

## ÍNDICE

01 abstract

02 resumo

03 índice

04 Lisboa, “a boa forma da cidade” e “a imagem da cidade”

05 ‘promenade architecturale’ e o acto de andar como prática estética

05.1 o acto de andar . percurso

06 in-between

06.1 in-between como espaço habitado : passagens de nível, elevadores e miradouros

**07 LISBOA** topografia - elevadores e miradouros

**08 LISBOA . MONSANTO** identidade do território

**09 MONSANTO** espaço in-between

09.1 diagrama existente + percursos de nível propostos

09.2 percurso de nível proposto AA’

09.2.1 passagem de nível AA’

09.2.2 passagem de nível AA’ + ligação vertical + teatro

09.3 teatro

09.4 percurso de nível proposto BB’

09.4.1 passagem de nível BB’

09.4.2 passagem de nível BB’ + ligação vertical

09.5 percurso de nível proposto CC’

09.5.1 passagem de nível CC’

09.6 passagem de nível corte construtivo

010 transformação do ‘não lugar’ em ‘lugar’ . espaço ‘in-between’ around the city

011 índice de imagens

012 bibliografia

## **ABSTRACT**

### **what defines Monsanto? what is the human being in Monsanto?**

In order to answer these questions, I chose three different themes, where the human being is the main character: its mobility, scale and experience are the predominant factors to define the project in Monsanto.

Monsanto, artificial, such as Lisbon, can be considered a "non-place", the opposite of an anthropological place, whose relationship between space and social pertain to identity, history and relationship. Monsanto has suffered transformations can thus be characterized by Marc Augé's concept: supermodernism - excess of time, space and the individual. The notions of 'place' and 'non-place' are clearly extreme notions that conclude that there are 'non-places' in all 'places' and all 'non-places' (Monsanto) can be transformed into 'places' (Lisbon). "Places and Non-Places correspond to concrete spaces but also to attitudes, to postures, to relationship that individuals have within the spaces where they live or that they go through." <sup>1</sup> The author, with such a proposal, intended to reveal the prominence of the conversion of a 'non-places' to a 'places', transformed by the intervention and scale of a human being.

Space, time and motion are three major premises in the dissertation that intend to justify the importance of the act of walking as an "aesthetic practice", facing new sensory and visual perceptions through the traversed space and through the composition between the body and the object. The act of wandering emerges not only as a landscape configuration tool, but also as an autonomous art form, an aesthetic instrument of knowledge and physical modification of the traversed space that becomes human intervention and which transforms the 'non-places' into current territories in the city. Walking can be a cognitive and creative act that can transform symbolically and physically both the space and the anthropic spaces.

The project aims to illustrate how the pedestrian mobility takes place in a space marked by major, high traffic routes, as well as to complement the existing track with a reflection on the social and cultural consequences of a territorial transfiguration of this scale, focusing on the importance and need for humanization. It is essential that there is continuity between all the elements of the public space in the mobility system.

To dive deep into roots, breath above the treetops. Reflection upon and study the relationship between human beings and the environment lived in the trees, in contrast to the environment created by the level crossing where the horizon is the visual limit.

KEY - WORDS : human scale . mobility . space

## **RESUMO**

### **o que define Monsanto? o que é o ser humano em Monsanto?**

De forma a responder a estas interrogações, escolhi três temas diferentes como ponto de partida, onde o ser humano é o protagonista: a sua mobilidade, a escala e experiência são os factores predominantes para definir o projecto em Monsanto.

Monsanto, artificial, tal como Lisboa, pode ser considerado um “não-lugar”, o oposto de um lugar antropológico, cuja relação entre o espaço e o social são identitários, históricos e relacionais. Monsanto sofreu transformações e pode ser caracterizado pelo conceito pensado por Marc Augé: sobremodernidade - excesso de tempo, de espaço e da figura do indivíduo. As noções de ‘lugar’ e ‘não-lugar’ são claramente noções limites, onde se conclui que há ‘não-lugares’ em todos os ‘lugares’ e que todos os ‘não-lugares’ (Monsanto) se podem transformar em ‘lugares’ (Lisboa). *“Lugares e Não-Lugares correspondem a espaços muitos concretos mas também a atitudes, a posturas, à relação que os indivíduos mantêm com os espaços onde vivem ou que eles percorrem”*.<sup>1</sup> O autor, tal com a proposta, pretendem revelar a importância da transformação dos ‘não-lugares’ em ‘lugares’, transformados pela intervenção e escala humana.

Espaço, tempo e movimento são três temas importantes na dissertação de mestrado. Pretendem justificar a importância do acto de caminhar enquanto “prática estética”, novas percepções sensoriais e visuais do espaço percorrido e de composição entre o corpo e o objecto. O acto de deambular surge não só como ferramenta de configuração da paisagem, mas também como uma forma autónoma de arte, um instrumento estético de conhecimento e de modificação física do espaço atravessado, que se transforma em intervenção humana e que transforma os ‘não-lugares’ em territórios actuais da cidade. Andar pode ser um acto cognitivo e criativo capaz de transformar simbólica e fisicamente tanto o espaço natural como o antrópico.

O projecto pretende ilustrar o modo como se processa a mobilidade pedonal num espaço marcado por grandes vias de circulação automóvel, bem como complementar o percurso existente com uma reflexão sobre as consequências sociais e culturais de uma transfiguração territorial com esta dimensão, focando a importância e a necessidade de humanização. É fundamental que exista uma continuidade entre todos os elementos do espaço público num sistema de mobilidade.

Megulhar nas raízes, respirar acima das copas das árvores. Reflexão e estudo sobre a relação entre o ser humano e o ambiente vivido no meio das árvores, em contraste com o ambiente criado pelas passagens de nível onde o horizonte é o limite visual.

**PALAVRAS - CHAVE :** escala humana . mobilidade . lugar

---

<sup>1</sup> Marc Augé, "Não-Lugares", 90, 2005, pg

## **LISBOA, "A BOA FORMA DA CIDADE" E A "IMAGEM DA CIDADE"**

Existe hoje, em Portugal, a necessidade e urgência de dinamizar e reabilitar o espaço urbano tanto a nível social e económico como ambiental e arquitectónico; dar qualidade ao espaço construído, aos não-lugares, aos espaços vazios, aos espaços artificiais, bem como aos monumentos e aos edifícios culturais privados e públicos. Transformar, desenvolver, reabilitar, requalificar e modificar em função de uma reutilização equilibrada e de uma redefinição do território são intervenções específicas que fazem parte do processo de enriquecimento de uma cidade e das exigências básicas do bem estar do homem, tendo sempre como ponto de partida a sua escala e a maneira como se identifica nestes diferentes ambientes.

O tema da cidade e a maneira como a vemos e apreendemos é importante na compreensão desta proposta de trabalho para percebermos as diferentes escalas e a importância da estratégia geral bem como tudo funciona em conjunto.

O crescimento e a modernização de Lisboa tem introduzido equilíbrios na estrutura urbana, nomeadamente no ambiente do espaço público, do espaço colectivo e no suporte da vida colectiva da cidade, onde o ser humano interage e realiza diversas actividades sociais aumentando a sua utilização e apropriação.

Lisboa, a cidade mais ocidental da Europa continental, a mais importante de Portugal, assume geograficamente uma posição privilegiada na Península Ibérica. Localizada na margem direita do Rio Tejo, é a capital mais ocidental da Europa, situada no Oceano Atlântico. Constitui um dos portos mais importantes da Europa, tanto comercialmente como do ponto de vista turístico. Estabelece uma relação única com o rio. Lisboa é conhecida por ser a cidade das sete colinas, havendo uma enorme variedade de panoramas para descobrir, seja uma vista para o rio ou panorâmicas urbanas que nos mostram como a cidade. É um organismo vivo em constante mutação, onde a vitalidade pode ser encontrada nos diferentes espaços e edificações, nas ruas e avenidas onde o acto de caminhar entra como “prática estética” e transforma ao mesmo tempo que delimita o espaço em função das necessidades, através da qual percebemos a cidade e as suas partes constituintes, como é explicado na obra “a imagem da cidade” de Kevin Lynch. Apresenta variações topográficas acentuadas, entre a cota 3 e a cota 227, sendo a altitude máxima no Parque Florestal de Monsanto. Esta condição topográfica é explicada através do crescimento da cidade em relação ao rio, e através de sucessivas plataformas e artificializações do território que foram materializadas em miradouros e com propostas de elevadores para a ligação de cotas.

Tanto os miradouros como os elevadores são das atrações turísticas mais conhecidas de Lisboa, constituindo e juntamente com a mobilidade pedonal, uma das melhores formas para conhecermos a cidade, onde conseguimos ter uma melhor noção dos conceitos apresentados por Kevin Lynch no livro “a boa forma da cidade”. Lisboa conta com inúmeros miradouros que mostram as vistas panorâmicas da cidade.

Kevin Lynch, o autor de duas das obras mais famosas e influentes da história do urbanismo, “a boa forma da cidade” e “a imagem da cidade” referidos no texto anterior, teve influência no pensamento do trabalho proposto e na maneira como vemos e sentimos o espaço.

Na obra “a boa forma da cidade”, o autor destaca a maneira como percebemos a cidade, explicando-a através de três diferentes percepções do espaço: a imagem física, a que veríamos num mapa; a imagem colectiva comum a um grupo de pessoas que utilizam o mesmo espaço durante um determinado período de tempo, ou até uma vida inteira; e a imagem individual impregnada de todos os sentidos e que define uma imagem muito pessoal que cada pessoa tem da cidade. Estas imagens mostram os três níveis de percepção e não estão directamente relacionadas com o espaço em si, mas com o elemento observador que ao fazer uma abordagem espontânea do espaço que o circunda não diferencia a parte técnica da parte emocional. Na obra “a imagem da cidade” através da qual percebemos a cidade e as suas partes constituintes, partindo da relação e percepção que o ser humano tem com a cidade, bem como a imagem e a maneira como nela se localiza, conclui que é impossível apreender toda a cidade de uma só vez, e que a melhor maneira de o fazer é descobrindo a cidade passo a passo.

Como conclusão o autor define o factor tempo como um elemento essencial, dado que a percepção do espaço é feita aos poucos e que nada é experimentado individualmente, e sim, sempre, em relação à sua envolvente. Identifica também cinco elementos determinantes: os caminhos, os limites, os bairros, os pontos nodais e os marcos, que apesar da aparente ‘universalidade’ e de terem determinadas associações com partes da cidade, não podem ser completamente generalizados, porque nem tudo pode ser generalizado - cada cidadão tem diferentes memórias e significados, no entanto a escala humana é comum a todos e o conforto e facilidade de movimentação são impregnantes para o desenvolvimento da estratégia geral.

*“O interesse do Homem pelo espaço tem raízes existenciais: deriva de uma necessidade de adquirir relações vitais no ambiente que o rodeia adquirir sentido e ordem a um mundo de acontecimentos e de acções. Basicamente orienta-se a ‘objectos’, ou seja, adapta-se fisiologicamente às coisas físicas, influencia as outras pessoas e é influenciado por elas, e capta as realidades abstractas ou ‘significados’ transmitidos pelas diferentes linguagens criadas com o sentido de comunicar. A sua orientação para os diferentes objectos pode ser cognitiva ou afectiva, mas em qualquer dos casos deseja estabelecer um equilíbrio dinâmico entre ele e o ambiente que o rodeia”.<sup>2</sup>*

As relações vitais feitas no ambiente são adquiridas através do reconhecimento dos diferentes espaços atravessados pelo ser humano. Com esta citação pretendo justificar a importância do homem no espaço e como se relaciona com a envolvente bem como explicar de que maneira as duas obras de Kevin Lynch se enquadram na proposta.

---

<sup>2</sup> Norberg - Shulz, Christian, "Existencia, Espacio y Arquitectura", Blum, 1975, pg9

## 'PROMENADE ARCHITECTURALE' E O ACTO DE ANDAR COMO PRÁTICA ESTÉTICA

Os casos de estudos bibliográficos escolhidos, 'promenade architecturale' e andar como prática estética para a explicação dos temas apresentados e têm como objectivo expor as diferentes possibilidades da relação do ser humano com a arquitectura e como se movimenta no espaço, de maneira conceptual e experiencial, sendo o espaço conceituado e avaliado a partir do acto de andar, da qualidade desse passeio, do modo como se estabelece a relação entre o corpo e o movimento. O conceito de espacialidade que define forma do espaço e a direcionalidade a ela inerente, são naturalmente dados pelo corpo, pelo modo como ocorre a acomodação dos corpos no espaço e tanto Francesco Careri como Le Corbusier dão importância ao ser humano no espaço natural ou artificial com pensamentos e propostas de como é que este se movimenta no espaço.

Corbusier materializa o percurso e cria a paisagem defendendo o conceito da "promenade architecturale", (passeio arquitectónico), constituído por eixos, axialidades e quebras de axialidades, inflexões, integração e segregação, mais visível ou menos visível, mais acessível ou menos acessível definindo todos os elementos, sensações, construções e como o espaço é descoberto são as características de uma estratégia conceptual que estruturam o espaço e controlam todos os pontos do percurso. Já Careri propõe ao corpo humano a descoberta dos espaços e do território, onde o próprio tem liberdade para explorar e criar o seu próprio percurso, onde percorrer o espaço nasce da necessidade natural do homem de se movimentar provocada pelo instinto de sobrevivência, onde *"a paisagem urbana surge na maioria das vezes como uma sucessão de surpresas e revelações súbitas"*.<sup>3</sup>

Apesar de conceitos opostos, são ambos importantes para a compreensão da proposta que tem como base o existente do Monsanto artificial e como novo a proposta de construção de três passagens de nível e ligações verticais de forma a conseguir um percurso de nível, seguindo o pensamento de Corbusier, onde todos os espaços são controlados e pensados pela arquitectura, bem como pela liberdade e possibilidade de exploração que é feita através do acto de caminhar que transforma a paisagem e que Careri defende como sendo a nova ordem estabilizadora do território. O percurso e a experiência resulta das diferentes sensações emitidas e processadas pelo corpo que interage e se relaciona com o exterior, que experimenta, percebe e absorve. É o homem, ou o corpo humano, que assume o papel preponderante no raciocínio arquitectónico, sendo que a escala e a identidade do lugar têm de ser pensadas em função deste, pois o corpo humano e o espaço definem e complementam-se.

*"Through walking, the walker makes the space exist as well as emerge... Unfortunately, this act cannot be recorded on a map as existing, as the map undermines the point of place, the experience"*.<sup>4</sup> Os campos visuais que ocorrem ao longo de um percurso e os efeitos visuais mais expressivos fazem

---

<sup>3</sup> Cullen, Thomas Gordon, "Paisagem Urbana", São Paulo: Martins Fontes, 2006, pg11

<sup>4</sup> Heise, Thomas, "Urban Underworlds: a geography of twentieth-century american literature and cultures", pg

parte da leitura cinética do espaço urbano. São estes elementos que identificam a imagem existente e que criam a sensação de descoberta dos diversos elementos da paisagem, as suas características e qualidades.

## **O ACTO DE ANDAR . PERCURSO**

Na escala urbana encontramos a cidade definida pela actividade humana, onde o homem se identifica com a densidade humana porque esta altera a natureza tornando-a também artificial, sendo a diferença ambiente transformado. A identidade dos aspectos físicos da cidade, nas ruas, nos bairros e a percepção de densidade e de relações topológicas, as relações espaciais que se estabelecem no espaço de referências elementares como dentro, fora, perto e longe, como acontece no acto de caminhar e na orientação no espaço. “Tão logo tenhamos aprendido a experienciar a nós mesmos, solitários, como centros do espaço – um espaço cujas coordenadas se interceptam sobre nós – teremos então achado o precioso cerne, o investimento inicial pode-se dizer, no qual toda a criação arquitectónica está baseada. Uma vez que uma imaginação activa captura esse germe e o desenvolve de acordo com as leis dos eixos direccionais – leis essas inerentes mesmo ao menor núcleo de toda e qualquer ideia espacial – a semente da mostarda se tornará então numa árvore e todo um mundo nos envolverá. O senso de espaço (raumgefühl) e a imaginação espacial (raumphantasie) pressionam na direcção da criação espacial (raumgestaltung); numa busca de satisfação através da arte. Chamamos essa arte arquitectura; de um modo directo, a criadora do espaço (raumgestalterin).<sup>5</sup>

*“Os corpos não apenas se deslocam mas geram espaços através de seus movimentos”<sup>6</sup>, um homem em movimento que vai traçando as directrizes e delimitando o espaço em função das necessidades, constrói um acto contínuo e quotidiano de andar e a deslocação dos corpos no espaço resultam em marcas ‘artificiais’ na paisagem, determinando a forma como o corpo se relaciona com a envolvente. “.... A acção de atravessar o espaço nasce da necessidade natural de mover-se afim de encontrar informações indispensáveis para a própria sobrevivência. Uma vez que estas necessidades primárias foram satisfeitas, o acto de andar converteu-se numa acção simbólica que permitiu que o Homem habitasse o mundo. Ao modificar os significados do espaço percorrido, o percurso transformou-se na primeira acção estética que penetrou nos territórios do caos, construindo uma nova ordem sobre cujas bases desenvolveu-se a arquitectura dos objectos colocados nele”.<sup>7</sup> O acto de caminhar enquanto ‘prática estética’ é um acto cognitivo capaz de transformar fisicamente tanto o espaço natural (não-lugar) como o lugar antrópico, tanto o território como a paisagem. A prática de andar é consequente com a necessidade de ver paisagens bem como criar paisagens, “caminhar como forma de intervenção*

---

<sup>5</sup> Schmarsow, August, "The Sense of Architectural Creation", Empathy, Form and Space, pg28

<sup>6</sup> Tschumi, Bernard, "Architecture and Disjunction", MIT Press, Cambridge, Mass, 1995, pg162

<sup>7</sup> Careri, Francesco, "Walkscapes . El andar como practica estética", Gustavo Gilli, SA, 2002, pg25

*urbana*”, que reflecte a evolução e a necessidade natural de movimentação do homem. “O acto de caminhar converte-se num acto simbólico, que permite ao Homem habitar o mundo”.<sup>9</sup> O acto de caminhar estabiliza o caos do território e assume o movimento como um acto primário de transformação física do território, bem como a prática estética de transformação simbólica da paisagem.

## **IN-BETWEEN**

IN-BETWEEN, elemento criador de espaços de transição integrado num sistema de percursos próprios que liga realidades adjacentes. Reafirma as propriedades e as características do limite, sendo ele próprio limite e espaço liminar.

O espaço ‘in-between’ surge como o espaço de ligação na cidade, que dissolve a relação entre polaridades opostas. Espaço este que permite reflexões e relações que podem ser construídas e desenhadas ao longo do tempo, dando um novo significado ao lugar. Este espaço é a concepção simbólica que agrega sistemas de duas partes e possibilita a conexão fluida entre ambos, permitindo uma transformação. Estes novos espaços de ligação farão parte de um percurso proposto que ligará pontos nodais que dará aos intervenientes uma nova relação com a envolvente e um novo limite visual, uma nova experiência do acto de caminhar, bem como uma nova noção das três diferentes percepções do espaço.

*“O propóstio existencial do construir (arquitectura) é fazer um sítio tornar-se um lugar, isto é revelar os significados presentes de modo latente no ambiente dado”.*<sup>10</sup> As polaridades espaciais constroem lugares intermédios - in-betweens - que articulados configuram a transição, capaz de restabelecer o equilíbrio entre opostos revelando os elementos presentes do ambiente. O objectivo maior será a criação de um lugar que pela sua dualidade dê espaço à imponderabilidade, *“às múltiplas actividades, desejos, necessidades e fraquezas do homem”.*<sup>11</sup>

O espaço ‘in-between’ surge também como uma expressão da necessidade do ser humano de estabelecer uma relação faseada nos diferentes meios e espaços e as polaridades opostas, *“mantém-se reconhecíveis como opostos e enriquecem-se mutuamente; o seu sentido será reforçado quando são observados a partir do seu extremo”.*<sup>12</sup>

A ideia do espaço ‘in-between’ sobre o ponto de vista da criação de uma nova identidade espacial, social e cultural, independentemente das estruturas que lhe dão significado, implica a noção de transição. Assim os espaços ‘in-between’ procuram activar com a sua dimensão e em conjunto, as diferentes unidades que lhe são adjacentes. Segundo Van Eyck, todos os lugares deveriam ser lugares

---

<sup>8</sup> Careri, Francesco, "Walkscapes . El andar como practica estética", Gustavo Gilli, SA, 2002

<sup>9</sup> Careri, Francesco, "Walkscapes . El andar como practica estética", Gustavo Gilli, SA, 2002

<sup>10</sup> NESBBIT, Kate, "Uma nova agenda para a arquitectura: antologia teórica" (1965-1995), CosacNaify, 2008, pg454

<sup>11</sup> Eyck, Aldo Van, carta para Alison Smithson e Peter Smithson, 1954, Francis Strauven, pg260

<sup>12</sup> Cf. Martins, João Paulo, pg257



intermédios e intermediários, articulados e articuladores de transições, capazes de construir e evidenciar aquilo que se encontra separado. Interessa valorizar a ambivalência do espaço 'in-between' e encontrar o equilíbrio entre as polaridades espaciais.

O espaço 'in-between' é normalmente inserido num contexto de espaços interior-exterior, onde preserva a identidade do interior e do privado, ao mesmo tempo que a relaciona com o exterior, o público. *"The contemporary concept (call it sickness) of spatial continuity and the tendency to erase every articulation between spaces, i.e. between outside and inside, between one space and another (between one reality and another)".*<sup>13</sup> Neste trabalho o espaço 'in-between' não se vai inserir num contexto de espaços interior-exterior mas sim ao espaço que liga dois pontos opostos, que liga a natureza à arquitectura e transforma as polaridades espaciais em espaços contínuos.

## **IN-BETWEEN COMO ESPAÇO HABITADO : PASSAGENS DE NÍVEL, ELEVADORES E MIRADOUROS**

*"A cidade pode ser redescoberta. Em cada caminhada, em cada passeio de bicicleta, podemos vislumbrar novos horizontes sobre a nossa cidade. Longe do volante; a pé, de autocarro, de comboio ou até de elevador abre-se o campo de visão sobre o espaço que habitamos. A cidade parece que cresce...."*<sup>14</sup> Os percursos pedonais são os principais elementos estruturadores da percepção ambiental numa cidade. É a rede pedonal que garante a mobilidade das pessoas na cidade sendo um factor determinante para a boa qualidade de vida nos meios urbanos, e quanto mais percorridos forem estes percursos pedonais, mais vivida a cidade é pelos seus habitantes, dado que a percepção do espaço é feita aos poucos e que nada é experimentado individualmente, e sim, sempre, em relação ao seu entorno.

*"São canais ao longo dos quais o observador costumeiramente, ocasionalmente, ou potencialmente se move. Podem ser ruas, calçadas, linhas de trânsito, canais, estradas-de-ferro".*<sup>15</sup> O espaço 'in-between', proposto para a estratégia geral em Monsanto, é materializado como uma travessia pedonal de nível que estabelece a ligação entre dois pontos opostos, separados por uma topografia acidentada, que permite a circulação de peões e de ciclistas de forma a melhorar a mobilidade pedonal existente nesta área. O espaço 'in-between' materializado em conceito arquitectónico resulta em elementos estruturadores do tecido urbano, como os miradouros, os acessos verticais e as passagens de nível pedonais que permitem a ligação entre dois pontos opostos, no caso do miradouro há uma ligação visual com o horizonte, os acessos verticais ligam duas cotas opostas e as passagens de nível ligam duas cotas iguais separadas por um desnível considerável.

---

<sup>13</sup> Eyck, Aldo Van, "Complexity and Contradition", pg82

<sup>14</sup> viver as cidades : programa polis : os projectos e as obras de mobilidade . lisboa : MAOTOR, 2007 pg28

<sup>15</sup> Lynch, Kevin, "E a Imagem da Cidade", 1960, pg47

O elemento miradouro neste espaço 'in-between' é o resultado da ligação de dois pontos elevados e estabelece uma relação com o horizonte, com o topo das copas das árvores e com a cidade de Lisboa. Os miradouros fazem parte da identidade da cidade de Lisboa, constituindo referências urbanas que comportam uma grande riqueza cultural do sistema territorial. Em todos os miradouros da cidade, como o Miradouro da Graça, o Miradouro da Penha de França, o Miradouro da Senhora do Monte, Miradouro de Santa Catarina, o Miradouro de Santa Luzia, o Miradouro de Santo Estevão, o Miradouro de São Pedro de Alcântara, Miradouro do Castelo de São Jorge, Miradouro das Portas do Sol (....) as pessoas sentam-se e assistem ao espetáculo de Lisboa. Nas passagens de nível propostas, no espaço 'in-between' materializado como miradouro, as pessoas podem, também, sentar-se e assistir à envolvente por cima da copa das árvores.

O elemento elevador neste espaço 'in-between' é o resultado da ligação de dois pontos de cota que estabelece uma ligação de cotas, que facilita e promove "o acto de caminhar". Os elevadores da cidade, o elevador de Santa-Justa, o elevador da Glória, o elevador da Bica continuam abertos ao público promovem a mobilidade pedonal e facilitam a ligação entre cotas na cidade das 7 colinas.

## **LISBOA TOPOGRAFIA - ELEVADORES E MIRADOUROS**

### **elevadores de lisboa**

A Lisboa antiga contava com diversos projectos de ligações de cotas verticais que venciam e facilitavam a mobilidade pedonal na cidade das 7 colinas, o primeiro foi construído em 1884, o elevador da Lavra e percorre 188 metros de extensão, o segundo em 1885, o elevador da Glória, percorre 265 metros de extensão, em 1892 o elevador do Chiado e o elevador da Biblioteca, em 1893 o elevador da Bica que percorre 283 metros, o elevador de Santa Justa construído em 1902 e mais recentemente o elevador do Castelo, construído em 2013. O elevador do Chiado e da Biblioteca são os únicos que já não se encontram em funcionamento e todos estes elevadores (à excepção do elevador do Castelo) foram projectados por Raoul Mesnier du Ponsard, que resultaram de um programa de beneficiações públicas, no final do século XIX para facilitar à população da cidade das sete colinas, ajudando-a a vencer a topografia acidentada natural de Lisboa.

Para casos de estudo elegi elevadores que chegaram com sucesso aos dias de hoje, cujo interesse e importância no dia a dia dos habitantes ainda faça a diferença.

O elevador da Bica projectado pelo engenheiro português de origem francesa Raoul Mesnier du Ponsard é o ascensor mais típico da cidade de Lisboa, com mais de um século de existência e classificado como monumento nacional. É um dos elevadores mais visitado por turistas.

O elevador da Bica está situado na rua da Bica de Duarte Belo e faz a ligação entre a rua de São Paulo e o largo do Calhariz. A rua da Bica de Duarte Belo, com 283 metros, é a espinha dorsal do bairro da Bica, e, em cerca de 70 dos 283 metros, a via é não-exclusiva e partilhada por trânsito automóvel restrito a moradores e tráfego de emergências. A entrada pela Rua de São Paulo é feita a partir do

interior de um edifício, e no largo do Calhariz a entrada no funicular é feita na rua.

O elevador de Santa Justa foi inaugurado a 10 de Julho de 1902 e foi projectado pelo engenheiro Raoul Mesnier du Ponsard. O elevador vertical liga a rua de Santa Justa, à rua do Carmo e vence uma cota de 30 metros. Em 1902 foi considerada uma obra arrojada atendendo ao desnível vencido e à estrutura de ferro fundido, enriquecido com trabalhos em filigrana.

O elevador do castelo, projectado pelo arquitecto João Pedro Falcão de Campos, que faz a ligação entre a baixa lisboeta e o castelo de São Jorge, liga cotas entre colinas, segundo uma estratégia que ajuda também a revitalizar e a requalificar a envolvente. É um projecto que integra diferentes intervenções no espaço público e no edificado. Com este novo elevador e percurso proposto para facilitar a ligação entre as duas cotas, que promoverá a mobilidade física dos cidadãos, e a ligação aos acessos existentes, cruza-se com o existente e cria uma nova dinâmica vital para a cidade. Os novos percursos de acessibilidade à colina do castelo estão associados a vários programas públicos, à revitalização da envolvente, e à requalificação da rua da Vitória, onde o elevador público que liga a baixa ao castelo de São Jorge e que dá continuidade ao eixo da rua da Vitória, facilita o acesso ao largo Adelino Amaro da Costa e ao elevador público no mercado do chão Loureiro, que por sua vez liga à rua Costa do Castelo que, para além do silo automóvel, possui, ainda, um mercado e um restaurante com vista panorâmica.

### **miradouros de lisboa**

No topo das colinas de Lisboa são implantados miradouros com vista privilegiada. Miradouro São Pedro de Alcântara, Miradouro da Graça, Miradouro da Penha da França, Miradouro Senhora do Monte, Miradouro de Santa Catarina, Miradouro de Santa Luzia, Miradouro de Santo Estêvão, Miradouro do Parque Eduardo VII, Miradouro do Torel, Miradouro dos Moinhos de Santana, Miradouro da Rocha do Conde de Óbidos, Miradouro de Montes Claros e o Miradouro do Cais das Colunas, e para caso de estudo escolhi o miradouro das Portas do Sol, não só por ser um lugar cenográfico mas por ser um espaço que aproveita a colina onde está implantado com um projecto dos Aires Mateus.

O miradouro das Portas do Sol, situado no Largo das Portas do Sol na colina de São Vicente é um dos lugares mais cenográficos da cidade, onde se consegue avistar as Igrejas de São Miguel e de Santo Estêvão, a Igreja e Mosteiro de São Vicente de Fora, o Bairro de Alfama com as suas ruas sinuosas, pátios e travessas, escadarias e desníveis que se estendem até ao Rio Tejo. O miradouro dispõe de dois terraços de 1200 metros e de 800 metros de área com esplanada e no interior uma sala de 400 metros.

O miradouro das Portas do Sol fica no topo de um parque de estacionamento vertical automático da EMEL, extremamente avançado a nível tecnológico. O estacionamento do automóvel é assegurado por um conjunto de equipamentos que de forma automática deslocam o veículo em total segurança e o arrumam no lugar mais próximo que esteja disponível. É um edifício singular, tanto pela sua localização

no centro histórico de Lisboa, como pela complexa solução estrutural adoptada, com altura de 4 pisos de lajes fungiformes pré-esforçadas.

Outro projecto de ligação de cotas será o novo elevador que vai ligar o miradouro das Portas do Sol à Rua Norberto Araújo, na zona baixa de Alfama. Será um elevador que está a ser construído no interior de um edifício perto da Igreja de São Miguel, perto do miradouro. É um projecto que também surge na sequência da rede de acessibilidade assistida e de passeios pedonais que irá ligar a costa do Castelo à baixa lisboeta.

## **LISBOA . MONSANTO IDENTIDADE DO TERRITÓRIO**

### **problemática de Monsanto**

A cidade moderna é pensada e desenhada em função do carro criando barreiras e apresentando perigos para o ser humano.

Monsanto, constitui cerca de 10% do concelho de Lisboa e integra sete freguesias, limitada a sul pelo estuário do Tejo, a oeste pela ribeira de Algés e a norte e a leste pela ribeira de Alcântara faz parte de uma criação da cidade moderna é considerado o grande park-way português, pensado e inspirado nos grandes park-ways onde a maior parte do tempo é passado atrás do volante contemplando o que o parque e natureza tem para oferecer.

O Parque Florestal de Monsanto, desenvolvido pelo arquitecto Keil do Amaral, conhecido como o pulmão de Lisboa é dotado de um grande potencial, mas devido às diferentes circunstâncias sociais e físicas, nunca foi usado como tinha sido idealizado. No entendimento do arquitecto Keil do Amaral, o parque deveria ir ao encontro da tradição e da modernidade, criando um equilíbrio que desse uma certa importância ao automóvel e ao transporte público. Keil propôs uma linha de eléctrico que deambulasse por Monsanto, mas sem nunca descurar o caminho para o peão. Monsanto cumpriu com o objectivo múltiplo de ser um espaço de identidade lisboeta, de ser um grande miradouro com vista de 270º graus para a cidade de Lisboa, de ser um espaço de estar e um espaço para ser descoberto e protegido.

*“As cidades são um imenso laboratório de tentativa e erro, fracasso e sucesso, em termos de construção e desenho urbano”.*<sup>16</sup> Monsanto tanto tem de sucesso como de fracasso. É uma imensidão de verde isolada de Lisboa percorrida diariamente por carros, inclui espaços que proporcionam aos habitantes e visitantes várias actividades, tais como desportos radicais, caminhadas, actividades ao ar livre, peças de teatro, concertos, feiras, exposições e vistas únicas sobre a cidade de Lisboa, concelhos limítrofes, estuário do Tejo e Oceano Atlântico. No entanto, não são os equipamentos os mais usados em Monsanto, e não é descoberto pedonalmente, é vivido como um pedaço de cidade e não como um grande espaço verde que pertence à cidade.

---

<sup>16</sup> Jacobs, Jane, "The Death and Life of Great American Cities", 1961, pg

## resolução da problemática de Monsanto

Para contrariar o que é agora vivido em Monsanto, o projecto pretende ilustrar o modo como se processa a mobilidade pedonal num espaço marcado por grandes vias de circulação automóvel, bem como complementar o percurso com uma reflexão sobre as consequências sociais e culturais de uma transfiguração territorial com esta dimensão, focando a importância e a necessidade de humanização. É fundamental que exista uma continuidade entre todos os elementos do espaço público num sistema de mobilidade. *“Na natureza, nada se cria, nada se perde, tudo se transforma”*.<sup>17</sup>

No território em questão, e devido à sua morfologia o acto de percorrer surge de uma forma natural e como tal, pareceu-me interessante a possibilidade de cruzar o percurso óbvio resultante do ambiente exposto com a deambulação por Monsanto. Pela grande escala de Monsanto, é importante pensar numa estratégia de intervenção que não pense só em Monsanto, mas em toda a cidade de Lisboa. Da dificuldade de percorrer Monsanto a pé ou de bicicleta, surge a ideia de olhar para Monsanto e imaginar passagens de nível que vençam zonas onde o declive topográfico é maior. A estratégia propõe um sistema de três passagens de nível / miradouro que atravessam e unem dois pontos opostos de Monsanto, atravessando a A5 : a entrada pelo Aqueduto / Benfica / Campolide e o Anfiteatro Keil do Amaral, dois elementos identificadores de Monsanto que conectam todos os equipamentos existentes. A partir destes pontos gera-se a possibilidade de atravessar Monsanto a pé ou de bicicleta e de usufruir dos diferentes espaços existentes sem recorrer ao carro e às vias rodoviárias. Torna-se interessante confrontar estas duas vivências opostas, o espaço gerado e protegido pelas copas das árvores e o espaço delimitado pelo horizonte, que geram uma nova experiência e uma nova percepção do espaço envolvente. *“A maioria das nossas cidades tem perdido a escala que seria mais adequada à sua fruição enquanto espaço: arquitectura, urbanismo e coreografia, porque a medida do cidadão pedestre - que deveria ser a medida reguladora das cidades - tem sido preterida em favor do automóvel, actual meio prioritário de ocupação da cidade... Neste sentido, seria desejável que a cidade voltasse a ter como medidas de planeamento o peão e o utente do transporte público. Tal corresponderia, segundo penso, a uma ligação mais epidérmica com o espaço, à possibilidade de se instalar durabilidade no tempo de gozo da cidade”*.<sup>18</sup> Com esta citação pretendo, tal como o autor, salientar a importância da escala humana.

## MONSANTO ESPAÇO IN-BETWEEN

---

<sup>17</sup> Antoine Lavoisier

<sup>18</sup> Ribeiro, António Pinto, “Abrigos: condições das cidades e energia das culturas”, 2004, pg18

## **ESPAÇO IN-BETWEEN EM LISBOA**

As passagens de nível, as ligações verticais e os miradouros propostos de carácter público visam articular equipamentos, estruturas de lazer, de apoio e transformar Monsanto num 'lugar'. As intervenções feitas ao longo de Monsanto são de carácter urbano, dinamizadoras de espaço público, onde o ser humano descobre Monsanto passo a passo ao mesmo tempo que usufruiu dos diferentes espaços do Parque Florestal.

As passagens de nível, as ligações verticais e os miradouros são materializadas enquanto percurso de nível complementado com ligações verticais, tendo propósitos práticos no acto de andar e na apropriação do espaço público, um espaço entre o homem e a topografia acidentada de Lisboa, a cidade das 7 colinas, que podem ser também ligadas através de passagens de nível; reproduzir a estratégia geral adoptada em Monsanto na cidade de Lisboa e ligar a cidade pedonalmente e dar continuidade aos novos projectos de percursos assistidos para a cidade de Lisboa, dado a hipótese do ser humano experienciar e descobrir passo a passo a cidade, bem como transformar todos os 'não lugares' em 'lugares'.

## **BIBLIOGRAFIA**

- Augé, Marc, "Não-Lugares", 90, Lisboa, 2005 (1992)  
Careri, Francesco, "Walkscapes, El Andar Como Práctica Estética", Gustavo Gili S.A, Barcelona, 2002  
Caruso, Adam, "The Feeling of Things", Polígrafa S.A, Barcelona, 2008  
Corbusier, Le, "Por uma Arquitectura", Diversos, 2000  
Cullen, Gordon, "Paisagem Urbana", São Paulo, Martins Fontes, 1983  
Kuma, Kengo, "Anti-object the dissolution and disintegration of Architecture", 2008  
Lynch, Kevin, "A Imagem da Cidade", 70, Lisboa, 1960  
Lynch, Kevin, "A Boa Forma da Cidade", 70, Lisboa, 1981  
Nóbrega, Terezinha Fetrucia, "Corpo, Percepção e Conhecimento em Merleau-Ponty", 2008  
Norberg - Schulz, Christian, "Existencia, Espacio y Arquitectura", Editorial Blume, Barcelona, 1975  
Portas, Nuno, "A cidade como Arquitectura", Livros Horizonte, 2011  
Soares, Maria Luisa Couto, "Expressões do corpo", fundação Engenheiro António de Almeida, 2006  
Ursula Baus, Mike Schlaich, "Footbridges: Construction, Design, History", Birkhauser, 2007

[www.scielo.br](http://www.scielo.br)

[www.estgv.ipv.pt](http://www.estgv.ipv.pt)

[http://home.fa.utl.pt/~fs/FCT/PAPER5\\_RECIFE.pdf](http://home.fa.utl.pt/~fs/FCT/PAPER5_RECIFE.pdf)

[http://www.bibliotecadigital.ufmg.br/dspace/bitstream/handle/1843/RAAO-7RUHZD/disserta\\_\\_o\\_maur\\_cio\\_leonard.pdf?sequence=1](http://www.bibliotecadigital.ufmg.br/dspace/bitstream/handle/1843/RAAO-7RUHZD/disserta__o_maur_cio_leonard.pdf?sequence=1)

[https://fenix.tecnico.ulisboa.pt/downloadFile/395138351059/dissertacao\\_brigitte\\_gil.pdf](https://fenix.tecnico.ulisboa.pt/downloadFile/395138351059/dissertacao_brigitte_gil.pdf)

[http://www.urv.cat/dgeo/media/upload/arxiu/Lisboa/04\\_geografia\\_fisica.pdf](http://www.urv.cat/dgeo/media/upload/arxiu/Lisboa/04_geografia_fisica.pdf)

<https://fenix.tecnico.ulisboa.pt/downloadFile/395142224283/dissertacao.pdf>

<http://www.adfconsultores.com/publicacoes/2011/58.pdf>

[http://espacosverdes.pt/docs/Indicadores%20PF\\_Monsanto.pdf](http://espacosverdes.pt/docs/Indicadores%20PF_Monsanto.pdf)

[http://www.cm-lisboa.pt/viver/urbanismo/planeamento-urbano/plano-diretor-municipalpdf/rpdm-lisboa\\_avaliao-climatica.pdf](http://www.cm-lisboa.pt/viver/urbanismo/planeamento-urbano/plano-diretor-municipalpdf/rpdm-lisboa_avaliao-climatica.pdf)

<http://www.adfconsultores.com/publicacoes/2001/4.pdf>

