da Universidade Nova de Lisboa, projeto dos arq. Manuel e Francisco Aires Mateus, 2002
8. Proposta, um novo parque urbano que permita uma continuidade verde, complementando o corredor na sua zona mais frágil, mais condicionada pelas infraestruturas de circulação

FIG. 53. Perspetiva da Estação de Campolide

1. Alto da Serafina
2. Bairro da Liberdade
3. Parque Florestal de Monsanto
4. Baldio na encosta B. Liberdade
5. Estação Ferroviária de Campolide
6. Antigos terrenos da Q. da Rabicha

Proposta

A intervenção insere-se em continuidade com o Corredor Verde de Monsanto do Arq. Pai. Gonçalo Ribeiro Telles, surgindo como complemento à paisagem de Monsanto, atuando sobre o seu eixo mais frágil de contacto com a cidade consolidada- Viaduto da Avenida General Correia Barreto. Além disso, permite reabilitar uma relação com o Bairro da Liberdade e com o Alto da Serafina, que surgem como malhas urbanas desarticuladas da cidade, na margem de Monsanto e do Eixo Norte-Sul.

A proposta pretende articular uma área por consolidar, resultante da acumulação de infraestruturas que foram assentando no vale de Alcântara, criando um ponto nevrálgico de circulação na cidade, desaproveitado, e que, por ser isso mesmo, deixa uma marca profunda no território enquanto lugar na cidade.

A profunda transformação do Vale de Alcântara ao longo do séc. XX viu a destruição de terrenos agrícolas como base de práticas, substituindo isso pela monumentalidade das infraestruturas. A proposta pretende utilizar a infraestrutura, não só pelo seu alcance em termos territoriais, mas sim também pelo espaço que criam, um ponto de observação para o Aqueduto das Águas Livres e para Monsanto.





FIG. 54. Ortofotomapa área de intervenção



QUINTA DA RABICHA

CASAL DO SOLA

0m 25m 50m 100m



FIG. 55. Planta de área de intervenção com proposta



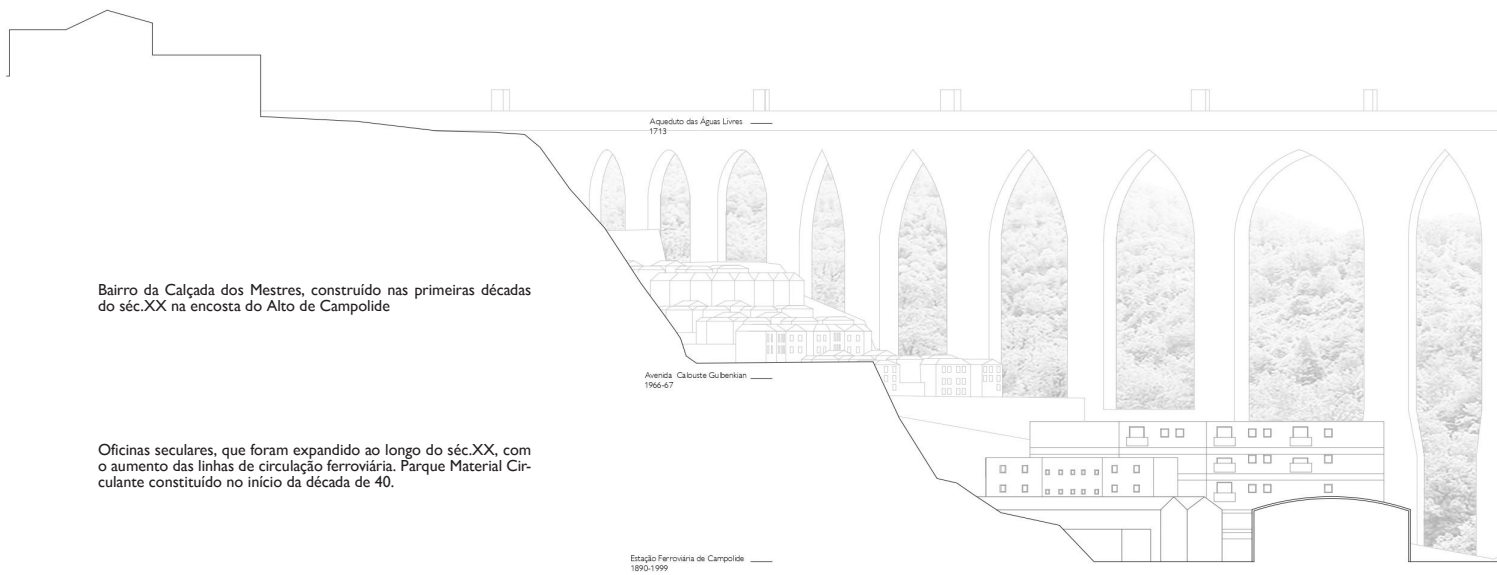


FIG. 56. Perfil AA'



Encosta do Bairro da Liberdade marcada por baldios com vegetação espontânea e criação de hortas urbanas. Habitações dregadadas de gênese ilegal, na franja do Parque Florestal de Monsanto

Eixo Norte-Sul, implantado de forma paralela à ferrovia no trecho entre o Aqueduto das Águas Livres e Sete Rios, densificando a barreira entre a cidade e Monsanto.



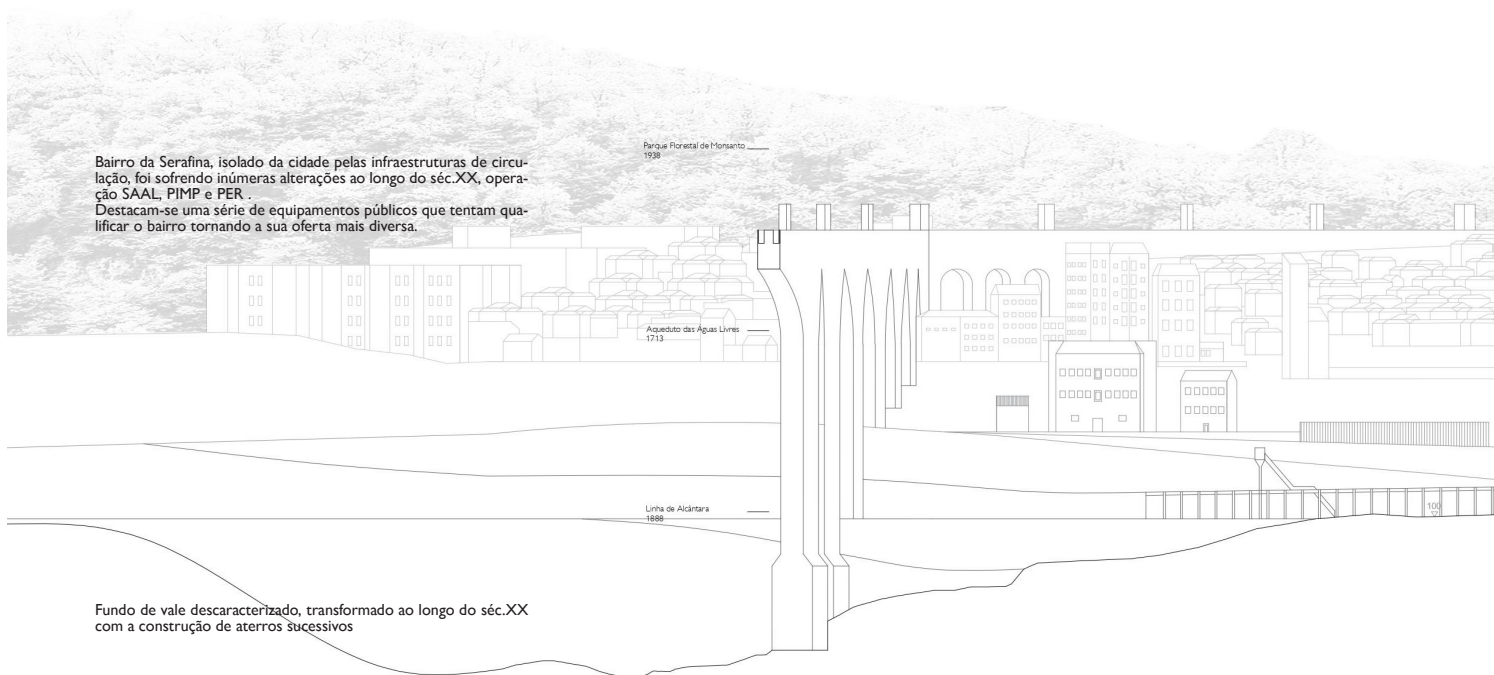


FIG. 57. Perfil BB'

Bairro da Liberdade, formado a partir de construções para habitação operária de génese ilegal no início do séc.XX. Foram executadas operações de realojamento (entre 1974-1999), permanecendo uma baixa qualidade de vida.

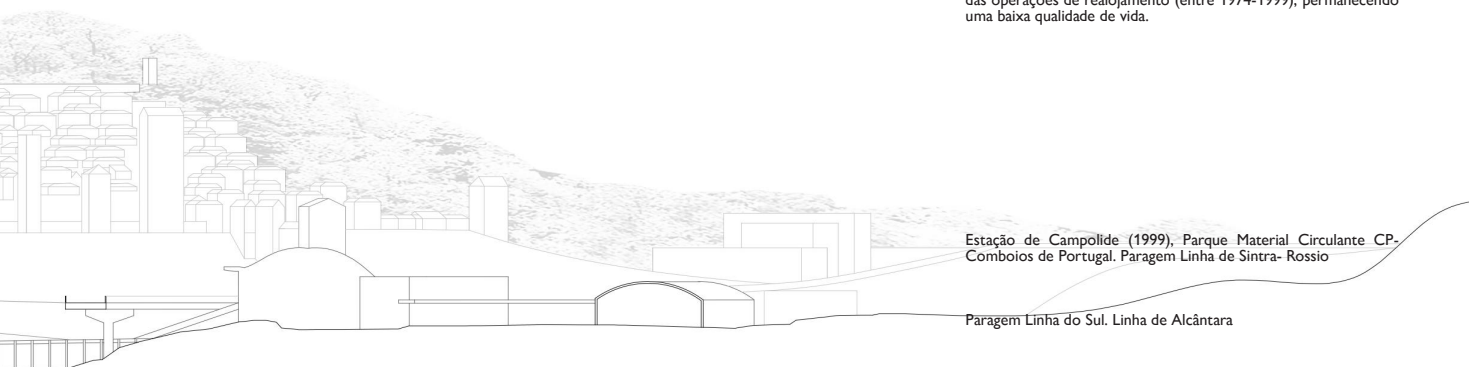






FIG. 59. Túnel sob a linha ferroviária
b



FIG. 60. Skatepark sob o tabuleiro do Eixo Norte-Sul



FIG. 61. Muro de contenção de terra na Travessa da Rua Particular nº1



FIG. 62. Fundo do vale de Alcântara, descaracterizado

Programa

A restituição do fundo do vale como espaço de produção permite criar, numa vertente programática, uma associação a um mercado como um espaço de concretização económica dessa produção. Esta inserção local é associada à possibilidade de alcance da Linha de Cintura enquanto rótula de circulação do transporte ferroviário a uma escala nacional. Ao criar um mercado associado à ferrovia, garantia-se que este transporte serviria não só o setor primário, que ainda mantém uma expressão significativa no território português, como o próprio serviço de restantes mercadorias e bens.

A relação entre os mercados e a ferrovia não é recente, remontando à génese da sua introdução nas rotinas da cidade de Lisboa. Os primeiros Mercados de Lisboa são construídos na zona ribeirinha, chamados os Mercados da Ribeira que vão sendo deslocados, destruídos (por catástrofes naturais) ou requalificados, desde o séc. XI.³²

No início do séc. XX, a rede de mercados contava com apenas cinco, Mercado 24 de Julho, Mercado de Belém, Mercado da Praça da Figueira, Mercado da Santa Clara e Mercado de S. Bento. Mais do que abastecerem a cidade de mercadorias, eram espaços de encontro, de lazer e de cultura- e continuam a ser. Na segunda metade do séc. XX, a tipologia dos mercados diversificou, estando fortemente associada a construções de novas malhas urbanas com a expansão da cidade para norte³³, com novos bairros e novos espaços públicos, ao invés da proximidade com o porto de Lisboa e ferrovia junto estuário do Tejo.

No antigo Mercado do Gado, em Entrecampos, a linha ferroviária tinha uma pequena bifurcação para servir de abastecimento. É esta a relação que se pretende reativar., entre um espaço de mercado e a ferrovia.

*“A importância da presença dos mercados municipais no seio da Cidade vai para além da mera necessidade de abastecer a população de mercadorias através de uma forma comercial, de entre muitas outras existentes nos dias de hoje. Estas estruturas comerciais são moldes culturais, de vital relevo na dinâmica sociocultural e económica das cidades, pelo seu potencial de condutor-chave para o desenvolvimento económico, criação de emprego, coesão social, sustentabilidade, regeneração urbana e sua relação com a atividade turística...”*³⁴

32- Câmara Municipal de Lisboa- **Plano Municipal dos Mercados de Lisboa 2016-2020**, Lisboa, 2016, pág.20; disponível em: https://www.lisboa.pt/fileadmin/cidade_temas/comercio_turismo/documentos/PMM_versao_final_7_nov.pdf

33- ibidem, pág.22

34- ibidem, pág.23



FIG. 63. A ferrovia e o Mercado do Gado, Entrecampos, Lisboa

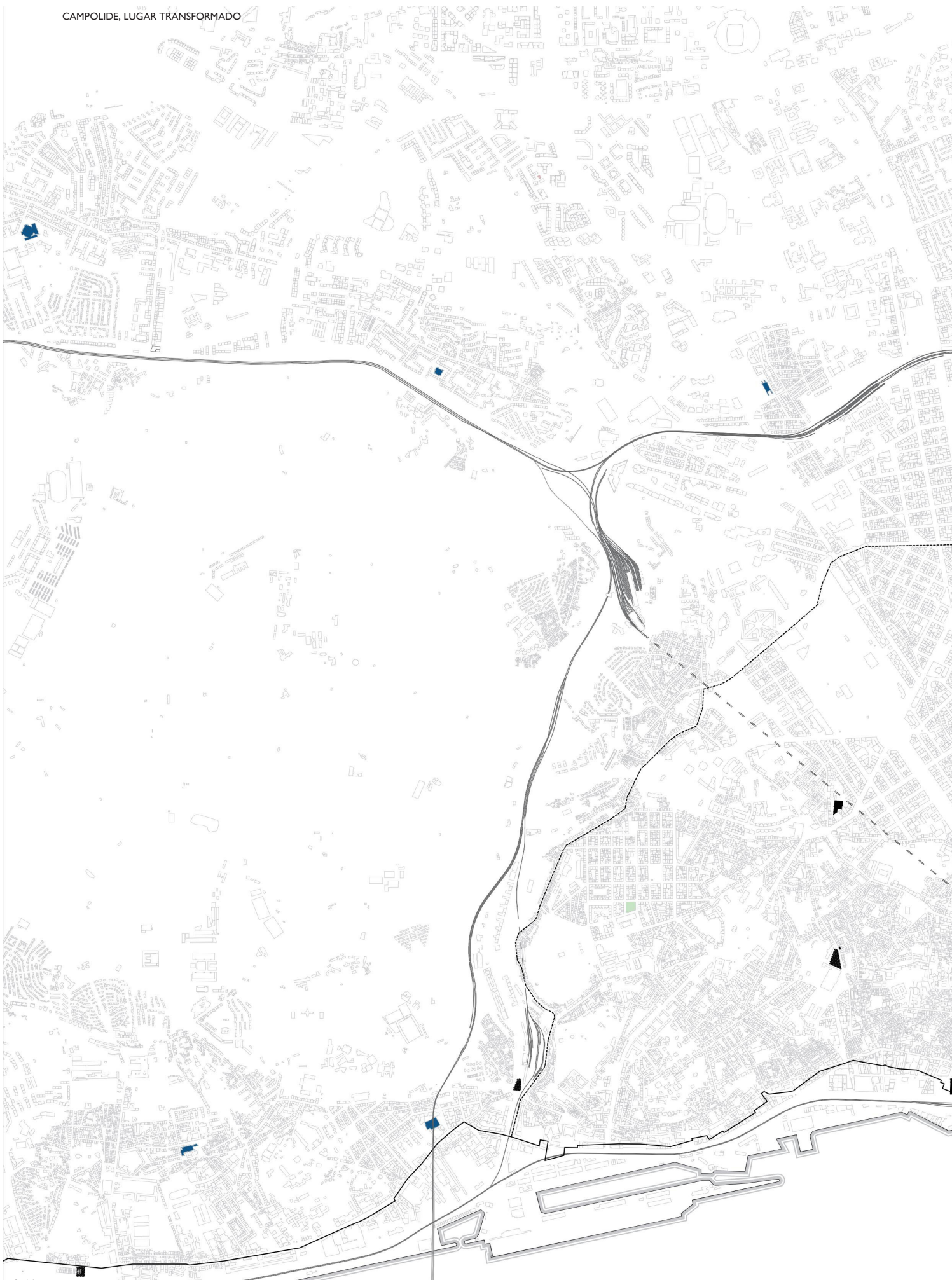
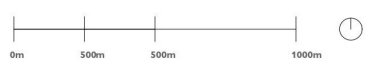


FIG. 64. Planta dos Mercados de Lisboa



- Mercado da Ribeira
- Mercado de Santa Clara
- Mercado do Rato
- Mercado Praça da Figueira
- Mercado Praça do Município
- Mercado de S. Bento
- Mercado de Alcântara
- Mercado Forno de Tijolo
- Mercado de Campo de Ourique
- Mercado de Arroios
- Mercado Alvalade Norte
- Mercado Alvalade Sul
- Mercado Olivais
- Mercado São Domingos de Benfca
- Mercado de Benfca
- Mercado da Picheleira
- Mercado do Bairro de Santos
- Mercado de Alcântara
- Mercado Sapadores
- Mercado 31 de Janeiro
- Mercado Ajuda

- <1888
- 1888-1950
- 1950-2021







3. INFRAESTRUTURA COMO PAISAGEM

FIG. 65. Viaduto General Correia Barreto

Infraestrutura como paisagem

A importância das infraestruturas de circulação na cidade é indiscutível. A construção da cidade do séc. XX baseia-se na conexão entre a infraestrutura e a escala humana. As propostas de urbanização do final do séc. XIX que reagiram à Revolução Industrial serviram de base teórica para o desenvolvimento das cidades ao longo do séc. XX, sendo possível perceber a influência da Cidade Linear e Cidade-Jardim nalguns dos projetos mais marcantes do Movimento Moderno na arquitetura. Um dos exemplos mais claros, derivando diretamente da Carta de Atenas (um manifesto, escrito por Le Corbusier, que inclui as conclusões do Congresso Internacional de Arquitetura Moderna em 1933) o plano piloto de Brasília. Este é definido por dois eixos, o Monumental e o Rodoviário-Residencial, a cidade é delimitada pelo Lago Paranoá no seu quadrante este e pelo viário a oeste. No cruzamento dos eixos, a Plataforma Rodoviária serve como o ponto de ligação entre a capital e suas cidades-satélites.

A plataforma surge como criação de espaço público, num ponto nevrálgico de circulação e ligação com a cidade. Lúcio Costa descreve a sua conceção: “1. Nasceu do gesto primário de quem assinala um lugar ou dele toma posse: dois eixos cruzando-se em ângulo reto, ou seja, o próprio sinal da Cruz. 2. Procurou-se depois a adaptação à topografia local, ao escoamento natural das águas, à melhor orientação. Surge como uma superestrutura de 700m de comprimento que acumula funções de distribuição, articulando a escala monumental da sua imposição no território com a escala da malha urbana circundante, fazendo parte do seu tecido em continuidade com os seus percursos, espaços e vazios.”³⁵

Por isso mesmo, uma superestrutura, a sua racionalidade e funcionalidade acumulam uma carga de simbolismo.. *tomando posse do lugar.* A utopia como verdade. A infraestrutura como espaço, cidade, paisagem.

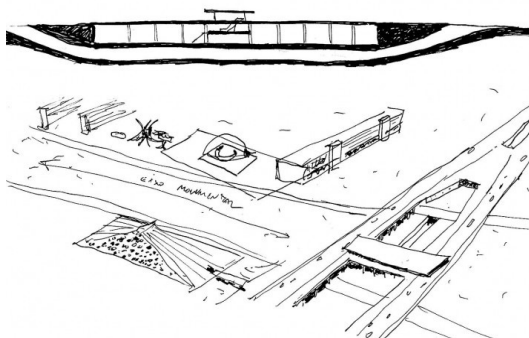


FIG. 65. Desenho da Rodoviária do Plano Piloto de Brasília

³⁵ COSTA, Lúcio, in *Plano Piloto de Brasília*, 1956, disponível em: <https://concursosdeprojeto.org/2010/04/21/plano-piloto-de-brasilia-lucio-costa/>



FIG. 67. Conversa de Lúcio Costa e Oscar Niemeyer



FIG. 68. A Rodoviária do Plano Piloto de Brasília

A possibilidade de elevar o solo “natural” através de uma cobertura reinventa as infraestruturas, criando um ponto de observação para o Aqueduto das Águas Livres e para Monsanto.

Além disso, substitui o terreno original que foi impermeabilizado pela imposição das mesmas. Relaciona-se com o território através das preexistências que restam, principalmente com o túnel que nascia da Travessa da Rabicha, que servia e serve de passagem sob a linha ferroviária há mais de um século, agora apenas utilizada pela CP- Comboios de Portugal. A implantação replica o traçado do túnel, utilizando-o com um limite da intervenção que se estende daí até à Avenida Correia Barreto, e mimizando o seu propósito, como oportunidade de circulação que vence a barreira da ferrovia.

Dessa forma, tenta-se integrar esta preexistência, quebrada pela ferrovia, num edifício que crie simultaneamente espaços rurais e urbanos, de forma a unificar uma paisagem dispersa, através deste diálogo entre o artifício e a natureza.

O reaproveitamento de uma ferrovia, coberta por vegetação, criando um percurso no seio da malha urbana de Nova Iorque, é a concretização da infraestrutura como espaço público, que pertence à cidade através da sua conceção - a High Line, em Nova Iorque. Originalmente elevada em 1929, foi pensada para comboios sobrevoarem as ruas desocupando mais de 2.3km de comprimento.

Em 2004, os arquitetos James Corner e Scofidio fizeram o projeto do corredor verde suspenso, transformando uma ruína ferroviária em caminho citadino, afastado do automóvel, sendo o plano de plantação da autoria de Piet Oudolf. A população pediu a transformação da linha abandonada para se servir dela como passeio. O projeto é baseado na Coulée verte René-Dumont em Paris, um projeto semelhante de 4,7 km concluído em 1993.

“A paisagem (ou território) é uma maneira de ver o mundo como suporte, como ponto de partida para os projetos, com todas as suas características. As geográficas, a topografia, a maneira como os edifícios, ao implantarem-se, podem criar situações interessantes – só com essa operação de se implantarem de uma certa maneira, num certo ponto do território. Outro aspeto é o clima, a maneira como o sol [incide], as temperaturas. A geologia; que depois permite um certo tipo de cultura (plantas, animais, formas de vida).”³⁶

João Luís Carrilho da Graça

36- RIBEIRO, Anabela Mota- Entrevista conduzida por Anabela Mota Ribeiro, *Exposição “Paisagem”* J. Carrilho da Graça, disponível em: <https://anabelamotaribeiro.pt/joao-luis-carrilho-da-graca-115979>



FIG. 69. A High Line de Nova Iorque



FIG. 70. Le Promenade

Cobertura como paisagem

Em 1926, Le Corbusier escreve um manifesto, apontando cinco pontos essenciais duma “nova arquitetura” moderna, relançando a possibilidade de ocupação da cobertura como espaço público ou como espaço habitável, que apesar de se estabelecer como um raciocínio inovador como reação aos avanços tecnológicos da época, assenta numa reflexão histórica sobre os espaços verticais da antiguidade, e a lugares que visitou na sua juventude, marcando-o profundamente na sua prática. Le Corbusier projetou edifícios com coberturas acessíveis, cada um, um estudo na pertinência de tal espaço (Unidade de Habitação de Marselha; Villa Savoye, etc), sempre distinguindo entre toit-terrasse e toit-jardin: *“A construção encontrou seus meios, meios que, sozinhos constituem uma libertação que os milênios anteriores tinham buscado inutilmente. Tudo é possível com o cálculo e a invenção quando se dispõe de um instrumental suficientemente perfeito, e esse instrumental existe. O betão, os ferros transformaram totalmente as organizações construtivas conhecidas até aqui e a exatidão com a qual esses materiais se adaptam à teoria e ao cálculo nos dá cada dia resultados encorajadores, primeiro pelo sucesso e depois por seu aspeto que lembra os fenômenos naturais, que reencontra constantemente as experiências realizadas na natureza”*³⁷

A proposta reflete sobre este tema encarando a cobertura como possibilidade de construir um novo chão da cidade, em continuidade com a realidade do lugar de intervenção. A reflexão sobre o material a utilizar na construção também engloba a consideração de Corbusier pelos materiais caracterizadores do Movimento Moderno: o betão, o ferro e o vidro.

Percebe-se que os cinco pontos de uma nova arquitetura de Le Corbusier talvez não sejam as linhas condutoras do estilo internacional, mas sim talvez uma experimentação no sentido que estabelecer uma ligação com a natureza do lugar. Além disso, a oportunidade de criar espaços públicos, por vezes apenas coletivos, demonstra uma preocupação pela crescente automatização do uso do solo, cada vez mais impermeabilizado e ocupado por construção. Se os materiais o permitem, poderemos pensar numa solução que possa acrescentar cidade e novas espacialidades sem se impor.

37- CORBUSIER, Le, in *Por uma Arquitetura*; Ed. Perspetiva; São Paulo, 2009; pág. 302



FIG. 71. Unité d'Habitación de Marseille, Le Corbusier por René Burri



FIG. 72. Villa Savoye, Le Corbusier por René Burri

Le Corbusier veio, em pleno movimento moderno relançar essa possibilidade: “*Cobertura plana? O arquiteto hesita e o cliente entra em pânico. Acima de tudo não existe cobertura plana! Existem cem exemplos de coberturas planas com problemas de escoamento. Têm esses problemas porque foram mal construídas. Arquitetos como Perret, como nós e outros, constroem coberturas planas. Eu já pesquisei e experimentei coberturas planas, com jardins (tendencialmente) e posteriormente cobertura-jardim (deixadas ao seu estado natural). No meu Urbanismo de 1925-1930 (Précisions), eu digo às pessoas nas minhas conferências: Debaixo das casas estão os Pilotis e nós ganhamos espaço para os pedestres, 100% de espaço libertado. E podemos segregar os pedestres e os carros. Com os toit-jardin, ganhamos 5, 10, 20 e 30% de terrenos para exploração convencional. Quando uma cidade é construída temos 105, 110, 120 e 130% de solo livre! É pura fantasia? Não, é aritmética. Quando trabalhava no Campo, pensei que as coberturas dos celeiros, quintas, casas, estábulos, etc... Pudessem ter cobertura ajardinada, uma espécie de concha reforçada em betão. Essa experiência comprovou que a melhor proteção para a cobertura plana em betão é um jardim plantado nele. Este neutraliza o inchaço a retração e possíveis movimentos de oscilação.*”³⁸

A cobertura é abordada como um percurso dentro de um recinto fechado, sendo que, na Unidade de Habitação de Marselha, apesar de se chamar Toit-jardin é na verdade um Toit-Terrasse: “*O primeiro desenho de uma planta da cobertura da Unidade de Habitação de Marselha intitula-se «toit-jardin». No entanto, os restantes desenhos do atelier que têm como objeto central estas coberturas intitulam-se «toit-terrasse». De facto, analisando o conjunto dos escritos de Le Corbusier, podemos depreender que se refere geralmente à cobertura da Unité de Marselha como toit-terrasse, algumas vezes simplesmente como toit, outras ainda como toiture. Em alguns casos pontuais indica que sobre este toit-terrasse existe um jardim e, excepcionalmente, refere-se a este espaço como toit-jardin. Num desenho do anteprojecto da Villa Meyer, Le Corbusier intitula um desenho da cobertura do seguinte modo: «Terrasse = Jardin», fazendo crer que são uma e a mesma coisa. Aparentemente, Le Corbusier utiliza indiferentemente as duas designações ao longo da vida, dependendo apenas da ocasião. No entanto, uma leitura cuidada dos seus escritos permite-nos detetar alguns matizes. Embora com exceções, podemos dizer que jardim é utilizado por Le Corbusier predominantemente para designar as coberturas das suas casas privadas, enquanto para as coberturas dos seus edifícios de uso coletivo, utiliza preferencialmente a palavra terrasse.*

Toit-jardin coloca mais ênfase no facto de sobre o último teto existir um jardim, enquanto toit-terrasse destaca o facto de o último teto do edifício ser simultaneamente uma cobertura plana. Enquanto jardim sugere que o solo seja brando, terrasse insinua que o pavimento seja maioritariamente rígido. Por outro lado, jardim sugere um estado de uma maior passividade física, propícia à contemplação, enquanto terrasse implica que aí ocorram uma série de atividades.”³⁹

38- CORBUSIER, Le, in *Oeuvre Complète 1938-1946*; Ed. W.Boesiger; Les Editions d'Architecture Zurich; Volume 4; pág 140

39- SEQUEIRA, Marta, in *Para um espaço público: Le Corbusier e a tradição Grego-Latina na cidade moderna*; Textos universitários de ciências sociais e humana; Fundação Calouste Gulbenkian, Fundação para a ciência e tecnologia, Ministério da ciência, tecnologia e ensino superior; Fevereiro 2012, pág. 28 e 29

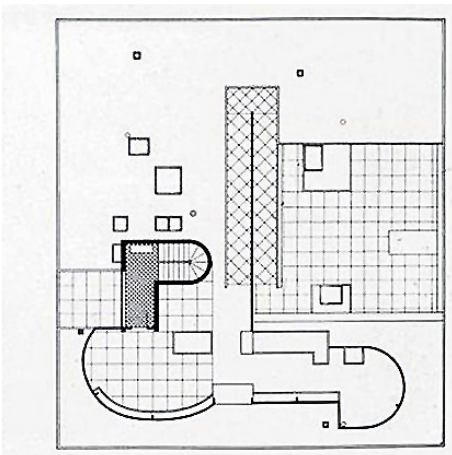


FIG. 73. Planta da cobertura da Villa Savoye, Le Corbusier

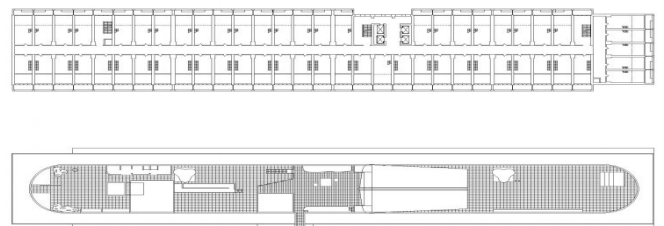


FIG. 74. Planta da cobertura na Unité d'Habitación Marseille, Le Corbusier

A história mostra-nos que a noção de construir a partir da natureza, especialmente utilizando a cobertura, é ancestral. A importância destes espaços é demonstrada desde tempos remotos em que figuras revelam os Jardins Suspensos da Babilónia como torres imensuráveis repletas de vegetação nos seus pisos. Apesar de não existirem evidências factuais e/ou arqueológicas da sua existência, existem imaginários sobre a sua construção em pedra coberta de árvores, com pátios suspensos e terraços. Acredita-se que pudessem chegar aos 90 metros de altura, ocupando uma área de 1600 m²⁴⁰. Os Zigurates construíram pirâmides repletas de vegetação, fugindo à planície da Mesopotâmia. Edifícios mitológicos servem para entender a influência que estes espaços foram tendo ao longo da história da arquitetura.

No Renascimento, as Vilas Romanas procuram relacionar-se com a topografia e a sua implantação através de pontos de vista. A Villa Medici, em Florença, constrói-se como um promontório a partir da topografia, olhando para a cidade, sendo que a geometria do desenho da sua implantação, e principalmente do seu jardim, foca-se especificamente na cúpula de Brunelleschi, como marco da vista que se pretende realçar. Demonstra a possibilidade de criar relações visuais através da introdução de vegetação numa determinada geografia, provocando relações de continuidade.⁴¹

No convento de La Tourette, uma das últimas obras europeias de Le Corbusier (construído entre 1956-1960) acumula-se a utilização prática dos pontos essenciais da Carta de Atenas (não de uma forma tão direta como a Villa Savoye), de forma a reforçar uma relação com a paisagem envolvente, sendo que, no seu toque com o terreno utilizam-se os pilotis. No terraço, é depositada terra vegetal, para que possam nascer plantas, substituindo o impacto que o edificado tem no terreno, composto por betão aparente, que se assume como contraste com o lugar. A cobertura atua como percurso, deambulatório inesperado, com vegetação espontânea, que cria uma relação com a meditação pretendida da construção.

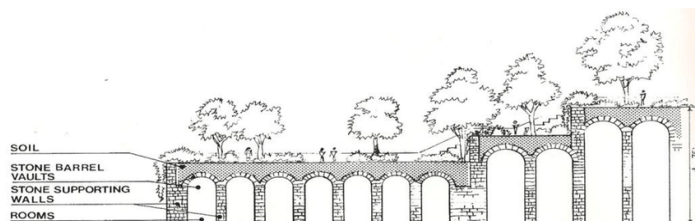


FIG. 74. Secção especulativa com base na descrição do arqueólogo Robert Koldewey, dos Jardins Suspensos da Babilónia

40- LAURIE, Michael, in *Introducción a la arquitectura del paisaje*, Editora GG, 1983

41- STEENBERGEN, Clemens REH, Wouter, in *arquitectura y paisaje*, Editora GG, Barcelona, 2001, pág. 56

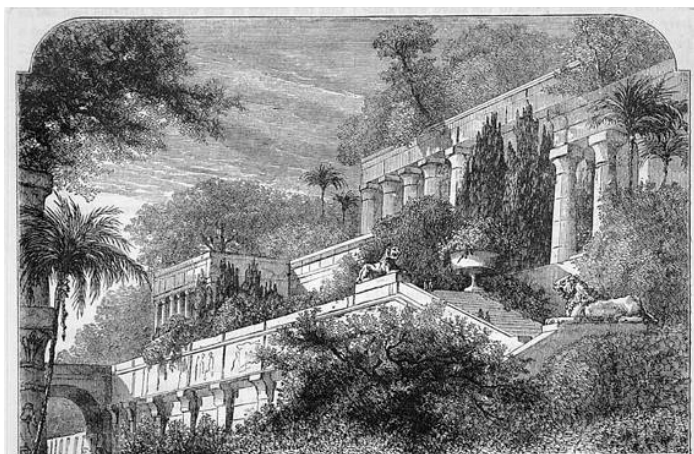


FIG.79. Os jardins suspensos de Babilónia



FIG.78. O jardins da Villa Medici



FIG. 76. O telhado do Convento de La Tourette, le Corbusier por Rene Burri



FIG. 77. O pátio interior do Convento de La Tourette

A mistura com a paisagem é uma provocação sensorial. Nas Termas de Vals, Zumthor cria uma continuidade com a paisagem através da implantação do edificado, da materialidade que utiliza, replicando as texturas, sensações, aromas da montanha. A cobertura é ajardinada, anunciando uma disrupção (em continuidade) com a topografia acentuada do vale, impondo uma forma geométrica na paisagem como parte da experiência do edifício. A utilização da pedra é o fio condutor de todo o projeto, não só utilizado como matéria-prima sensorial, como também transformando, através do seu corte e posição das paredes, a percepção espacial do utilizador. Os rasgos de luz criam uma atmosfera intimista, pretendendo retratar um ambiente calmo e tranquilo. A inserção da paisagem assume-se como artificial através do seu desenho, mas procura continuidades na sua materialidade, na forma acentua o promontório da montanha: “A pedra está em toda a parte em Vals, e a presença de água é poderosa. Água a oitenta e quatro graus flui da encosta diretamente atrás do novo banho termal. Lá, ele é coletado e canalizado para as diferentes piscinas do spa, onde é aquecido a cento e oito graus, resfriado com adição de água doce a cinquenta e sete graus, ou convertido em vapor para o banho de vapor.

Os usuários aproveitam a água não apenas em várias temperaturas, mas em diferentes espaços e condições: na luz forte, na escuridão e no crepúsculo, ou em pé na sombra e olhando para o brilho de uma paisagem colorida e iluminada. A luz do sol penetra por fendas estreitas ou pelas fendas que deixamos abertas entre as lajes de pedra do teto. A luz do dia e as imagens da paisagem inundam as janelas gigantes, dando forma e textura às superfícies de pedra e água com a mudança de luz dos dias e das estações.”⁴²

A sensação primordial de abrigo está intrinsecamente relacionada com a natureza do território. O artifício procura relações com a natureza, procurando reconstruí-la a partir de elementos naturais, sem nunca deixar de ser feita pelo Homem- o mais natural artifício.

42- DURISCH, THOMAS, in **Peter Zumthor: Buildings and Projects 1985-2013 (5 Vol Set), Vol.II 1990-1997**, Verlag Scheidegger and Spiess, 2019, pág. 44

Tradução livre: “Stone is everywhere in Vals, and the presence of water is powerful. Eighty-four-degree water flows out of the hillside directly behind the new thermal bath. There it is collected and channeled into the different pools of the spa, where it is heated up to one-hundred-and-eight degrees, cooled down with addition of fresh water to fifty-seven degrees, or converted to steam for the steam bath.

Users enjoy the water not only at various temperatures but in different spaces and conditions: in bright light, darkness, and the twilight, or standing in shadow and looking into the brightness of a colorful, illuminated landscape. Sunlight trickles in through narrow slits or through the gaps we left open between the stone slabs of the ceiling. Daylight and the landscape images flood the giant windows, giving shape and the texture to the surfaces of stone and water in the changing light of the days and seasons.”



FIG. 80. O telhado das Termas de Vals, Peter Zumthor

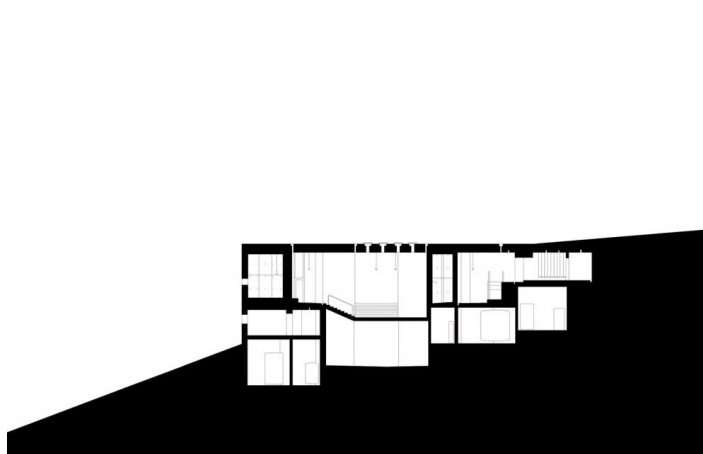


FIG. 81. Secção das Termas de Vals, Peter Zumthor
DURISCH, THOMAS, in *Peter Zumthor: Buildings and Projects 1985-2013 (5 Vol Set)*, Vol.II 1990-1997, pág. 49

Projeto

Dessa forma, reflete-se sobre a aparente rejeição entre o artifício e a natureza como tema central da arquitetura e do pensamento da cidade considerando: a natureza, não como apenas matéria orgânica, mas sim como estrutura e história dum lugar; e o artifício como algo que deve racionalmente imposto pelo Homem, obedecendo à lógica formal e razão do território/paisagem.

Num fundo, trata-se articular num edifício público tanto uma infraestrutura artificial como uma natural, considerando que esta deve ser mais que um embelezamento, mas sim decorrente duma presença histórica de cultivo, tendo como resultado uma forte produção agrícola dentro da cidade atual.

A proposta passa por criar um mercado abastecedor de Campolide, na interseção do Corredor Verde de Monsanto com as infraestruturas de circulação rodoferroviárias como ponto nevrálgico de comunicação entre o centro da cidade e as possibilidades que as infraestruturas criam. Além disso, pretende restituir hortas comunitárias, em terrenos baldios do vale de Alcântara, adicionando à paisagem uma reutilização da ribeira que corre debaixo do solo.

A linha ferroviária como rota, de circulação de bens que podem viajar de todos os cantos do país, -associando a uma produção agrícola, que embora simbólica, venha a crescer principalmente nos vales e zonas de periferia de Lisboa. Recupera-se dessa forma a memória ancestral do lugar, com a criação de um apeadeiro, associado à estação, onde os comboios de mercadorias possam abastecer um novo mercado.

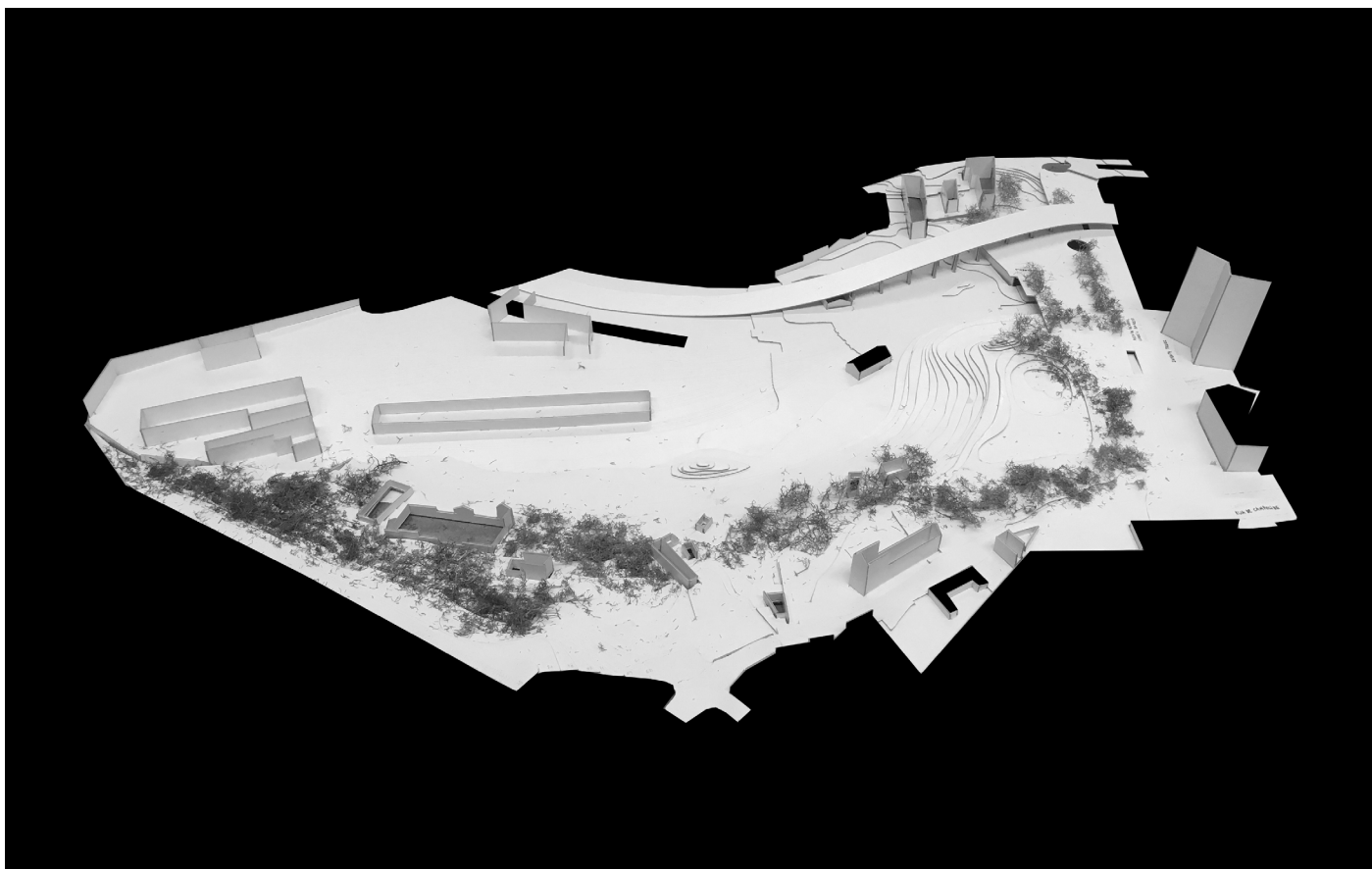


FIG. 82. Maquete de área de intervenção- 1.1000



FIG. 83. Planta do piso do mercado Cota 63

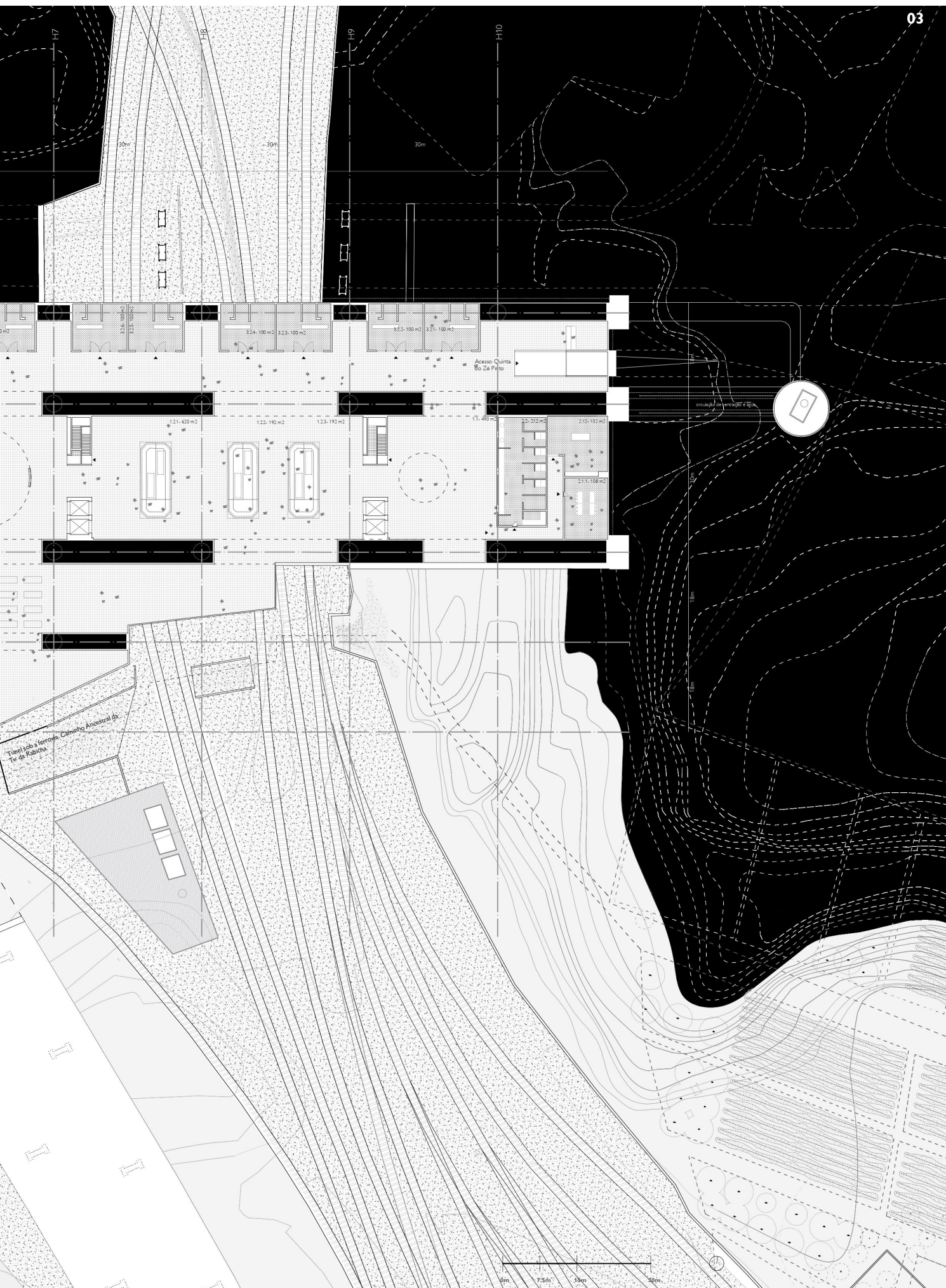


FIG.81. LEGENDA

espaço público:

- 1.1- átrio de área administrativa
- 1.2- nave central do mercado
 - 1.2.1- zona húmida
 - 1.2.2- zona semi-húmida
 - 1.2.3- zona seca
- 1.3- recepção

área administrativa:

- 2.1- serviços
 - 2.1.1- sala de reuniões
 - 2.1.2- copa comum
- 2.2- logística
 - 2.2.1- balneário+ i.s masculino
 - 2.2.2- balneário+ i.s feminino

galeria

- 3.1- circulação
- 3.2- oficinas
 - 3.2.1- oficina 1
 - 3.2.2- oficina 2
 - 3.2.3- oficina 3
 - 3.2.4- oficina 4
 - 3.2.5- oficina 5
 - 3.2.6- oficina 6
 - 3.2.7- oficina 7
 - 3.2.8- oficina 8
 - 3.2.9- oficina 9
 - 3.2.10- oficina 10

estacionamento

- 4.1- circulação
- 4.2- lugares
 - 4.2.1- clientes
 - 4.2.2- cargas e descargas
 - 4.2.3- semi- pesados

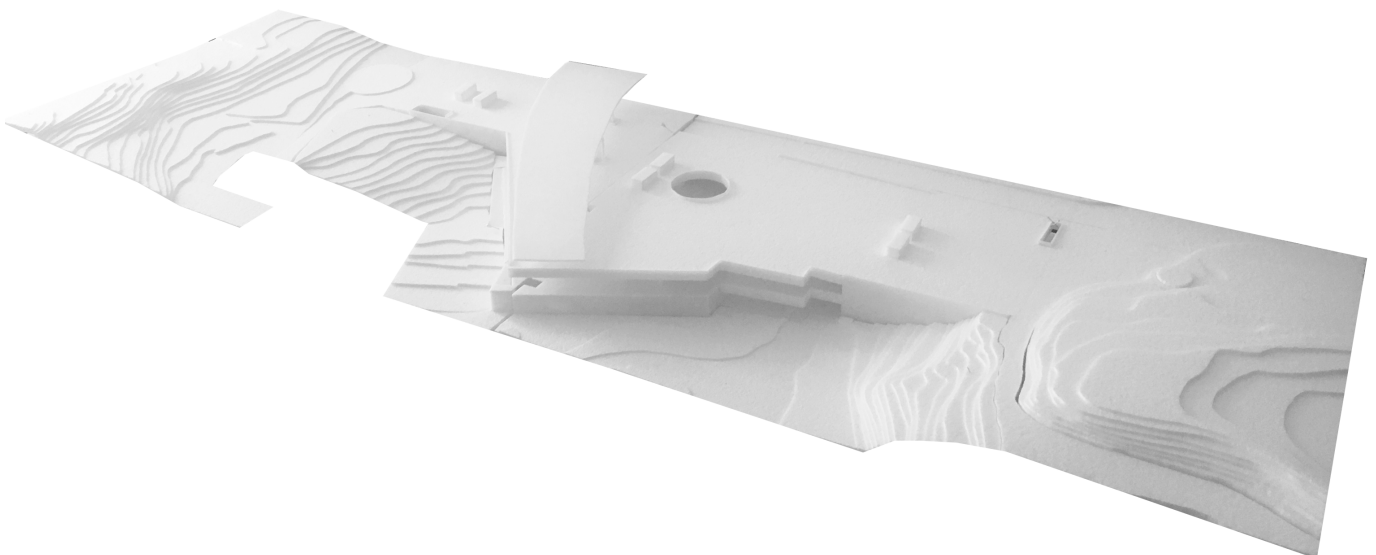


FIG. 84. Maquete 1.300



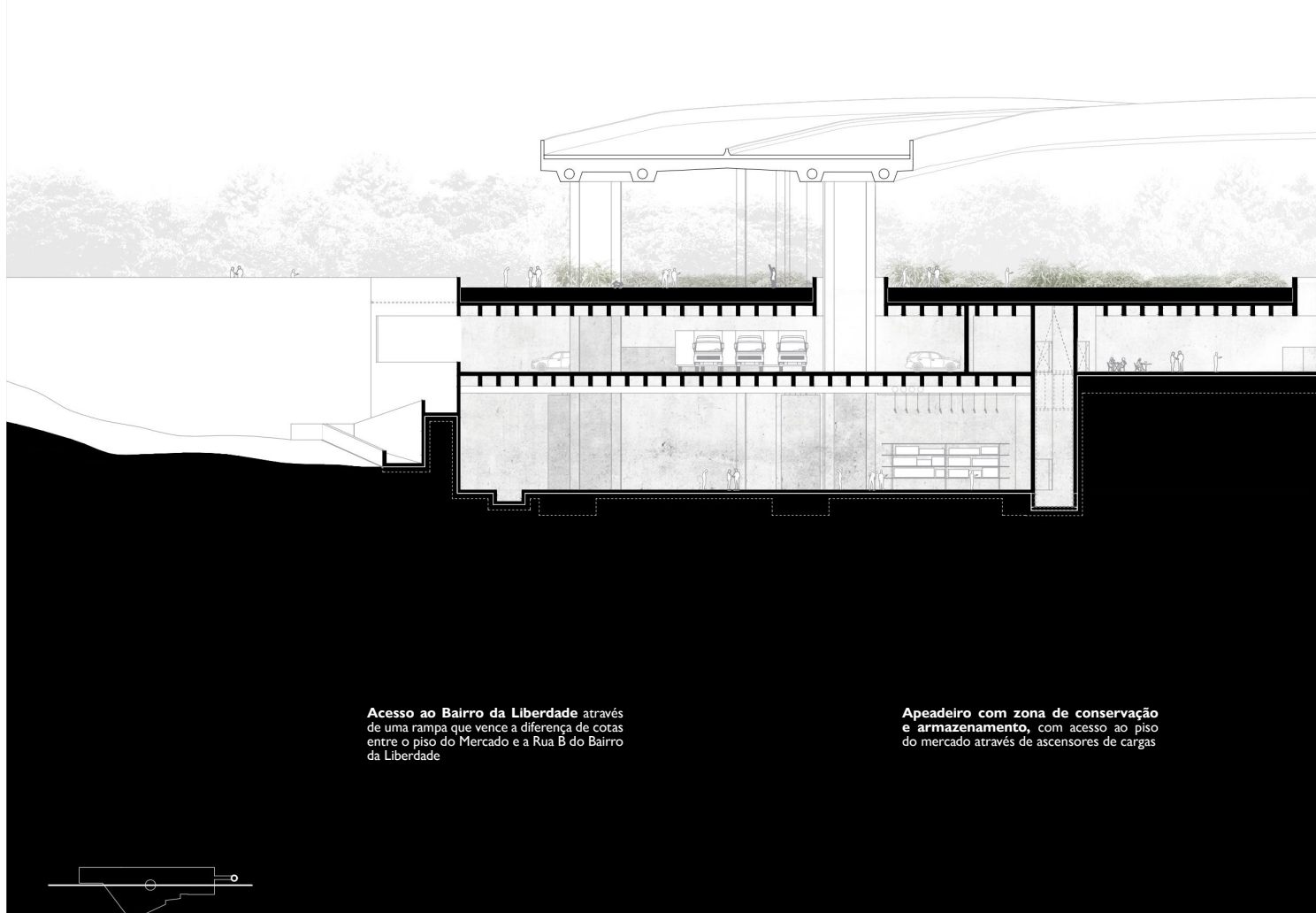
A interseção dos pilares do Eixo Norte-Sul cria entradas de luz, permitindo também a apoderação da natureza no interior dos espaços

FIG. 86. Fotomontagem interior do mercado



No piso do mercado a distribuição dos espaços orienta-se por uma galeria, formada por pequenos espaços de oficinas e comércio que distribuem de forma longitudinal ao longo do edificado. A zona administrativa do mercado surge após um átrio com acessos verticais e com uma entrada de luz natural. De seguida, espaço de mercado fixo, dividido em três zonas de venda: húmidos, semi húmidos e secos. O espaço mais amplo surge no alargamento a sul do piso, numa zona de bancas volantes em podem ocorrer outros eventos de cariz público que não mercado ou feira.

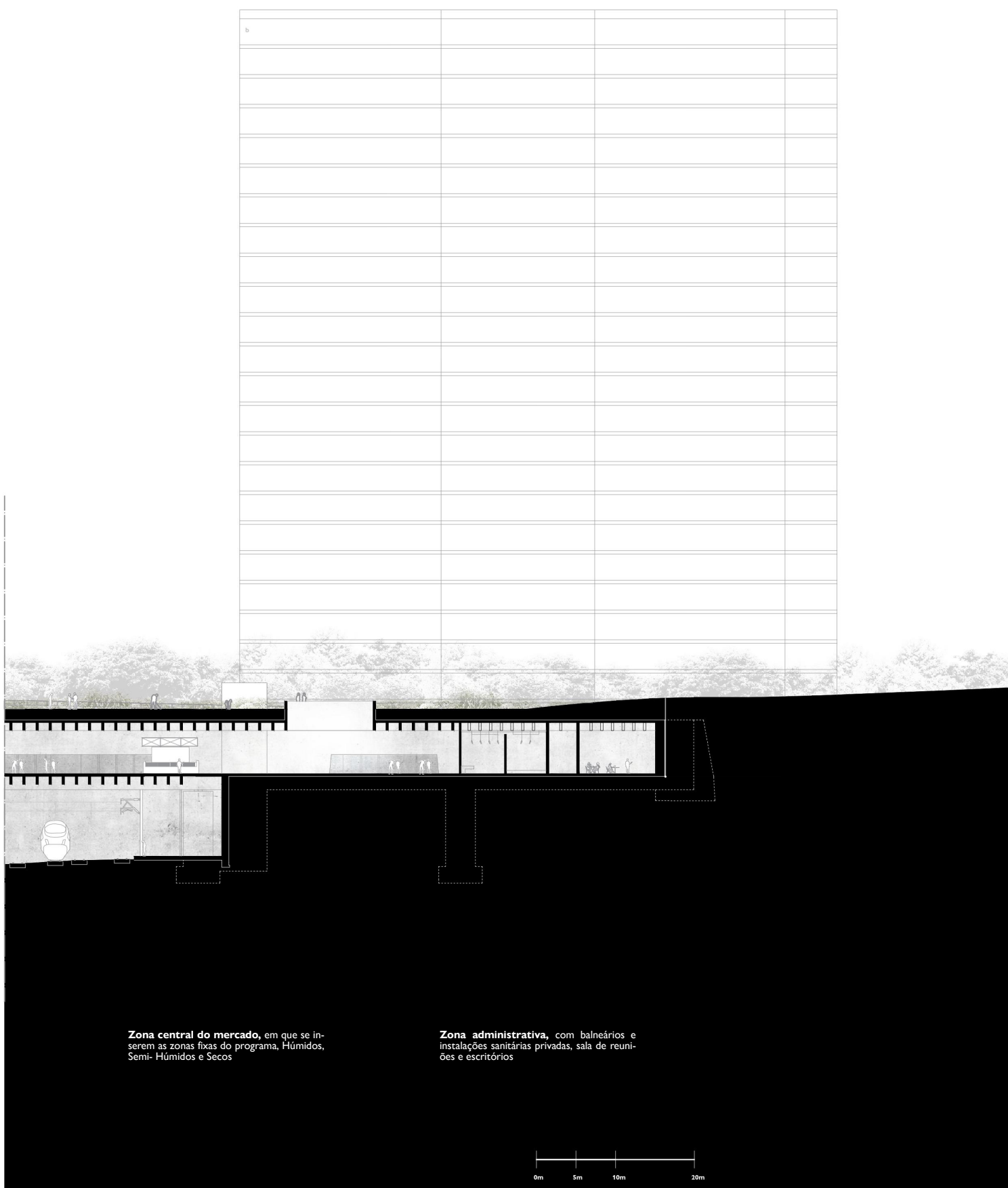
O parque de estacionamento localiza-se na zona de interseção dos pilares do Eixo Norte-Sul, que perfuram o edifício criando entradas de luz natural, formando também uma métrica de que organização funcional de circulação rodoviária. Tem acesso ao apeadeiro através da zona de cargas e descargas, tal como acesso ao exterior através de uma rampa que acede diretamente à rotunda no fim da Avenida General Correia Barreto, que permite um acesso direto ao Eixo Norte-Sul, à Radial de Benfica e ao centro da cidade



Acesso ao Bairro da Liberdade através de uma rampa que vence a diferença de cotas entre o piso do Mercado e a Rua B do Bairro da Liberdade

Apeadeiro com zona de conservação e armazenamento, com acesso ao piso do mercado através de ascensores de cargas

FIG. 87. Corte transversal





Acesso ao parque de estacionamento tanto público como de ofício, aproveitando a rotunda do Parque Florestal de Monsanto como rótula de chegada ao espaço.

Hortas comunitárias na cobertura, dotando o parque de um espaço, não apenas de recreio como também de produção, que podia acrescentar uma relação entre programa e a forma como funciona, sendo que a produção e a venda poderiam ser feitos no mesmo edifício.

FIG. 88. Planta da cobertura

A cobertura imagina-se com um espaço de lazer, idílico, em que plantações ortogonais de árvores de porte elevado permitem criar pontos de fuga para Monsanto e para o Vale de Alcântara. Repetem-se diversos espaços de contemplação, culminando no coberto sob o Eixo Norte-Sul que serve sombra e descanso, onde o contraste entre o betão e a natureza, é evidente.

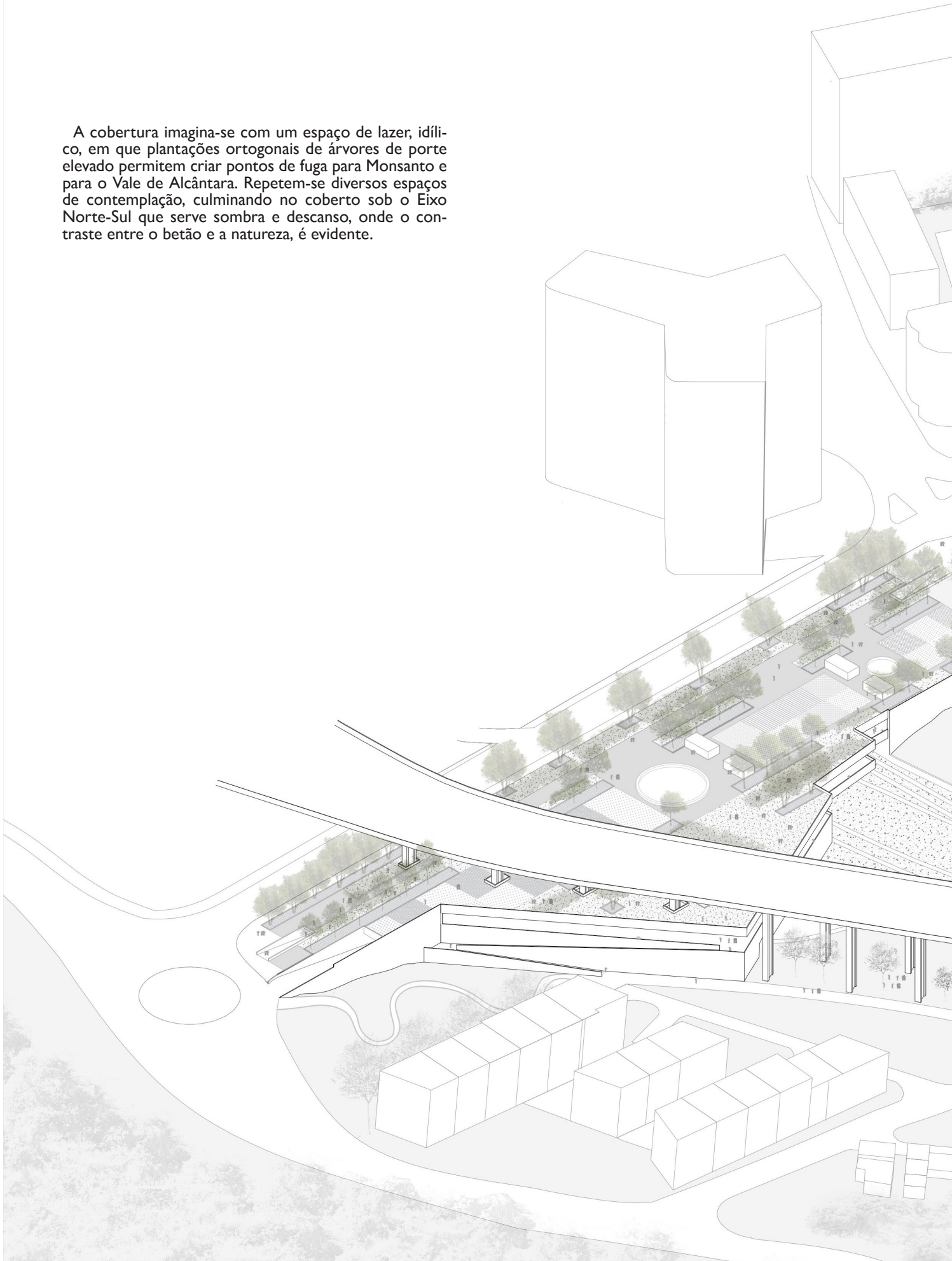
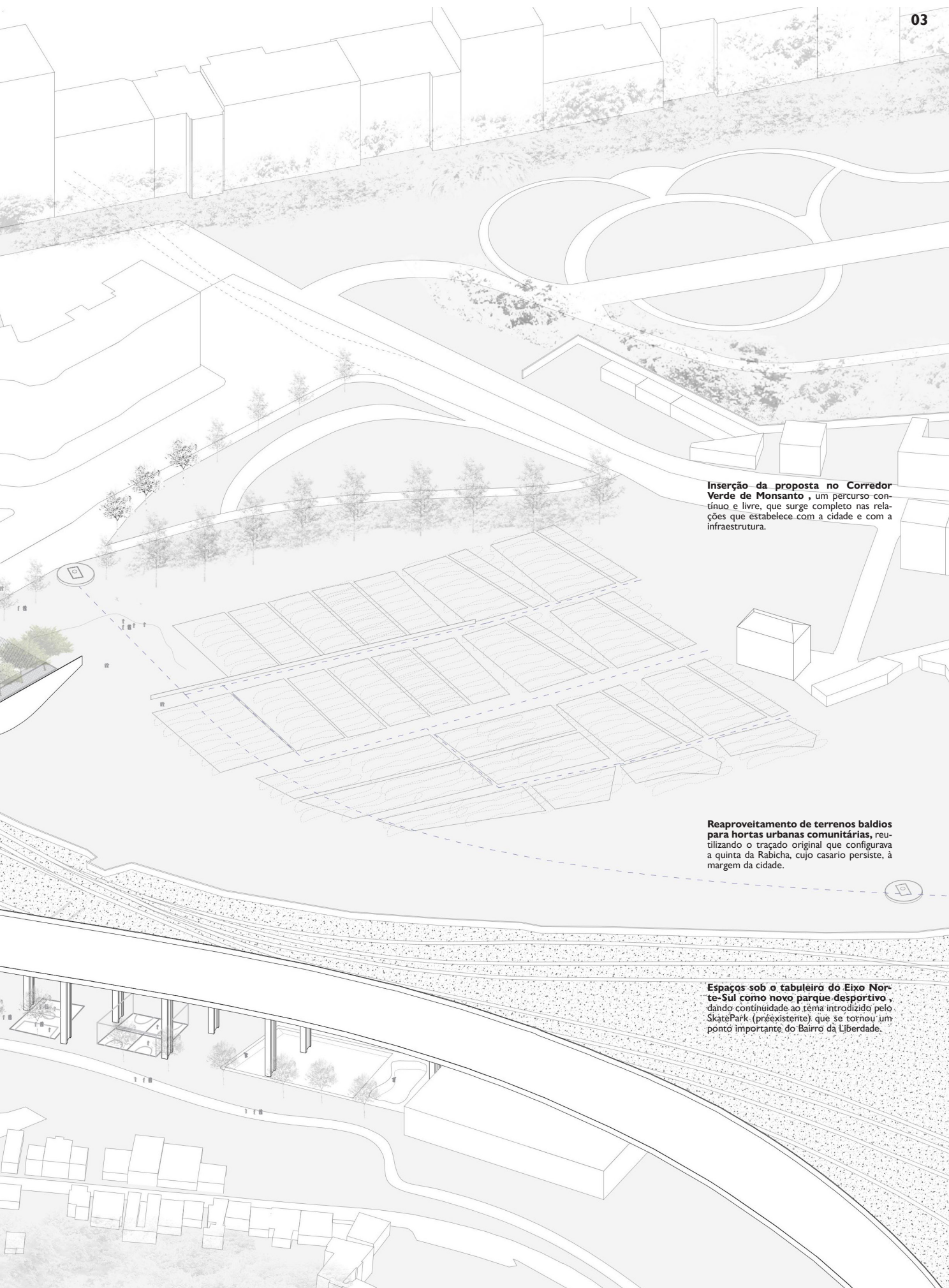


FIG. 89. Axonometria



Inserção da proposta no Corredor Verde de Monsanto, um percurso contínuo e livre, que surge completo nas relações que estabelece com a cidade e com a infraestrutura.

Reaproveitamento de terrenos baldios para hortas urbanas comunitárias, reutilizando o traçado original que configurava a quinta da Rabicha, cujo casario persiste, à margem da cidade.

Espaços sob o tabuleiro do Eixo Norte-Sul como novo parque desportivo, dando continuidade ao tema introduzido pelo SkatePark (préexistente) que se tornou um ponto importante do Bairro da Liberdade.

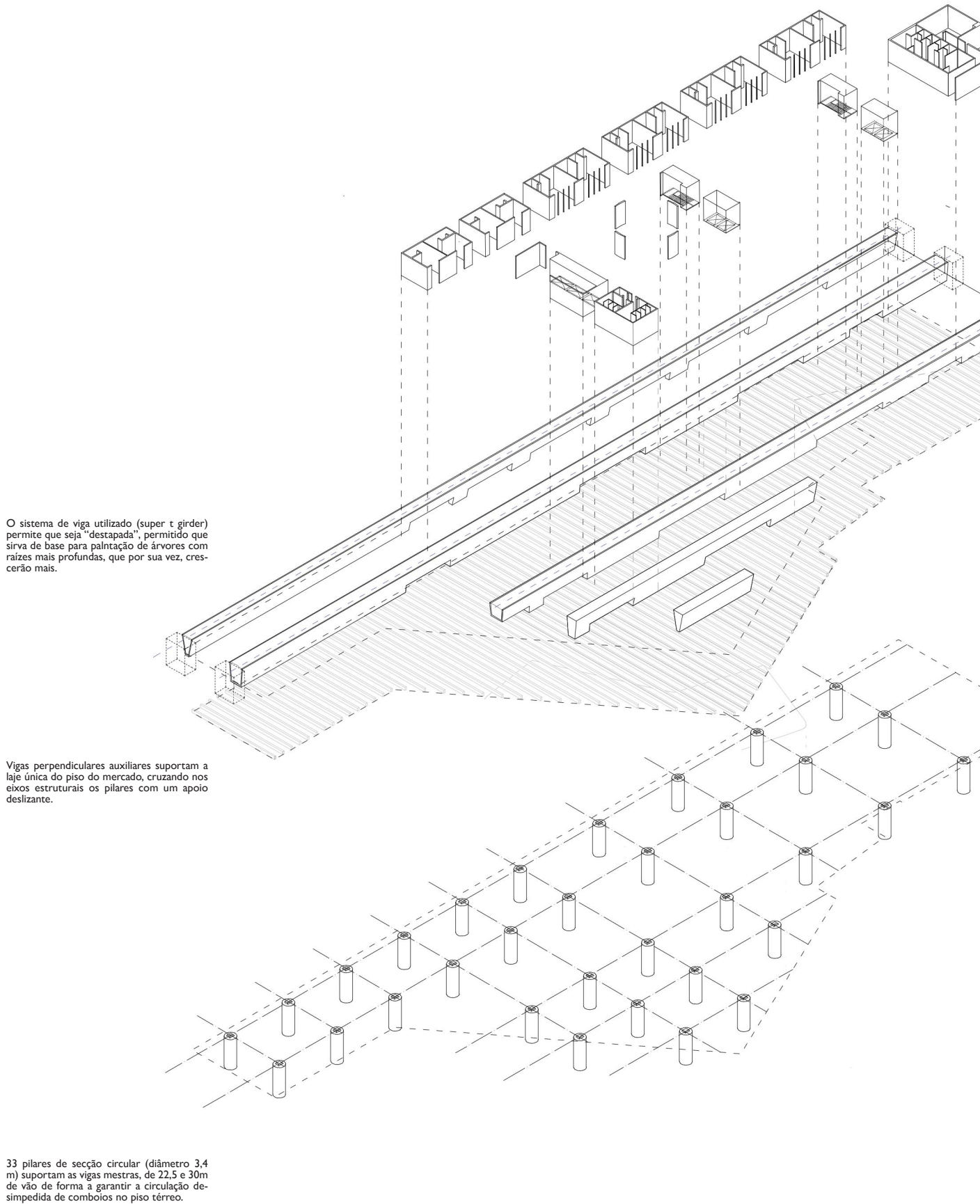
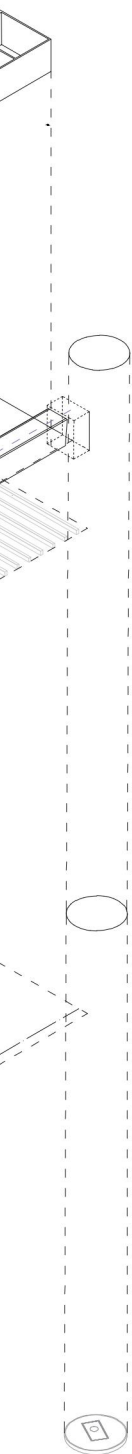


FIG. 90. Axonometria explodida estrutural



Poço C do Caneiro da Ribeira de Alcântara, fonte de alimento para as hortas comunitárias e as infraestruturas do edificado

A estrutura da construção assemelha-se aos sistemas de uma ponte, relacionando-se diretamente com o viaduto do Eixo Norte Sul que o cobre, e com a Avenida General Correia Barreto. Vãos de 30m e 22,5 m, compostos por vigas ocas de betão pré-esforçado enchidos com terreno vegetal, que permitem que as árvores possam crescer mais garantindo ainda a circulação de água e ventilação em todo o edifício.

Devido à interseção dos pilares do viaduto do Eixo Norte-Sul, o sistema de vigas é misto, optando-se por uma viga única (t-girder) que varia na sua composição. Os suportes laterais, tal como os de uma ponte, estão enterrados nos aterros circundantes, sendo o ponto de fixação das vigas mestras.

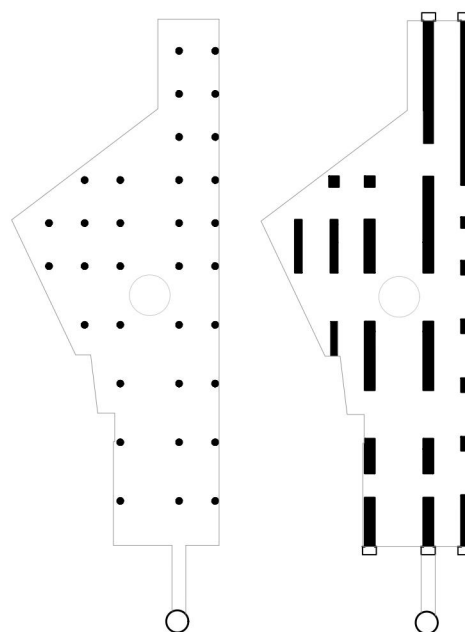


FIG. 91. Esquema da estrutura

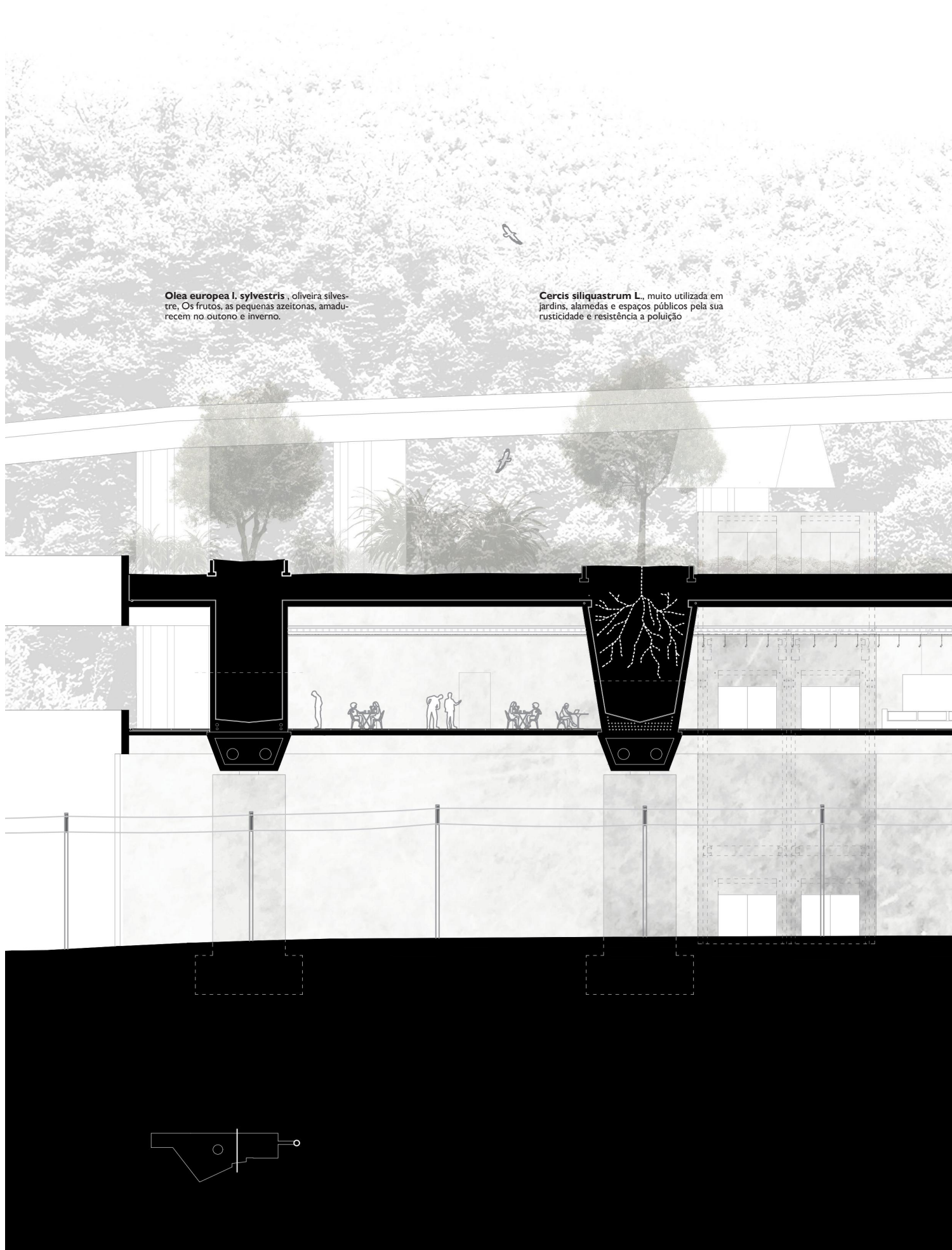
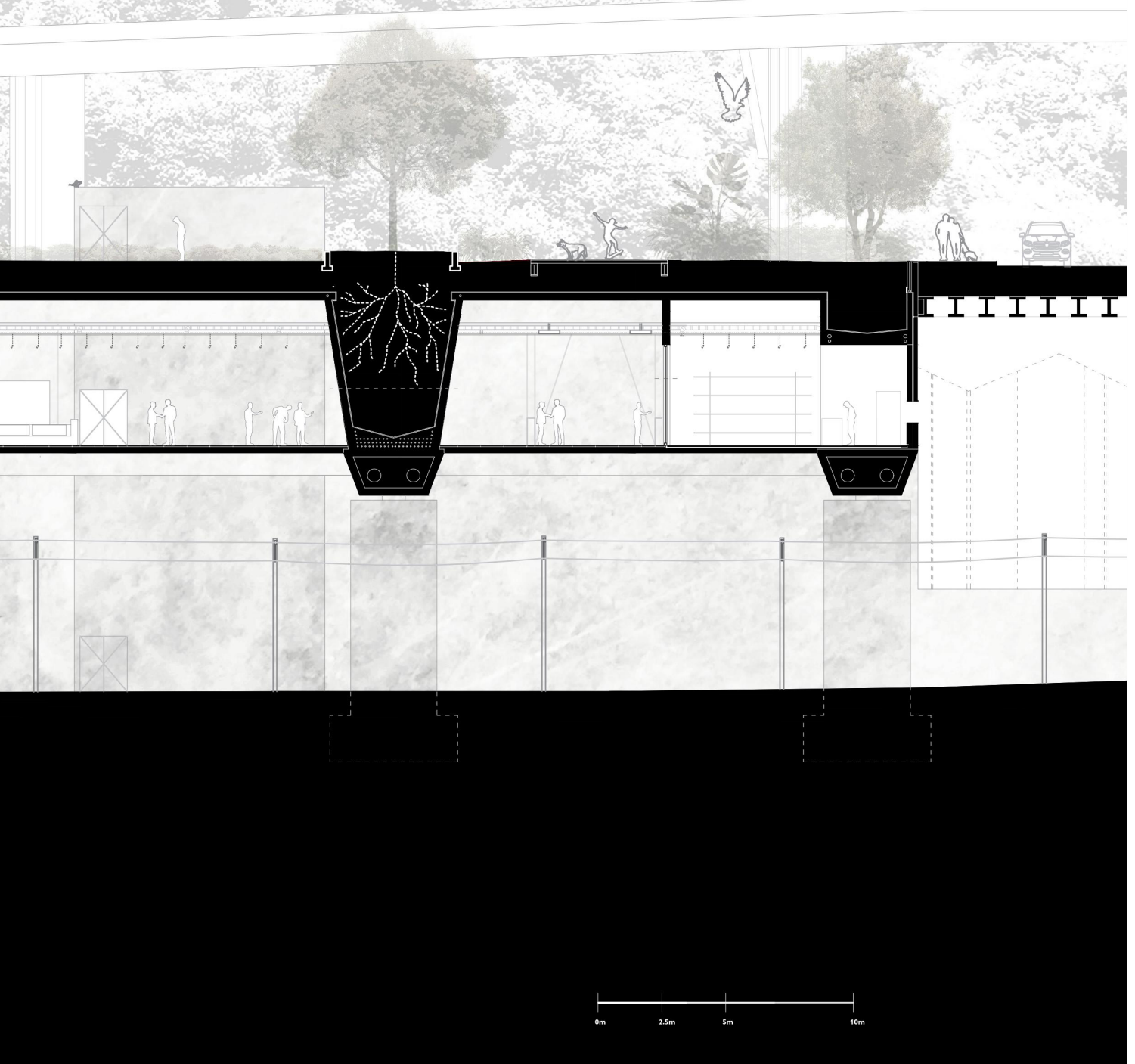
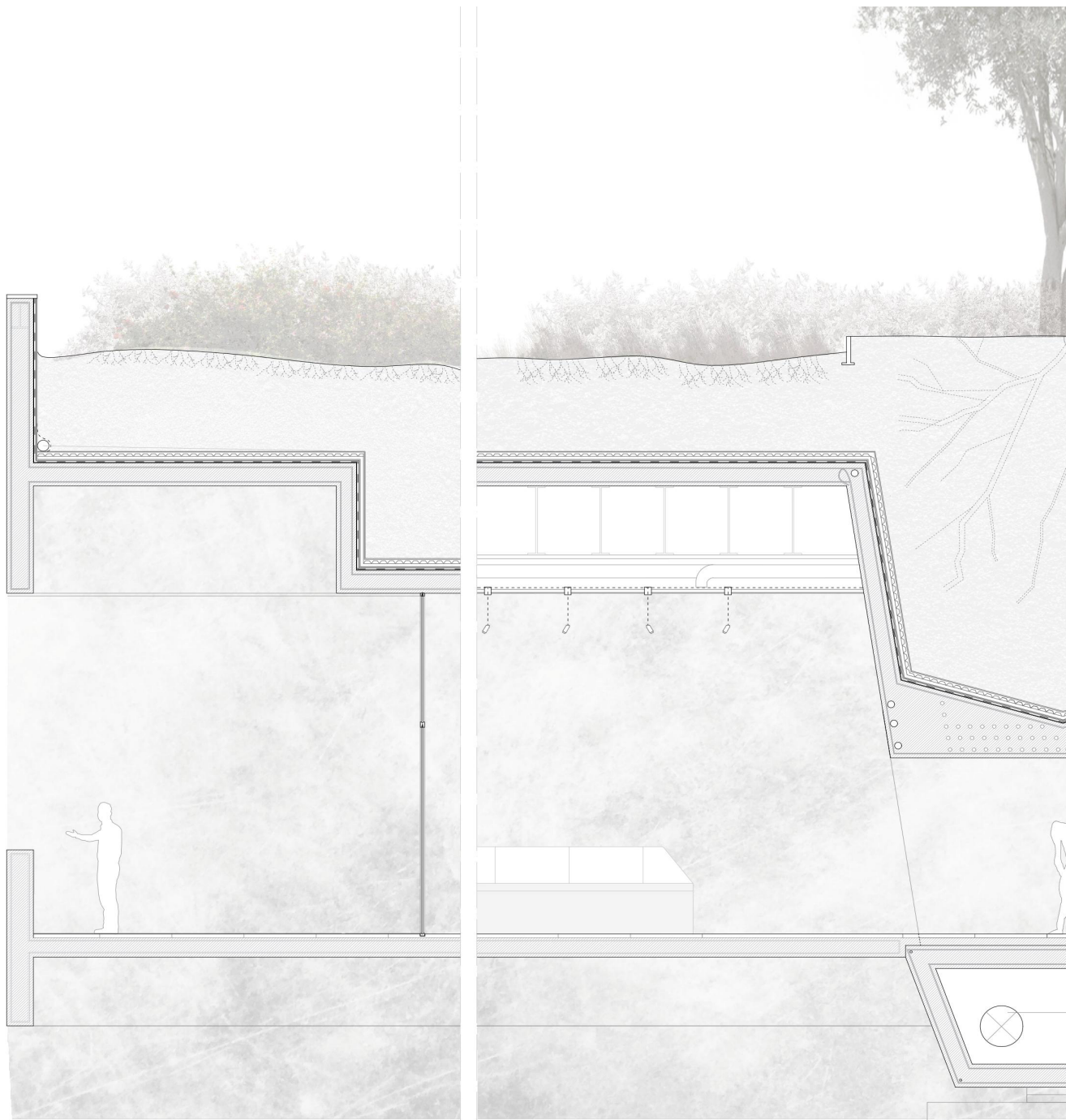


FIG. 92. Corte BB'

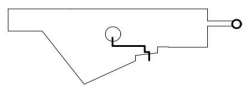
Caixas de acesso verticais, distinguindo-se de mancha arbórea predominante da cobertura

Ligação ao viaduto da Avenida General Correia Barreto, assumindo-se como uma extensão da rua transitando para o parque de nível



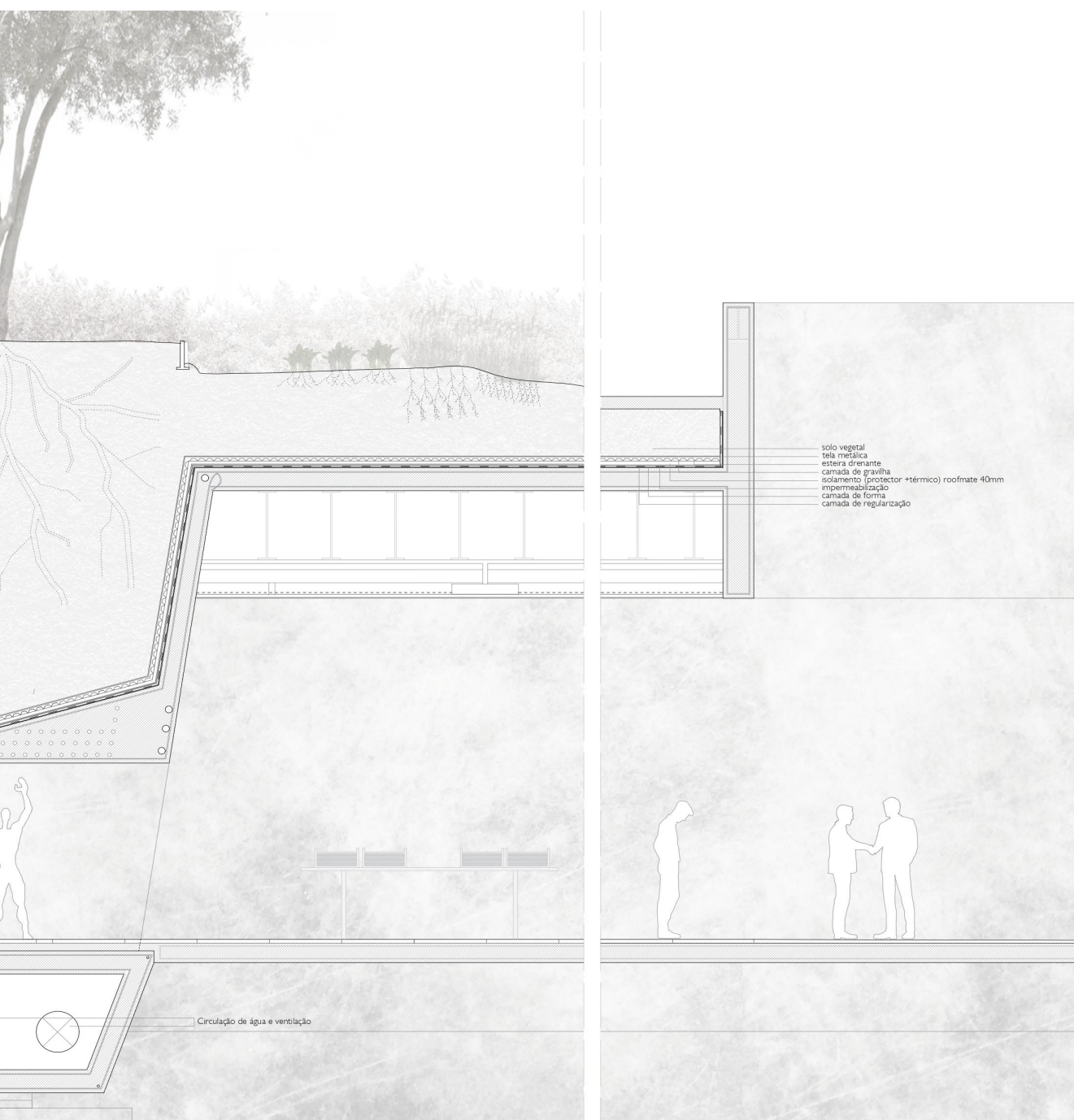


Espaço público de circulação, corredor exterior que pode ser percorrido mesmo quando o Mercado não está em funcionamento



Produção e venda, com hortas comunitárias na cobertura e com a possibilidade de comércio no piso do Mercado, criando um metabolismo no edificado

FIG. 93. Corte CC'



Presença matérica, sendo possível sentir a presença da cobertura vegetal no piso do Mercado com a diferença de cotas das vigas que permitem a plantação de árvores de maior porte

Relação interior/externo, criada pelas entradas que luz que permitem um contacto permanente com o ambiente natural e com a vegetação da cobertura



A sensação de contraste entre o interior e exterior é acentuada pela materialidade, através do betão feito com inertes do lugar, e a matéria vegetal que perfura o espaço.

FIG. 94. Fotomontagem interior do mercado





A **plantação das árvores é ortogonal e rígida**, sugerindo um ponto de vista para Monsanto e para o espaço sob o Eixo Norte-Sul, com aberturas para espaços de contemplação mais privados e vistas para o Vale de Alcântara

FIG. 95. Fotomontagem da cobertura



Considerações finais

Em janeiro de 2021, a Câmara Municipal formalizou a área de intervenção da envolvente da Estação de Campolide como uma ARU (Área de Reabilitação urbana) definindo uma série de objetivos que compreendem uma transformação do sítio.

O projeto responde a vertente pública dos objetivos, clarificando uma ligação entre malhas urbanas dispersas e sistemas naturais verdes. Refere-se com isto: aos objetivos de qualificação ambiental propostos no documento da ARU, que mencionam a importância de uma continuidade ecológica através de parques verdes de recreio e produção que relacionem o Corredor verde de Monsanto com o Corredor Verde de Alcântara, o incentivo de plantações de vegetação ripícola adjacente às linhas de água, promover a biodiversidade através do reforço da vocação pedagógica e de produção da Quinta do José Pinto, e a proteção das vistas, para o Aqueduto das Águas Livres e para o Vale de Alcântara; e na qualificação do espaço público, na promoção de espaço público que neutralize o impacto negativo das infraestruturas pesadas. Além disso pretende através da vertente programática, introduzir um programa que se distribua em comércio local, oficinas e outros ofícios de pequena dimensão- além do Mercado.

A proposta pretende construir um edifício que ligue as duas margens do vale de alcântara, levando ao extremo o conceito de Gonçalo Ribeiro Telles de uma Paisagem Global, entre o artifício e a natureza como conjunto benéfico para a cidade, valorizado e exigido pelas pessoas. A compreensão desta dualidade, coloca em evidência a ligação entre a cidade e Monsanto, como possibilidade de continuidade num ponto de agregação entre ambos, numa construção que devolva a memória do solo transformado.

O ensaio, como projeto, assenta numa premissa muito simples- o contraste: entre cidade e o campo, entre a violência das infraestruturas de circulação e a delicadeza da paisagem natural, entre o continuum naturale e culturale de Francisco Caldeira Cabral, entre betão e solo vegetal, entre o artifício e a natureza. Como refere Gonçalo Ribeiro Telles, só através deste contraste é que as cidades podem evoluir e perdurar.

Bernardo Soares (heterónimo de Fernando Pessoa) pede para estar no campo, de forma a voltar a gostar da cidade.

Talvez não seja preciso sair dela.

Fontes Bibliográficas

Livros e teses

ALVES, Rui Manuel Vaz - Arquitetura, cidade e caminho de ferro: as transformações urbanas planeadas sob a influência do caminho de ferro. Coimbra: [s.n.], 2015. Tese de doutoramento. Disponível na WWW: <http://hdl.handle.net/10316/29052>

AUGÉ, Marc, in Não-Lugares – introdução a uma antropologia da sobremodernidade, Lisboa, Ed. Letra Livre. 1992

BULHÃO PATO, Raimundo António de, Quinta da Rabicha, in Memórias, Lisboa, 1894

CORBUSIER, Le, Por uma Arquitetura; Ed. Perspetiva; São Paulo, 2009

CORBUSIER, Le, Oeuvre Complète 1938-1946; publiée par W.Boesiger; Les Editions d'Architecture Zurich; Volume 4

CABRAL, Francisco Caldeira; TELLES, Gonçalo Ribeiro; in A Árvore em Portugal, Ed. Assírio e Alvim, 1999

CABRAL, F.C., in O Continuum Naturale e a conservação da natureza. Lisboa: Serviços de Estudos do Ambiente, 1980

COSTA, Lúcio, in Plano Piloto de Brasília, 1956

DURISCH, THOMAS, in Peter Zumthor: Buildings and Projects 1985-2013 (5 Vol Set), Vol.II 1990-1997, Verlag Scheidegger and Spiess, 2019

HOWARD, Ebenezer, in Garden Cities of Tomorrow, London:Ed. S. Sonnenschein & Co., Ltd. 1902

LAURIE, Michael, in Introducción a la arquitectura del paisaje, Editora GG, 1983

MACHADO, Júlio César, in A vida alegre..., Lisboa, Ed.de Mattos Ferreira & C.a, 1880

MARQUES DA COSTA, Eduarda, in Atlas Digital da Área Metropolitana de Lisboa- Capítulo Socio-Economia, Lisboa: Câmara Municipal de Lisboa, 2017

MARTINS, João - Bairro da Liberdade: Uma abordagem sobre Habitação Degradada e Realojamento [Em linha]. Lisboa: ISCTE, 2009. Dissertação de mestrado. [Consult. 23 de Fevereiro de 2021] Disponível em [www:<http://hdl.handle.net/10071/2030>](http://hdl.handle.net/10071/2030)

NORBERG-SCHULZ, in Genius loci. Towards a phenomenology of architecture. Londres, Ed. Academy Editions, 1980

RIBEIRO TELLES, Gonçalo, in Prefácio de Fundamentos da Arquitetura Paisagista de Francisco Caldeira Cabral, Ed. Instituto da Conservação da Natureza, Lisboa, 2003

RIBEIRO TELLES, Gonçalo, in Utopia e os Pés na Terra, Lisboa, Instituto dos Museus, 2003

RIBEIRO TELLES, Gonçalo, Plano Verde de Lisboa, Colibri, Lisboa, 1997

ROSSI, Aldo, in Arquitetura da Cidade, Edições 70, Lisboa 2018

SEQUEIRA, Marta, in Para um espaço público: Le Corbusier e a tradição Grego-Latina na cidade moderna, Textos universitários de ciências sociais e humana; Fundação Calouste Gulbenkian, Fundação para a ciência e tecnologia, Ministério da ciência, tecnologia e ensino superior; Fevereiro 2012

SILVA, Augusto Vieira, in A evolução paroquial de Lisboa” e “Notícias históricas das freguesias de Lisboa, in Dispersos, vol. I. Lisboa: Câmara Municipal de Lisboa, 1954

SOARES, Bernardo Soares, in Livro do Desassossego, Ed. Tinta da China, Lisboa ,2013

SORIA Y MATA, Artur, in La Ciudad Lineal, 1921, originalmente publicado no Jornal El Progreso em 1884

STEENBERGEN, Clemens REH, Wouter, in arquitectura y paisaje, Editora GG, Barcelona, 2001

Entrevistas

CHAVES, Luís; ARANHA, Maria do Rosário- Entrevista de Luís Chaves (Minha Terra) e Maria do Rosário Aranha (INDE) a Gonçalo Ribeiro Telles- “A Paisagem é tudo” disponível em <https://www.minhaterra.pt/a-paisagem-e-tudo-entrevista-a-goncalo-ribeiro-telles.T13570.php>

RAMALHETE, Filipa; LOPES, João Caria – Entrevista à Inês Lobo. Estudo Prévio 13. Lisboa: CEACTION/UAL – Centro de Estudos de Arquitectura, Cidade e Território da Universidade Autónoma de Lisboa, 2018. ISSN: 2182-4339 [Disponível em: www.estudoprevio.net]. DOI:

RIBEIRO, Anabela Mota- Entrevista conduzida por Anabela Mota Ribeiro, Exposição “Paisagem” J. Carrilho da Graça, disponível em: <https://anabelamotaribeiro.pt/joao-luis-carrilho-da-graca-115979>

VELOSO, Tiago- Entrevista de Tiago Veloso (Revista Jardins) a Gonçalo Ribeiro Telles. “GONÇALO RIBEIRO TELLES: “SOU FASCINADO PELAS PAISAGENS QUE TENHAM RELAÇÃO COM A HISTÓRIA” disponível em: <https://revistajardins.pt/goncalo-ribeiro-telles-fascinado-pelas-paisagens-tenham-relacao-historia/>

Consulta

Câmara Municipal da Amadora
<https://www.cm-amadora.pt/desporto-lazer/parques-e-jardins/666-parque-aventura.html>

Câmara Municipal de Lisboa
<https://www.lisboa.pt/cidade/ambiente/estrutura-ecologica/corredores-verdes/vale-de-alcantara>

Plano Geral de Drenagem de Lisboa 2016-2030, Câmara Municipal de Lisboa, 2015
https://www.lisboa.pt/fileadmin/cidade_temas/ambiente/qualidade_ambiental/documentos/PlanoGeralDrenagem_2016_2030.pdf

Catálogo Exposição “Do Rossio a Campolide: Estação e Túnel do Rossio, REFER, 2008
https://www.ocomboio.net/PDF/refer/refer_exporossio_catalogo.pdf

Câmara Municipal de Lisboa- Plano Municipal dos Mercados de Lisboa 2016-2020, Lisboa, 2016
https://www.lisboa.pt/fileadmin/cidade_temas/comercio_turismo/documentos/PMM_versao_final_7_nov.pdf