

**EMPREITADA DE PROJETO E CONSTRUÇÃO DOS TOSCOS, ACABAMENTOS E SISTEMAS,
NO ÂMBITO DA CONCRETIZAÇÃO DO PLANO DE EXPANSÃO DO METROPOLITANO DE LISBOA - PROLONGAMENTO DAS LINHAS AMARELA E VERDE - VIADUTOS DO CAMPO GRANDE - LOTE 3
CONTRATO 79/2020-ML**

METROPOLITANO DE LISBOA, EPE

PROJETO DE EXECUÇÃO

**RELATÓRIO DE CONFORMIDADE AMBIENTAL
DO PROJETO DE EXECUÇÃO**

ANEXO 6 – PAISAGEM HISTÓRICA URBANA DE LISBOA

Documento n.º:	VDCG TXD PE AMB LT3 000 AN 49006 A		
	NOME	ASSINATURA	DATA
Elaborado	Nuno Cruz Carvalho		2021-06-30
Revisto	Fátima Teixeira		2021-06-30
Verificado	Luís Pedrosa		2021-06-30
Aprovado	Gonçalo Fialho		2021-06-30



PÁGINA EM BRANCO



REGISTO DE PÁGINAS APLICÁVEIS

Revisão	Data	Página Alterada / Introduzida
A	2021-06-30	Página 23 (2.º parágrafo)



REGISTO DE MODIFICAÇÕES DO DOCUMENTO

Revisão	Data	Descrição
0	2021-06-18	Edição inicial
A	2021-06-30	Revisão texto (parágrafo)
B		
C		
D		



ÍNDICE

1. INTRODUÇÃO	6
2. ORIENTAÇÕES DA RECOMENDAÇÃO DA CONFERÊNCIA GERAL	8
3. PAISAGEM HISTÓRICA URBANA DE LISBOA	9
3.1 CANDIDATURA.....	9
3.2 DESCRIÇÃO DO BEM CANDIDATO	10
4. A PAISAGEM DA ÁREA DE INTERVENÇÃO	13
4.1 ENQUADRAMENTO GERAL.....	13
4.2 CONTEXTO LOCAL.....	16
4.3 VALORES PATRIMONIAIS PRESENTES.....	20
5. ANÁLISE DE IMPACTES DO PROJETO EM ANÁLISE.....	23
5.1 VIADUTO VL1	24
5.2 VIADUTO VL2.....	26
5.3 ESTAÇÃO DO CAMPO GRANDE.....	30
5.4 REFORÇO DOS PÓRTICOS DE FIXAÇÃO	32
5.5 ESTALEIROS	32
6. CONCLUSÃO.....	35
7. BIBLIOGRAFIA.....	36

1. INTRODUÇÃO

O presente documento pretende apresentar a caracterização da paisagem da área de desenvolvimento do projeto, e respetiva avaliação de impactes resultantes da implantação do mesmo, tendo por base da Recomendação da Conferência Geral da UNESCO (Relatório – 36 C/23; Recomendação 36 C/23 Anexo) sobre “paisagem histórica urbana”.

Este documento que constitui o **Anexo 6** do RECAPE (VDCG TXD PE AMB LT3 000 AN 49006 0), é relativo aos elementos a entregar em RECAPE 22 – **“Estudo com análise e avaliação da “Paisagem Histórica Urbana” (pelos parâmetros do ICOMOS – Unesco), conforme recomendação da Unesco”**, pese embora a área de intervenção (Viadutos do Campo Grande, correspondente à Zona B identificada no EIA que aprovou o projeto) não integrar a área abrangida pela candidatura “Lisboa Histórica, Cidade Global” que, desde 2016, integra a Lista Indicativa de Portugal a Património Mundial.

A área de intervenção encontra-se a cerca de 3 km para norte do limite da designada “Zona Tampão” ao bem candidato, correspondente ao designado Lote 3 na Figura 1.

O estudo elaborado pretende também dar cumprimento à DIA e demonstrar a integração paisagística do projeto, em continuidade com a sua envolvente, em particular nas componentes do Projeto à superfície, e também naquelas que se localizem em espaço público, de forma a minimizar os impactes em património, vegetação, e na bacia visual onde ocorrerão as alterações propostas.

Tratando-se de dois novos viadutos, o projeto desenvolve-se na sua totalidade à superfície. Também o prolongamento em 16.5 m da estação do Campo Grande, do seu lado nascente, se faz à superfície.

A avaliação que se desenvolve seguidamente tem em conta o Projeto de execução e o Projeto de Integração Paisagística com as soluções conceptuais a aplicar nos espaços a interencionar.

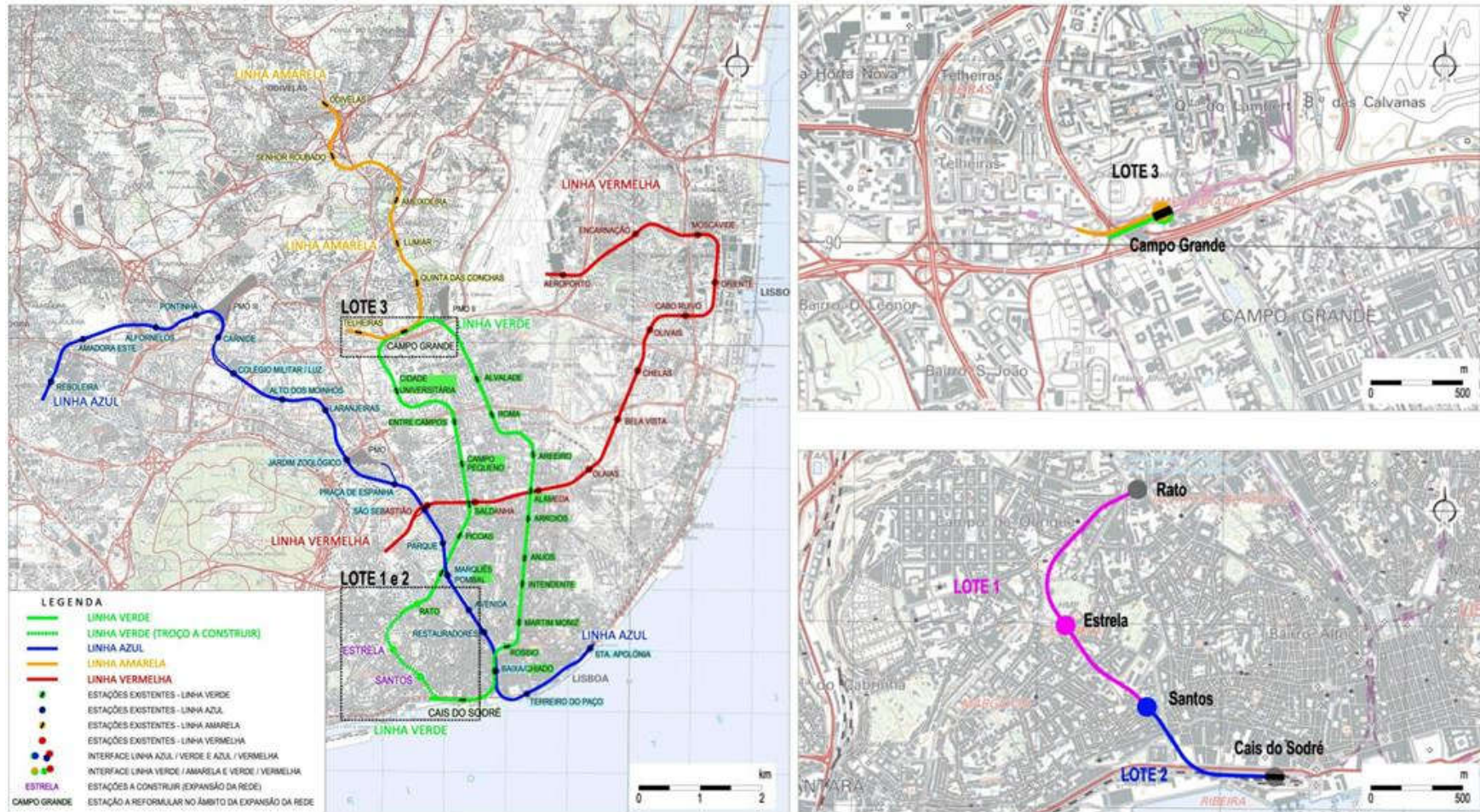


Figura 1 – Enquadramento do Lote 3 (Viadutos do Campo Grande)

2. ORIENTAÇÕES DA RECOMENDAÇÃO DA CONFERÊNCIA GERAL

Em 10 de novembro de 2011, a Conferência Geral da UNESCO adotou por aclamação a nova Recomendação sobre a Paisagem Urbana Histórica⁽¹⁾, o primeiro instrumento desse tipo sobre o meio ambiente histórico emitido pela UNESCO.

A Recomendação sobre a Paisagem Urbana Histórica é uma ferramenta para integrar políticas e práticas de conservação do ambiente construído aos objetivos mais amplos do desenvolvimento urbano em relação aos valores e tradições herdados de diferentes contextos culturais.

O relatório final da Comissão CLT na 17ª reunião plenária, efetuada em Paris (10 de novembro de 2011) traduz-se, sob a forma de recomendação (Relatório – 36 C/23; Recomendação 36 C/23 Anexo), num instrumento normativo sobre a paisagem histórica urbana.

De acordo com o referido documento *"a paisagem histórica urbana é a área urbana que resulta da estratificação histórica de valores e atributos culturais e naturais, que transcende a noção de "centro histórico" ou de "conjunto histórico" para incluir o contexto urbano mais abrangente e a sua envolvente geográfica"*.

"Este contexto mais abrangente inclui, nomeadamente, a topografia, a geomorfologia, a hidrologia e as características naturais do local, o ambiente construído, tanto histórico como contemporâneo, as suas infraestruturas à superfície ou subterrâneas, os espaços livres e os jardins, os padrões de ocupação do solo e organização espacial, as perceções e relações visuais, assim como todos os outros elementos da estrutura urbana. Inclui, igualmente, as práticas e os valores sociais e culturais, os processos económicos e as dimensões imateriais do património, enquanto vetores de diversidade e identidade."

Áreas históricas e arquitetónicas (incluindo vernáculas), – de acordo com a Recomendação de 1976 – *"serão consideradas como significando qualquer grupo de edifícios, estruturas e espaços livres, incluindo as estações arqueológicas e paleontológicas, que constituam povoadamentos humanos em meio urbano ou rural, cuja coesão e valor, sejam reconhecidos do ponto de vista arqueológico, arquitetónico, pré-histórico, histórico, estético ou sociocultural. Entre estas áreas, cuja natureza é muito variada, podem distinguir-se, em especial, as seguintes: os sítios pré-históricos, as cidades históricas, os bairros antigos, as aldeias e o casario, bem como os conjuntos monumentais homogêneos, tendo presente que estes últimos deverão, em regra, ser cuidadosamente conservados sem alterações."*

(1) Recomendação sobre Paisagem Histórica Urbana. Resolução adotada no relatório da Comissão CLT na 17ª reunião plenária, a 10 de novembro de 2011 (<http://unesdoc.unesco.org/images/0021/002150/215084e.pdf>)

As áreas históricas urbanas (de acordo com a Carta de Washington do ICOMOS [Washington Charter]), *“de maior ou menor dimensão, incluem as cidades, as vilas e os centros ou bairros históricos, juntamente com a sua envolvente natural ou construída pelos humanos. Para além do seu papel como documentos históricos, estas áreas dão corpo aos valores das culturas urbanas tradicionais.”*

As recomendações da UNESCO existentes reconhecem o importante papel das áreas históricas nas sociedades modernas. Essas recomendações identificam também diversas ameaças específicas à conservação das áreas históricas urbanas e estabelecem princípios, políticas e orientações gerais para enfrentar tais desafios.

Importa também referir, conforme expresso no referido relatório da Comissão, que, *“para apoiar a proteção do património natural e cultural, deve ser enfatizada a integração das estratégias de conservação, gestão e planeamento das áreas históricas urbanas nos processos de desenvolvimento local e de urbanismo, tais como a arquitetura contemporânea e a criação de infraestruturas, podendo a implementação de uma abordagem paisagística ajudar a preservar a identidade urbana”,* uma vez que *“a abordagem paisagística auxilia a tomada de decisões acerca da pertinência de determinadas intervenções (...), facilitando o planeamento, a negociação e a implementação de atividades ao longo de uma paisagem”.*

3. PAISAGEM HISTÓRICA URBANA DE LISBOA

3.1 CANDIDATURA

Em reunião de Câmara realizada a 13 de janeiro de 2016 foi aprovada, por unanimidade a candidatura a inscrição na Lista Indicativa de Portugal do bem Lisboa Histórica, Cidade Global. A proposta foi subscrita pelos Vereadores Manuel Salgado e Catarina Vaz Pinto, tendo sido articulada com os Deputados Municipais Simonetta Luz Afonso e Victor Gonçalves, presidentes da Comissão de Cultura e da Comissão de Urbanismo, respetivamente, da Assembleia Municipal de Lisboa. Posteriormente foi aprovada pela Comissão Nacional da UNESCO, no âmbito da atualização da Lista Indicativa de Portugal, em maio de 2016.

“A candidatura identifica o palimpsesto da cidade, reconhecível nas diferentes camadas territoriais e culturais de uma urbe em permanente transformação. Desta evolução, em constante adaptação a um relevo complexo e afeiçoando-se à pré-existência, resulta a Lisboa Histórica, singular entrelaçado de tecidos urbanos, testemunho de uma história milenar de intercâmbio de culturas, povos e religiões. Realça dois momentos da cidade que constituíram marcos decisivos na sua evolução - os Descobrimentos, no século XV, e o Terramoto de 1755 - momentos em que a cidade se atualizou adotando as correntes do pensamento inovador da Europa. A cidade medieval cresceu até ao rio e transformou-se na Cidade Global que mais tarde se reconstruiu como iluminista.



Abrange o território envolvido pela Cerca Fernandina, e ainda Santa Clara, São Vicente e Mouraria, incluindo assim os tecidos urbanos mais antigos da cidade, os colégios jesuítas (Santo Antão-o-Velho, Santo Antão-o-Novo e Noviciado da Cotovia), enquanto locais de ensino de matérias científicas que constituíram grande contributo para a navegação, o Bairro Alto e o Mocambo, criados na sequência dos Descobrimentos, e a frente ribeirinha, de forte dinâmica, entre o Cais do Sodré e Santa Apolónia. Inclui ainda os principais miradouros da cidade, que permitem uma sucessão de pontos de vista de elevada qualidade cénica.

É uma candidatura abrangente e integrada, construída segundo a abordagem Paisagem Urbana Histórica, que se estende além da noção convencional de centro histórico e valoriza o contínuo histórico e espacial. Segundo a definição da UNESCO, esta abordagem, expressa nas Recomendações sobre a Paisagem Urbana Histórica, inclui, designadamente, a “topografia do local, a geomorfologia, hidrologia e recursos naturais; o seu ambiente construído, tanto histórico como contemporâneo; as suas infraestruturas acima e abaixo do nível do solo; os seus espaços abertos e jardins; os seus padrões de uso do solo e a organização espacial; percepções e relações visuais; bem como todos os outros elementos da estrutura urbana. Também inclui práticas e valores sociais e culturais, processos económicos e as dimensões intangíveis do património relacionado com a diversidade e identidade.”⁽²⁾

A candidatura “Lisboa Histórica, Cidade Global” à Lista Indicativa de Portugal a Património Mundial foi validada pelo Comité do Património Mundial da UNESCO na 41ª reunião que decorreu na Polónia, na cidade de Cracóvia, de 02 a 12 de julho de 2017.

3.2 DESCRIÇÃO DO BEM CANDIDATO

Conforme referido no Anexo 10 do processo de Candidatura à Unesco “Lisboa Histórica, Cidade Global”, a cidade de Lisboa “começou por ocupar o morro e a encosta sul do atual castelo, crescendo junto à água com instalações para as atividades piscatórias, práticas comerciais e produção de olarias, desenvolvendo um forte tráfego marítimo e cultivando os férteis terrenos que ladeavam o Tejo, nas duas margens.

A partir do século XV e até ao século XVII, partem de Lisboa as naus dos Descobrimentos. O palco das partidas das naus para os Descobrimentos é a frente ribeirinha, que passa a ser o centro económico e administrativo da cidade e o epicentro de todo o processo de expansão marítima e comercial.

Na frente ribeirinha, foram construídos o Paço Real, que desceu do Castelo no início do século XVI, por mão de D. Manuel I, e diversos edifícios de carácter público, edificados para dar resposta à necessidade premente de estruturas utilitárias de apoio à expansão, nomeadamente ligados à atividade marítima e comercial: a Alfândega, o Terreiro do Trigo, a Armaria Real e várias tercenas.

(2) Candidatura à Unesco “Lisboa Histórica, Cidade Global” (<https://www.lisboa.pt/cidade/urbanismo/estrategia>)

A Lisboa de hoje é o testemunho das influências dos diferentes povos e culturas que nela se cruzaram, excelente exemplo de intercâmbio e de diálogo de civilizações, com repercussões profundas na história da Humanidade e na relação entre o velho e o novo mundo, entre a Europa, a África Austral, o Oriente e a América.

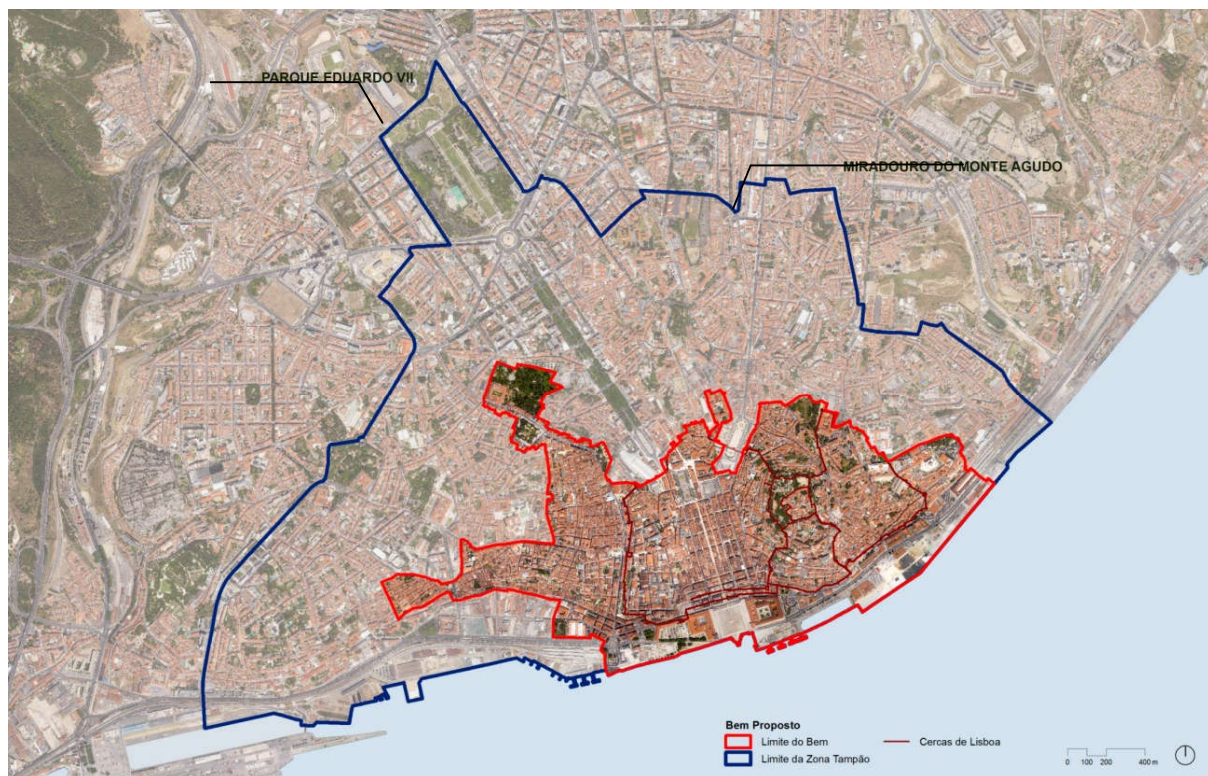
A cidade desenvolveu-se a partir de uma rede de acessos ancestrais que se desenvolviam ao longo do rio, para oriente, ocidente e para o interior, e revela a sobreposição de sucessivas ocupações dos períodos romano, islâmico e medieval, hoje identificáveis nos bairros do Castelo, da Sé, de Alfama e da Mouraria, pelas características dos traçados urbanos, pelos diferentes estratos arqueológicos, pelos múltiplos vestígios de estruturas civis, defensivas e produtivas – Castelo, Muralha Dionisina, Cerca Velha e Cerca Fernandina, esta construída já no final do século XIV – e construções de carácter monumental, como a Sé Catedral.”

Com o grande sismo de 1775 “a destruição do centro da cidade levou à sua reconstrução de feição iluminista, concretizando as regras do urbanismo pombalino: uniformidade, ordem, sobriedade e padronização. Com o Plano Pombalino, Lisboa tornou-se a primeira cidade moderna do Ocidente, planeada segundo um modelo racional e inovador: adota o quarteirão como unidade de projeto, hierarquiza as fachadas e estratifica usos em altimetria, recria novos sistemas de fundações e estruturais, normaliza desenhos de fachadas e de elementos construtivos para tornar o processo construtivo mais célere, define regras de proteção contra o risco sísmico, designadamente com a introdução da gaiola pombalina, e o risco de incêndio, criando paredes corta-fogo entre os prédios; projeta ainda uma rede de saneamento e define um método inovador de redistribuição proporcional da propriedade, hoje designado como perequação.

Por outro lado, o Plano Pombalino privilegiou a manutenção da memória da cidade, através do afeiçoamento dos seus limites aos bairros pré-existentes, da reconfiguração dos principais espaços públicos, como o Terreiro do Paço e Rossio, da normalização dos principais arruamentos e da recontextualização de edifícios subsistentes

Nesta ocupação urbana, assente sobre diferentes condições geológicas e uma morfologia complexa, destacam-se os afloramentos calcários, formando um conjunto de pontos notáveis na paisagem. Convertidos ao longo dos tempos em miradouros, permitem uma sucessão de pontos de vista de qualidade cénica excepcional, estabelecendo relações visuais entre colinas, destas para os vales e sobre o rio, numa multiplicidade ímpar de paisagens e de visões do território. O conjunto de vistas proporcionado pelos pontos dominantes é parte fundamental da identidade desta paisagem urbana.”

A zona de intervenção encontra-se no exterior da área incluída na candidatura à Unesco “Lisboa Histórica, Cidade Global”, a cerca de 3km para norte do limite da designada “Zona Tampão” ao bem candidato indicado na figura seguinte.



Fonte: <https://www.lisboa.pt/cidade/urbanismo/estrategia>

Figura 2 – Delimitação da Área Candidata à Unesco “Lisboa Histórica, Cidade Global” – Anexos

Apesar da zona de intervenção se localizar no exterior da área incluída na candidatura à Unesco “Lisboa Histórica, Cidade Global”, a cerca de 3 km para norte do limite da designada “Zona Tampão” ao bem candidato, a metodologia seguida no presente documento adota a Recomendação da Unesco relativamente à análise e avaliação da Paisagem Urbana Histórica, segundo os parâmetros do ICOMOS.

4. A PAISAGEM DA ÁREA DE INTERVENÇÃO.

4.1 ENQUADRAMENTO GERAL

Por **Paisagem** entende-se a imagem global, dinâmica e evolutiva, abrangente de "uma área heterogénea de território composta por um conjunto de ecossistemas interactuantes que se repetem através dela de forma semelhante"³ e que é "resultante da combinação entre a natureza, as técnicas e a cultura do homem"⁽⁴⁾.

Paisagem pode também ser entendida, conforme definida na Convenção Europeia da Paisagem⁽⁵⁾, documento transposto para a legislação nacional através do Decreto n.º 4/2005 (DR n.º 31 de 14 de fevereiro), como "uma parte do território, tal com é apreendida pelas populações, cujo carácter resulta da acção e da interacção de factores naturais e ou humanos."

A paisagem é assim resultado de um processo dinâmico que decorre da interacção de diversos factores, nomeadamente geomorfológicos, climáticos e biofísicos presentes num determinado território e das ações que sobre ele o Homem realiza.

Nesse sentido importa proceder à caracterização desses aspetos assim como à análise da compatibilização entre os usos presentes e/ou previstos, para o território em estudo, e as especificidades da base de suporte dessas atividades

Consistindo o projeto em análise na construção de dois novos viadutos e reforço de pórticos existentes, que correspondem em (componentes do Projeto à superfície e que se localizem em espaço público) interessa compreender a forma como a execução destes empreendimentos irá afetar a paisagem, não só nos aspetos visuais, mas também em termos estruturais.

Como **unidade de paisagem** considera-se "uma área que pode ser cartografada, relativamente homogénea em termos de clima, solo, fisiografia e potencial biológico, cujos limites são determinados por alterações em uma ou mais dessas características"⁽⁶⁾.

(3) Forman, R. T. T. e Godron, M. 1986. *Landscape Ecology. componentes do Projeto à superfície* New York.

(4) Pitte, J.R.1983. *Histoire du Paysage Français. Le Sacré : de la Préhistoire au Xvè Siècle.* Tallandier, Paris.

(5) Conselho da Europa 2000. *Convenção Europeia da Paisagem.* Florença

(6) Naveh, Z. e Lieberman, A., (1994) – *Landscape Ecology – Theory and Application.* Springer-Verlag, New York



De acordo com Cancela d'Abreu *et al.* (2004)⁽⁷⁾, a área de estudo insere-se no **Grupo de Unidade de Paisagem (GUP) – Área Metropolitana de Lisboa - Norte**; como **Unidade Homogénea de Paisagem (UHP)** – identificou-se **Lisboa**, de acordo com as suas características biofísicas. Nesta **Unidade** individualizam-se duas **Sub-unidades**; **Lisboa – Centro Histórico** e **Lisboa – Envolve do Centro Histórico**. É nesta última sub-unidade de paisagem que se insere a zona do projeto em apreciação.

De acordo com este estudo, *“a paisagem desta subunidade caracteriza-se pela suavidade do relevo, pelo que o edificado e os espaços abertos são os principais responsáveis pela morfologia urbana. Constitui uma exceção, a elevação de Monsanto” (...)* que se destaca *“não só pelas suas dimensões e morfologia, como pela presença do coberto vegetal”*.

Refere ainda, como características desta sub-unidade, que:

- Não apresenta *“uma identidade conjunta, resultado da multiplicidade de situações que a compõem. No entanto, existem zonas com uma marcada identidade, como é o caso de Belém/Ajuda, das “Avenidas Novas”, dos Olivais, de Chelas ou o mais recente “Parque das Nações”*.
- *“A relação entre os usos, nesta subunidade revela-se muito desequilibrada: se, por um lado, existem locais com utilizações adequadas às características biofísicas do território, como é o caso dos Olivais, das “Avenidas Novas” ou do Restelo, por outro, situações presentes no vale de Alcântara e em Benfica, encontram-se no geral desadequadas relativamente aquelas características.”*
- *“No geral, biologicamente muito pobre, tanto no que respeita a diversidade de espécies presentes como à inexistência de espécies raras e de alto valor para a conservação.”*

Na análise mais centrada na área de projeto e da sua envolvente próxima, distinguem três sub-unidades de paisagem; **Telheiras, Lumiar e Campo Grande**⁽⁸⁾.

(7) Cancela d'Abreu, A. *et al.*, 2004 – *Contributos para a Identificação e Caracterização da Paisagem em Portugal Continental*. Volume IV. DGOTDU., Lisboa.

(8) Matos, Fonseca & Associados, *Estudos e Projetos Lda* (2018) – Estudo de Impacte Ambiental do Prolongamento entre a estação Rato (linha amarela) e a estação Cais do Sodré (linha verde), incluindo as novas ligações nos viadutos do Campo Grande. Relatório Síntese. Metropolitano de Lisboa.

Telheiras

“É um bairro da freguesia do Lumiar, localizado na parte Norte do concelho de Lisboa, pertencente à zona envolvente do Centro Histórico. Nascido nos anos 70, apresenta um planeamento relativamente bem organizado, com a existência de ruas abertas e arborizadas, edifícios com harmonia geométrica, espaços verdes, escolas e equipamentos sociais.

As acessibilidades de Telheiras são, de facto, uma das mais-valias desta área do bairro, sendo que Telheiras-Sul beneficia das melhores acessibilidades. Encontra-se rodeado de vias rápidas (2ª Circular, Eixo Norte-Sul, Avenida Padre Cruz) que facilmente encaminham os moradores para qualquer área de Lisboa e mesmo para as autoestradas de saída da cidade. A nível interno, Telheiras-Sul beneficia da estação de METRO (linha verde) e da passagem de autocarros da Carris.

O comércio e os serviços encontram-se distribuídos um pouco por toda a zona, os estabelecimentos comerciais constituem uma outra mais-valia do bairro. O "comércio de rua" anima e movimenta as ruas de Telheiras.”

Lumiar

É um bairro com estatuto de freguesia do concelho de Lisboa, pertencente à zona envolvente do Centro Histórico. Há alguns séculos atrás tinha uma grande atividade agrícola, sendo aqui produzidos vinho, trigo, cevada e azeite. Ao longo dos anos foi perdendo algumas destas características e foi-se tornando cada vez mais urbano.

Apresenta uma grande quantidade de espaços verdes. O seu valor histórico é-lhe conferido pela quantidade de palácios e quintas que aqui foram construídos desde o século XVIII. A maior parte da zona habitacional é constituída por prédios. O comércio é maioritariamente local. Localiza-se aqui também a estação do METRO de Campo Grande, pertencente à linha verde, e também o estádio do Sporting Clube de Portugal.

O Lumiar é bem servido por transportes públicos. A interface do Campo Grande é um dos principais centros de transferência entre transportes públicos de Lisboa, ligando várias linhas de METRO (verde e amarela), carreiras de autocarros de várias companhias com destinos diversos e táxis.

Campo Grande

É um bairro que atualmente está inserido na freguesia de Alvalade, desde 2013, pertencente à zona envolvente do Centro Histórico.

Localiza-se aqui um grande parque de Lisboa, o jardim do Campo Grande, localizado entre duas grandes avenidas. É um espaço utilizado com diferentes tipos de uso de lazer, desde a atividade desportiva, a organização de eventos e festas, e outras atividades. Destaca-se ainda a existência da cidade Universitária e espaços culturais como museus, a Biblioteca Nacional e o Arquivo Nacional da Torre do Tombo.”

4.2 CONTEXTO LOCAL

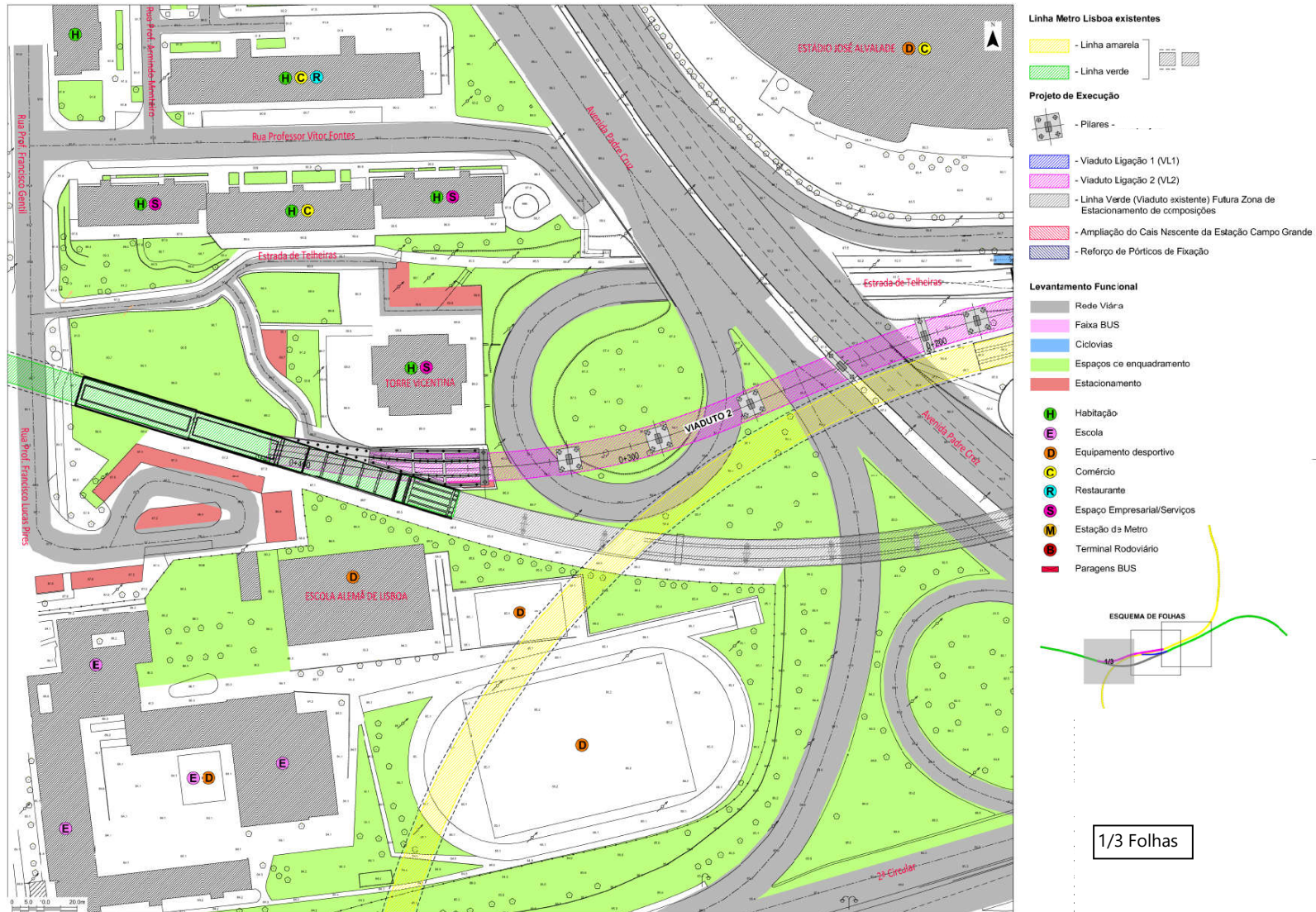
A área de intervenção desenvolve-se na zona do Campo Grande / Telheiras / Lumiar, ligeiramente a norte da 2ª Circular, zona bastante afastada (cerca de 3 km para norte) da área incluída na candidatura à Unesco “Lisboa Histórica, Cidade Global”.

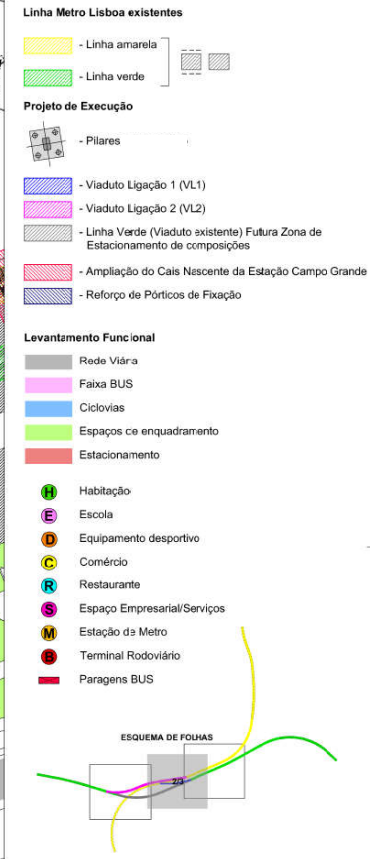
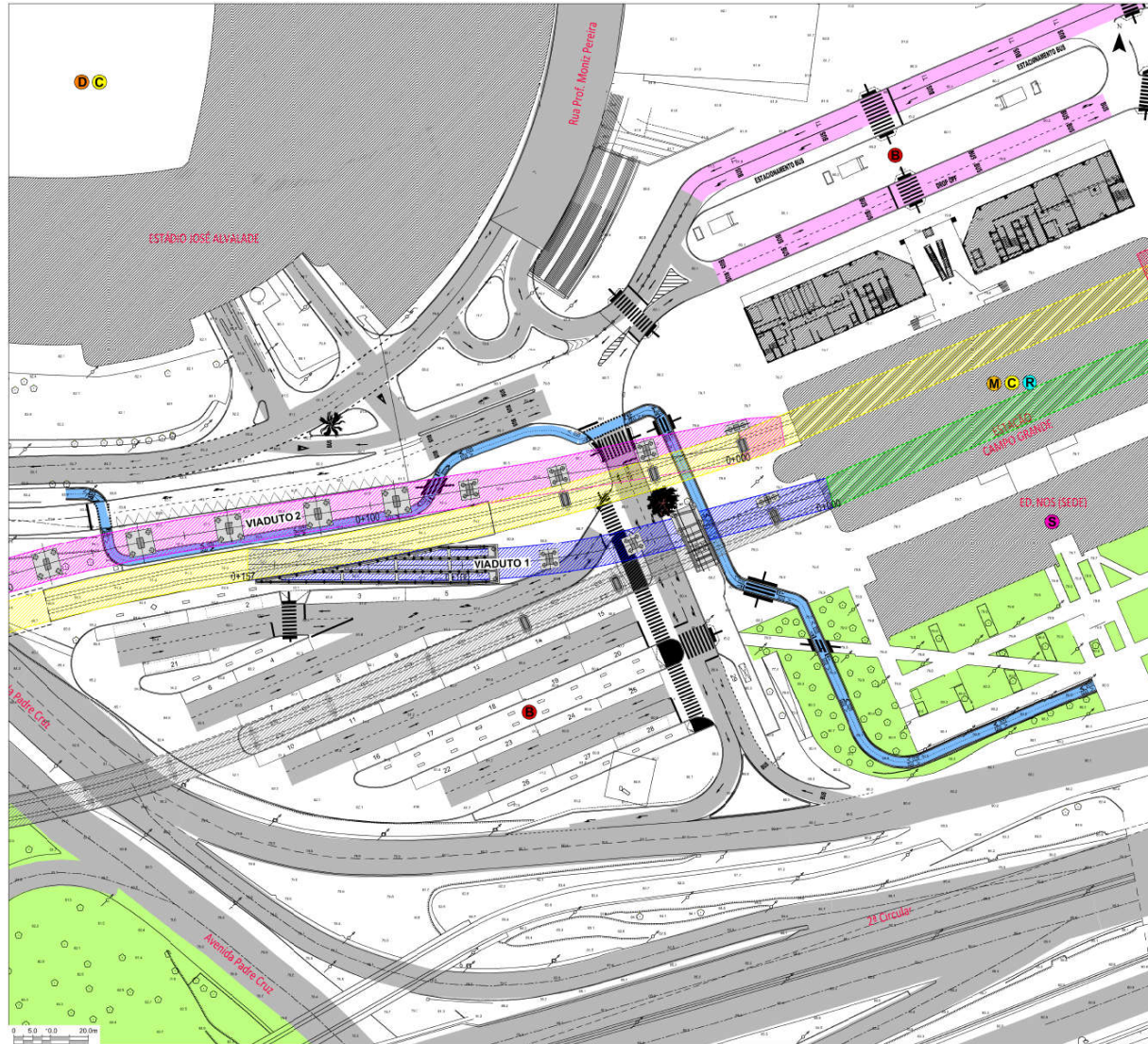
Embora na sua envolvente se encontrem alguns elementos incluídos na lista de “*Imóveis Classificados ou em Vias de Classificação*”, que atestam a importância histórica desta zona da cidade de Lisboa, a paisagem “urbana” da área de intervenção é relativamente recente, já que a sua transformação, de paisagem de cariz rural para uma paisagem urbana, tem o seu início a partir da segunda metade do século passado (alargamento da 2ª circular em 1960 – embora a sua construção tenha tido origem no “Plano de Groer” (1938/1948); Urbanização de Telheiras, a partir dos anos 70, Estação do Campo Grande inaugurada em 1993). Localizada na zona envolvente do Centro Histórico de Lisboa, a paisagem da área de intervenção não pode devido à sua recente transformação urbana, ser integrada no conceito de “paisagem histórica urbana”, pelo que o projeto em apreço nada interfere com o processo de candidatura “Lisboa Histórica, Cidade Global” a património da UNESCO.

A área de intervenção insere-se numa paisagem em que sobressaem grandes eixos viários, de que se destacam a 2ª Circular e Av. Padre Cruz bem como os nós de ligação, e também extensas superfícies pavimentadas afetas a estacionamento (Terminal Rodoviário e estacionamento público).

O conjunto da Estação de Metro do Campo Grande e respetivos viadutos (viaduto Norte da Linha Amarela e viaduto Sul da Linha Verde) insere-se numa banda urbanizada relativamente consolidada (Figura 3), com forte concentração de serviços – complexo de escritórios, bancos, estabelecimentos comerciais, farmácia, restauração, estabelecimentos de ensino (Escola Alemã de Lisboa, Colégio de Santa Doroteia) e prédios residenciais, a Sul do Estádio José Alvalade, circundados por vias rodoviárias estruturantes: a Sul, pela 2ª Circular, a Nascente, pela Alameda das Linhas de Torres e a Poente pela Av. Padre Cruz (via com elevado tráfego com separador central e 8 faixas de rodagem 5+3) e a recente ligação da 2ª Circular a esta Avenida.

De entre a intrincada rede de vias sobressaem ilhas verdes, que funcionam como separadores rodoviários que absorvem as diferenças altimétricas e moldam as zonas também utilizadas para os apoios dos elementos estruturantes dos viadutos. Salienta-se também o espaço verde de enquadramento do Edifício da NOS, com árvores de grande porte e extensas e maciças manchas arbustivas, que, dada a proximidade à estação de Metro e ao interface Metro/Carris, é muito atravessado e utilizado pelos utentes daqueles modos de transporte.





2/3 Folhas

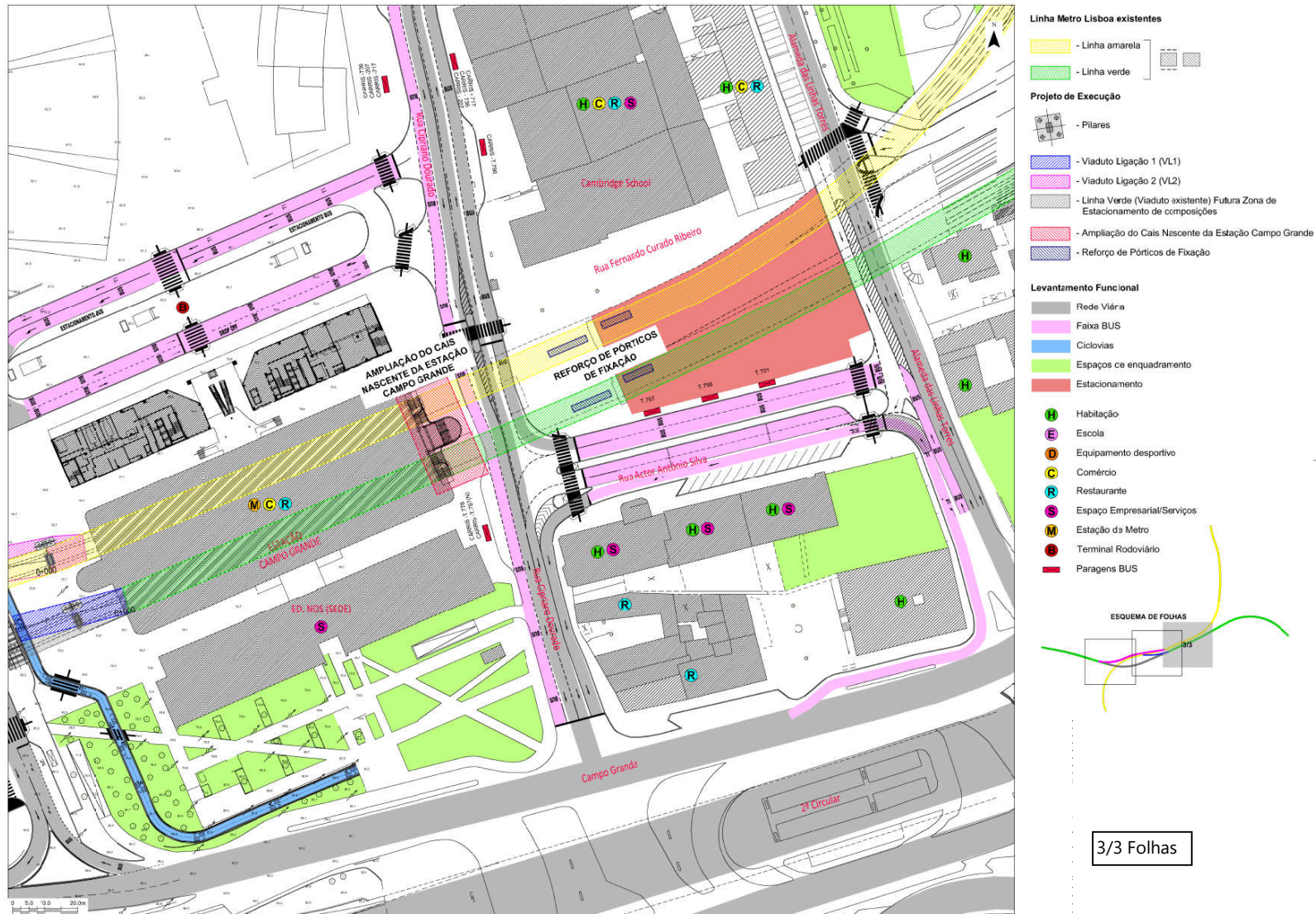


Figura 3 – Enquadramento dos Usos do Solo no Local do Projeto

A Nascente da Estação de Metro Campo Grande e sob os viadutos existentes das Linhas Amarela e Verde, localiza-se um parque de estacionamento automóvel, limitado a Poente pela Rua Cipriano Dourado, a Sul pela Rua Actor António Silva, a Nascente pela Alameda das Linhas de Torres e a Norte pela Rua Fernando Curado Ribeiro, cuja exploração é da competência da Concessionária Empark.

A Poente da Estação do Metro localiza-se o Novo Terminal Rodoviário do Campo Grande, construído recentemente e que ocupa uma área de aproximadamente 1,2ha, sendo enquadrado a sul e poente por uma faixa verde arborizada que o separa da via de ligação Campo Grande / Avenida Padre Cruz.

4.3 VALORES PATRIMONIAIS PRESENTES

A Recomendação da Conferência Geral da UNESCO sobre “paisagem histórica urbana” indica que os estudos sobre a paisagem devem *“integrar os valores do património urbano e o seu estado de vulnerabilidade num quadro mais amplo de desenvolvimento urbano, que deverá dar indicações sobre as áreas de sensibilidade patrimonial que requerem atenção cuidada relativamente ao planeamento, conceção e implementação de projetos de desenvolvimento”*.

Refere também que *“o património urbano, incluindo os seus componentes tangíveis e intangíveis, constitui um recurso essencial para melhorar a habitabilidade das áreas urbanas, promovendo o desenvolvimento económico e a coesão social num ambiente global em mudança. Dependendo o futuro da humanidade do planeamento e da gestão eficiente de recursos, a conservação tornou-se uma estratégia para alcançar um equilíbrio sustentável entre o crescimento urbano e a qualidade de vida.”*

“A conservação do património urbano deve ser integrada no planeamento de políticas e práticas gerais, o mesmo se aplicando ao contexto urbano mais amplo” e que “deverá ser dada especial ênfase à integração harmoniosa das intervenções contemporâneas no tecido histórico urbano.”

O PDM de Lisboa define, no seu Artigo 26º (Âmbito e princípios) que *“a estrutura patrimonial municipal integra os bens culturais imóveis de interesse arquitetónico, histórico, paisagístico, arqueológico e geológico que, pela sua particular relevância, devem ser especialmente tratados e preservados no âmbito dos atos de gestão e planeamento, com vista à respetiva valorização e integração urbana, sendo composta por duas categorias de bens:*

a) *Os bens culturais imóveis de interesse predominantemente arquitetónico, histórico e paisagístico, que incluem:*

- i) Imóveis e conjuntos arquitetónicos;*
- ii) Objetos singulares e lojas de referência histórica e/ou artística;*
- iii) Património paisagístico.*

b) Os bens culturais imóveis de interesse predominantemente arqueológico e geológico, que incluem:

- i) Património arqueológico;
- ii) Geomonumentos;
- iii) Ocorrências hidrominerais.”

Estes aspetos encontram-se identificados na Carta Municipal do Património Edificado e Paisagístico.

Refere ainda, o PDM de Lisboa, no Artigo 32º (Âmbito e princípios orientadores) que *“o património paisagístico da Carta Municipal do Património é constituído por jardins, miradouros, tapadas, azinhagas, cemitérios, quintas, cercas, parques e casais agrícolas com características tipológicas, paisagísticas, culturais e históricas singulares que lhes conferem valor patrimonial e ambiental, justificando-se a sua preservação para a conservação da identidade cultural e histórica da cidade e para a qualidade de vida das populações.”*

Da análise do Relatório do Património do RECAPE (ver **Anexo 5.1**) verifica-se que, na envolvente à área de projeto, se encontram presentes alguns elementos patrimoniais, de que se destaca.

Imóveis, conjuntos e sítios classificados:

11 - Cruzeiro das Laranjeiras. Monumento Nacional – Decreto de 16-06-1910, DG n.º 136, de 23-06-1910;

23 - Casa da Quinta da Pimenta. Imóvel de Interesse Público – Decreto n.º 27 396 DG n.º 302, de 26-12-1936;

3 - Palácio do Conde de Vimioso. Imóvel de Interesse Público – Decreto n.º 47 508, DG n.º 20, de 24-01-1967;

34/35 - Convento e Igreja de Nossa Senhora da Porta do Céu. Monumento de Interesse Público / ZEP – Portaria n.º 261/2012, DR, 2.ª série, n.º 125 de 29-06-2012;

Bens imóveis de interesse municipal:

1 - Escola Alemã. Av. General Norton de Matos, Rua Professor Francisco Lucas Pires

Conjuntos urbanos:

28/30 - Conjunto de blocos habitacionais. Rua Prof. Francisco Gentil, 6A-8E; Rua Prof. Vitor Fontes, 8-10C – Prémio Valmor e Municipal de Arquitetura 1985.

Património Paisagístico:

24– Jardim do Campo Grande.

Estes elementos, que não serão afetados pela implementação/construção do projeto, encontram-se assinalados na Figura 4.

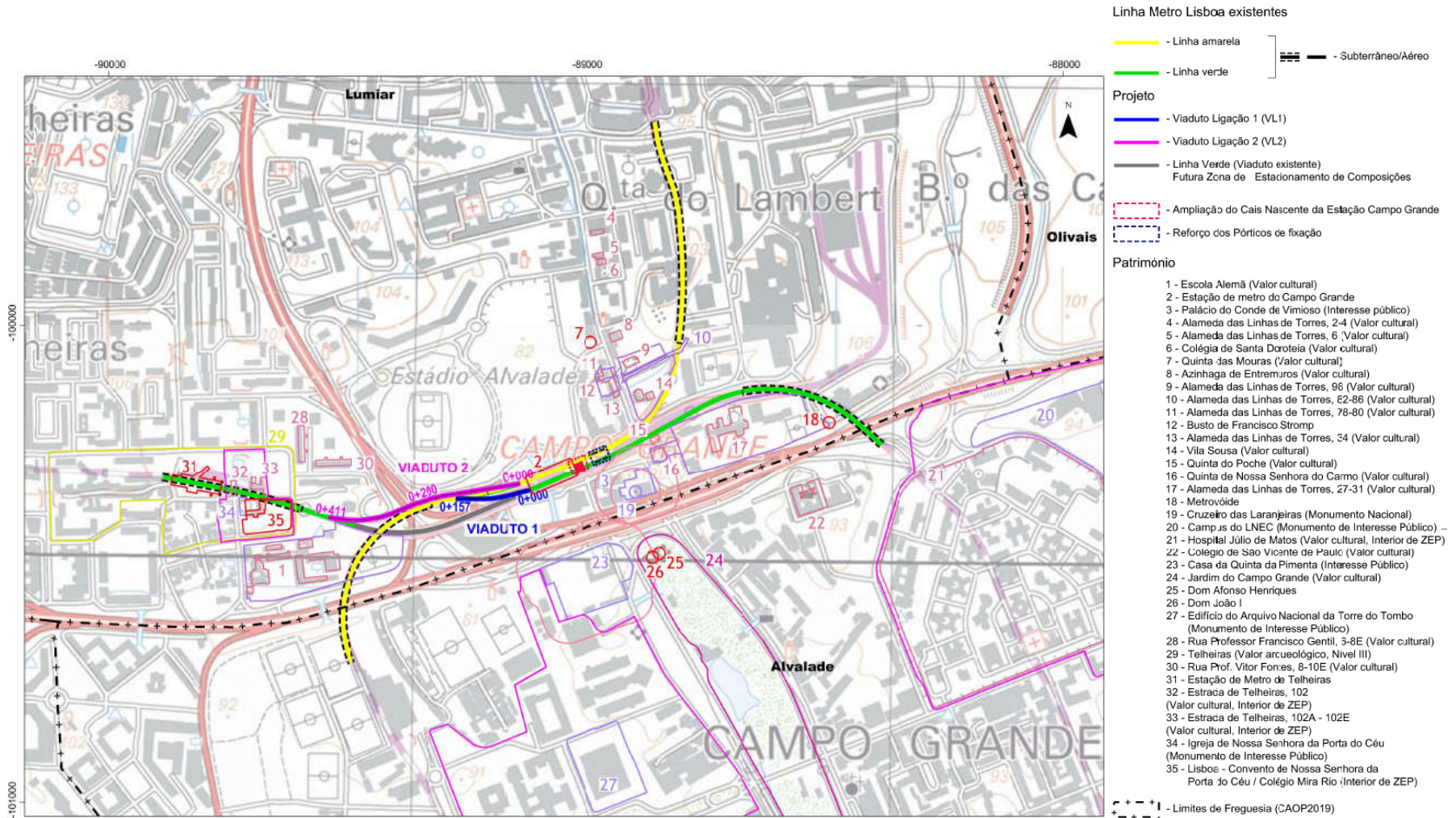


Figura 4 – Elementos Patrimoniais Arquitetónicos e Arqueológicos na Envolve à Área do Projeto

5. ANÁLISE DE IMPACTES DO PROJETO EM ANÁLISE

O território em que se insere o projeto em análise sofreu uma alteração significativa, em termos de paisagem urbana, com a construção do novo terminal rodoviário. A execução desta infraestrutura, que já se encontrava prevista e cuja obra foi conciliada com o projeto de Expansão do Metropolitano de Lisboa - Prolongamento das Linhas Amarela e Verde – Viadutos do Campo Grande, contribuiu para uma melhor integração urbana e paisagística da área intervencionada.

Relativamente ao previsto em Estudo Prévio, as alterações em projeto de execução, à exceção do estaleiro industrial proposto sob o atual viaduto da Linha Verde e na área de enquadramento ao nó da Av. Padre Cruz, correspondem a alterações de pormenor, com reduzida interferência na análise efetuada em fase de Estudo Prévio, mesmo no caso do prolongamento, em 16.5 m, da Estação do Campo Grande do lado nascente

Conforme já referido, a paisagem da área de intervenção encontra-se muito afastada da área incluída na candidatura à Unesco “Lisboa Histórica, Cidade Global”, correspondendo a uma paisagem “urbana” relativamente recente, em que sobressaem grandes eixos viários, de que se destacam a 2ª Circular e Avenida Padre Cruz, os Nós de ligação, e também extensas superfícies pavimentadas afetas a estacionamento (Terminal Rodoviário e estacionamento público).

Esta tipologia de espaço permite absorver com alguma facilidade as alterações na paisagem decorrentes das novas intrusões visuais decorrentes do projeto em análise e que correspondem às seguintes intervenções, que se realizam todas à superfície:

- Viadutos:
 - Viaduto VL1;
 - Viaduto VL2;
- Estação do Campo Grande (prolongamento do cais para nascente em 16.5 m);
- Reforço dos Pórticos de Fixação do viaduto a nascente da Estação do Campo Grande;
- Estaleiros:
 - Estaleiros Sociais e Administrativos;
 - Estaleiro Industrial.

Conforme já referido no EIA, em fase de Estudo Prévio e que se mantém, os impactes decorrentes da fase de construção podem ser caracterizados globalmente por **negativos, de magnitude moderada, e de significância moderada** (Viadutos do Campo Grande) a **reduzida** (Estaleiros e Prolongamento do cais da Estação), sendo **temporários e recuperáveis**.

O impacto na paisagem decorre, na fase de construção da presença dos estaleiros e das frentes de obra e na fase exploração dos elementos emergentes à superfície. Tratando-se o projeto em análise de estruturas

emergentes à superfície (Viadutos, Estação e Reforço de Pórticos) importa identificar a bacia visual da zona de intervenção (Figura 5). Apesar da importante rede viária existente, a presença do edificado e das estruturas emergentes da atual rede do metropolitano, definem limites visuais fortes contendo e limitando a bacia visual da área de intervenção.

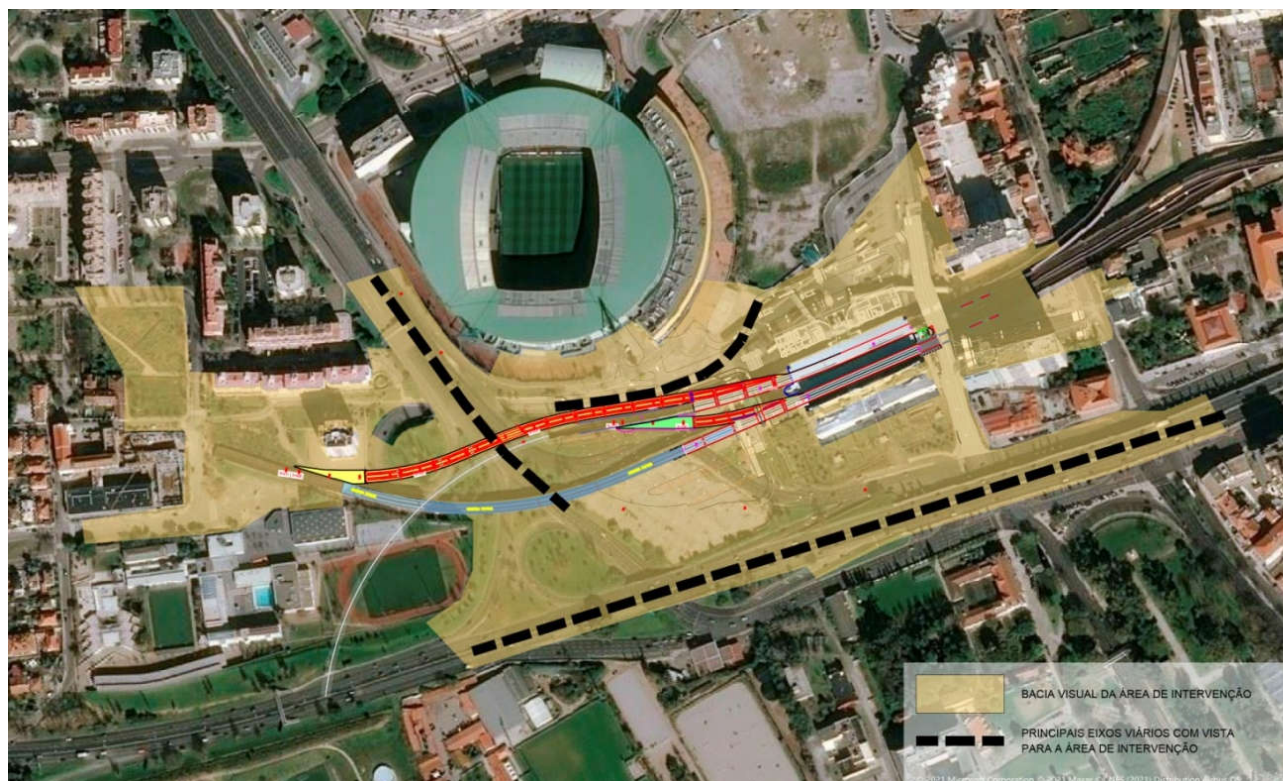


Figura 5 – Bacia Visual da área de Intervenção

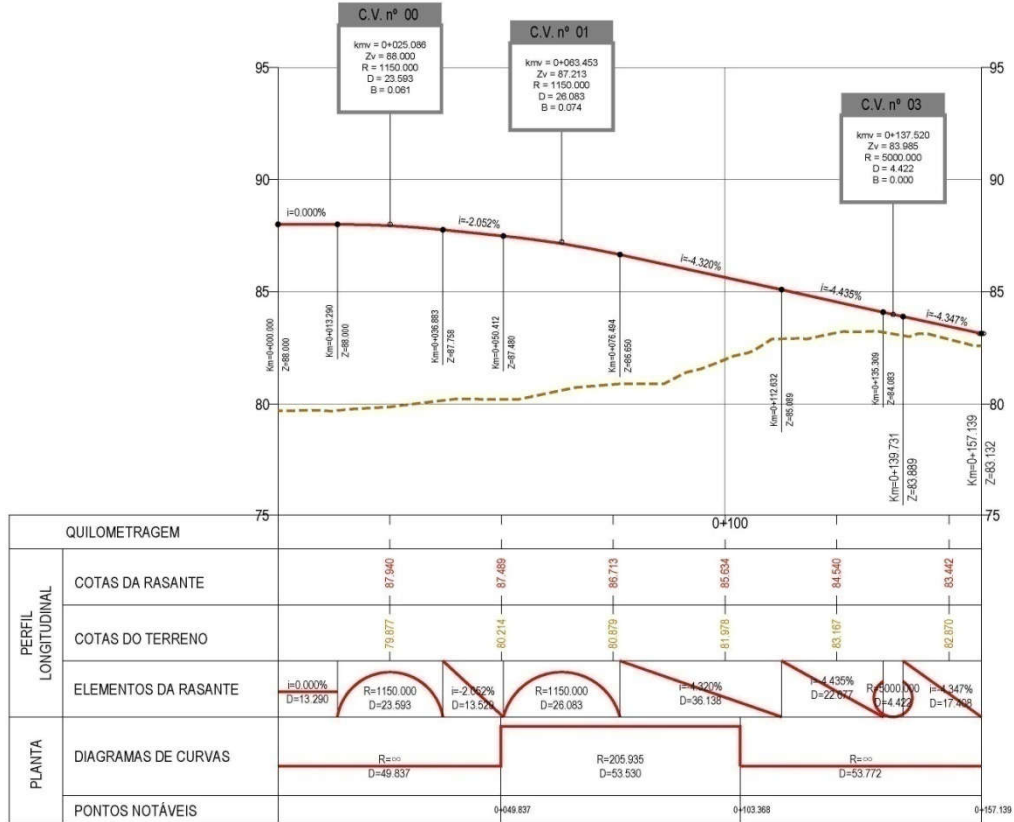
5.1 VIADUTO VL1

O Viaduto de Ligação 1 (VL1) permitirá a ligação da Linha Verde entre o Campo Grande e a Cidade Universitária (antiga Linha Amarela fechando e integrando a futura linha circular). O viaduto, com uma extensão total de 157 m (medido relativamente aos encontros da via), faz a ligação diagonal entre os dois viadutos existentes.

Relativamente ao eixo da via, o viaduto terá uma altura máxima de 8 m face ao terreno natural logo a seguir à estação do Campo Grande, indo então decrescendo sucessivamente até ao encontro, que se situará sensivelmente 0,57 m acima do terreno natural.

PERFIL LONGITUDINAL – LINHA VERDE EIXO

Esc.: H=750
 V=150



PLANTA
 Esc.: 750



Figura 6 – Planta e Perfil Longitudinal (eixo) do Viaduto VL1

Desenvolvendo-se no interior do novo Terminal Rodoviário, zona com elevado número de observadores, a sua acessibilidade visual é limitada e praticamente circunscrita à área do Terminal e da Estação do Campo Grande, uma vez que se trata de um espaço relativamente contido (Foto 1).



Foto 1 – Vista para nascente, sobre o Terminal Rodoviário

Tratando-se de uma intervenção articulada entre o Metropolitano de Lisboa (ML) e a Câmara Municipal de Lisboa (CML) na área do Novo Terminal Rodoviário / Interface Campo Grande, haverá apenas interferência, a nível de pavimentos, na zona dos pilares do viaduto, não sendo afetada a vegetação existente, o traçado da ciclovia nem qualquer outra estrutura.

Na fase de construção, será necessário interromper parcialmente o funcionamento do Terminal Rodoviário, situação que será reposta, nas condições originais, no final da obra. Em termos globais, dado que o viaduto VL1 se implanta num espaço visualmente relativamente contido, a intrusão visual da sua presença na paisagem urbana em que se insere será pouco significativa.

5.2 VIADUTO VL2

Viaduto de Ligação 2 (VL2) substituirá o viaduto atual na ligação da Estação Campo Grande a Telheiras, formando a nova Linha Amarela Odivelas - Campo Grande – Telheiras. Este viaduto VL2, com uma extensão total de 411 m (medido relativamente aos encontros da via), faz a ligação entre a parte superior Poente da Estação Campo Grande, no troço Campo Grande - Cidade Universitária, com o viaduto do troço Campo Grande – Telheiras.

Relativamente ao eixo da via, o viaduto terá uma altura máxima de 7,9 m face ao terreno natural, sensivelmente 246 m após o seu início. Logo a seguir à Estação Campo Grande, a via estará a uma altura (face ao terreno natural) de pouco mais de 7 m, baixando até cerca de 5,5 m numa extensão de cerca de 75 m; volta então a subir até cerca de 7,2 m (175 m após o seu início). Volta a descer face ao terreno natural e a subir até á altura máxima de 7,9 m e novamente a descer até ao encontro, que se situará sensivelmente

0,37 m acima do terreno natural, havendo pelo meio (aos 325 m) um desnível de maior altura (pouco menos de 7,1 m) devido às cotas do terreno natural, associado ao nó da saída da Avenida Padre Cruz.

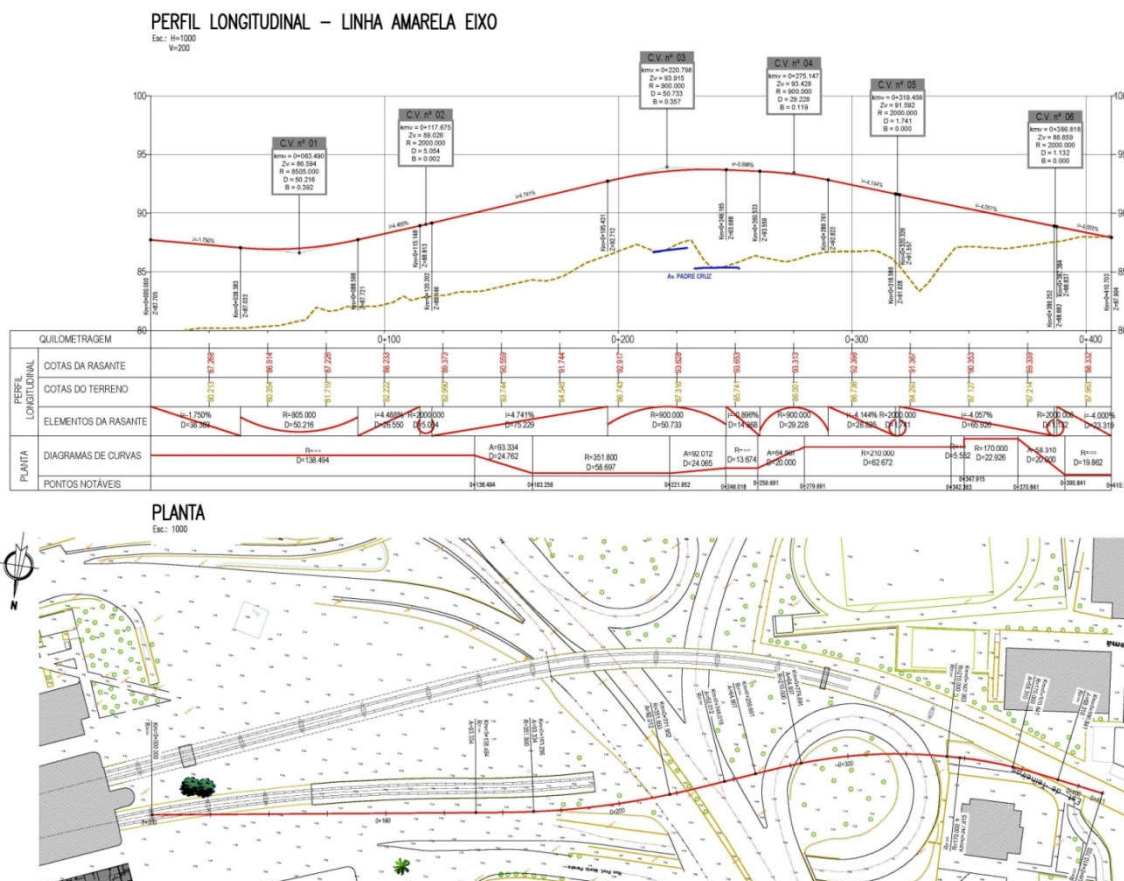


Figura 7 – Planta e Perfil Longitudinal (eixo) do Viaduto VL2

O viaduto desenvolve-se numa bacia visual relativamente extensa (limitada a nascente pelos edifícios da Rua Cipriano Dourado e a poente pela Torre Vicentina e edifícios de Telheiras) e estreita (estádio de Alvalade a norte e Estação e trincheira do Metropolitano de Lisboa) (Foto 2 e Foto 3), com elevado número de observadores, principalmente para nascente da Avenida Padre Cruz (Estádio de Alvalade, Estação do Campo Grande, Estacionamentos, Zonas Habitacionais e de Serviços).



Foto 2 – Vista para nascente. Ao fundo os edifícios da Rua Cipriano Dourado, à esquerda o Estádio de Alvalade e à direita a trincheira do ML e o edifício da NÓS, volumes construídos que delimitam a bacia visual desta área. Em primeiro plano a ciclovía e a zona pedonal de implementação recente



Foto 3 – Vista para poente. Ao fundo a Torre Vicentina e os edifícios de Telheiras que constituem os principais limites visuais do espaço. Em primeiro plano a vegetação do separador central da Av. Padre Cruz e do Nó de acesso à estrada de Telheiras, limites visuais com alguma transparência

Ao longo do separador central e do nó da Av. Padre Cruz verifica-se a presença de vegetação arbórea e arbustiva (Foto 4), alguns deles de grande porte que faz o enquadramento da via, atenuando a aridez das áreas pavimentadas.



Foto 4 – Vista para o Nó da Av. Padre Cruz. A vegetação do estrato arbóreo, constituída predominantemente por *Acer negundo*, *Populus alba* e *Populus alba* boleana apresentam porte significativo

Relativamente à vegetação existente, a construção do Viaduto VL2 irá obrigar ao abate e transplante de alguns exemplares arbóreos e arbustivos, nomeadamente junto à Trincheira do ML, no separador central e Nó da Av. Padre Cruz e no atual acesso às garagens do edifício da Torre Vicentina.

Para estas zonas está previsto o abate de 1 *Fraxinus angustifolia*, 2 *Fraxinus excelsia*, 3 *Populus alba*, 11 *Populus alba* boleana, e 3 *Populus nigra*, assim com o transplante de 4 *Acer pseudoplatanus*, 3 *Cupressus sempervirens*, 1 *Lantana camara*, e de 9 *Nerium oleander*.

No que se refere às zonas pavimentadas, a construção do Viaduto VL2 irá obrigar, na fase de construção, à interrupção da ciclovia e do passeio existente ao longo da Estrada de Telheiras, para nascente da Av. Padre Cruz. Também na zona de encontro poente do viaduto VL2, será inviabilizada a circulação do troço final da Estrada de Telheiras e o acesso às garagens do edifício da Torre Vicentina (Edifício 79-79F), que será restabelecido do lado norte do edifício, conforme projeto definido com os moradores.

Na fase de exploração, a presença do viaduto VL2, no atravessamento da Av. Padre Cruz e envolvente próxima, originará uma intrusão visual com algum significado. Para nascente desta avenida a presença do novo viaduto não irá introduzir alteração significativa nas características da paisagem urbana existente.

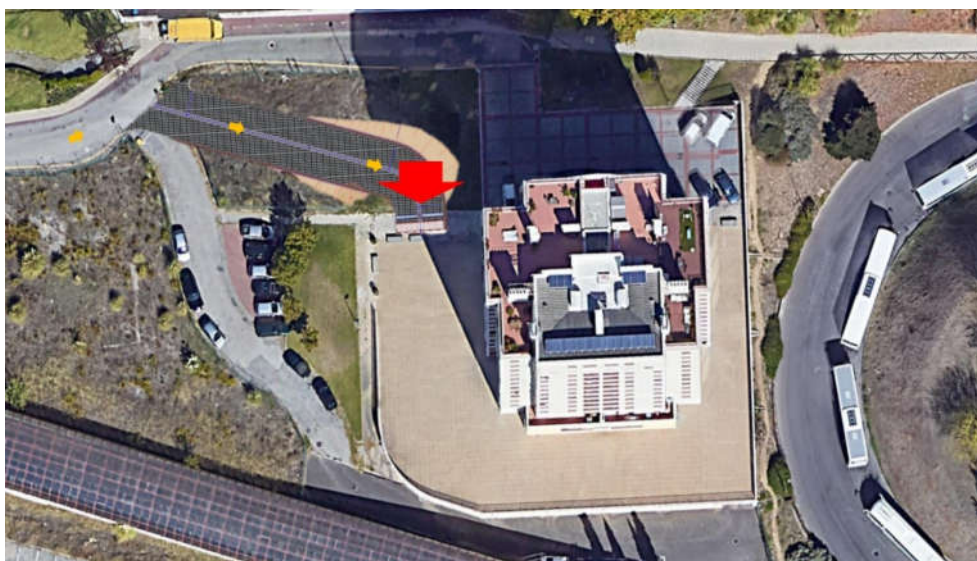


Foto 5 – Local do Novo Acesso à Garagem da Torre Vicentina

5.3 ESTAÇÃO DO CAMPO GRANDE

O deslocamento da localização da Estação Campo Grande pela inserção do viaduto VL1 na atual linha, implica um prolongamento do cais sul e central (Estação Campo Grande I) em 16,50 m para o lado nascente e a remodelação funcional do corpo adjacente para permitir a ampliação da sala de sinalização / nova sala de baterias/sinalização, a alteração das escadas de emergência nascente, o acesso à zona técnica e remodelação do Posto de Tração. Face à estação existente a intervenção corresponde a uma área de apenas cerca de 0,2 ha.

Em termos mais visíveis e como novas áreas a ocupar daqui decorrentes, verificar-se-á um prolongamento, à altura do atual viaduto da Estação (apenas no lado sul) da estrutura da estação (cais) e respetiva cobertura até ao limite do passeio com a Rua Cipriano Dourado, implicando com isso a construção de um novo pilar mais a sul, no alinhamento do existente.

As **soluções estruturais** para a ampliação da estação encontram-se balizadas e muito condicionadas pelas estruturas existentes, nomeadamente o viaduto e a estação, bem como pela arquitetura preconizada. A intervenção na zona nascente da Estação Campo Grande compreende no essencial:

- a demolição de grande parte das estruturas existentes (demolição parcial do corpo adjacente central da estação, onde se encontra o Posto de Tração) mantendo-se as fundações e as três paredes resistentes do núcleo, prevendo-se ainda uma solução de reforço destes elementos através da realização de um "encamisamento";
- a construção de novos elementos estruturais resistentes e fundações.

Em termos de arquitetura, replicar-se-á no essencial o existente, destacando-se em termos de acabamentos exteriores que os pilares em betão serão acabados a massa de regularização e pintados a tinta de dois componentes; o corpo redondo das escadas será revestido a mosaico de grés vidrado a cor branca e com listas nas mesmas tonalidades de azul atualmente existentes no corpo a demolir; a fachada envolvente dos volumes do cais e do posto de tração será em painéis metálicos numa liga de alumínio e cobre, sendo os vãos guarnecidos com vergas ombreiras e peitos em elementos prefabricados revestidos a pastilha de vidro; sendo que os painéis metálicos de fachada realizarão todos os tapamentos de tetos exteriores do volume dos cais e do posto de tração incluindo as recaídas envolventes aos viadutos.

A Estação implanta-se numa zona em que predominam as superfícies pavimentadas (passeios, vias e estacionamentos) delimitadas por zonas habitacionais e de serviços. Trata-se de uma área de grande acessibilidade visual a partir da Rua Cipriano Dourado e suas transversais (Ruas Actor António Silva e Fernando Curado Ribeiro) bem como da Estrada de Telheiras e parques de estacionamento, assim como da 2ª Circular, áreas com grande afluência e circulação de observadores sobre uma área com uma bacia visual que é relativamente diminuta.

Nesse sentido na fase de construção, quer as demolições previstas quer a execução da obra terão um impacto significativo, que será fortemente atenuado, na fase de exploração, já que o novo volume criado será praticamente impercetível em relação ao atualmente existente e os materiais de acabamento serão similares aos que presentemente revestem a Estação.



Foto 6 – Vista para a Área em que se Fará a Ampliação da Estação (lado esquerdo da fotografia)

5.4 REFORÇO DOS PÓRTICOS DE FIXAÇÃO

As soluções de reforço estrutural dos pórticos longitudinais de amarração dos tabuleiros dos viadutos a nascente da Estação Campo Grande, para absorção de sismo de acordo com o EC 8 atual, obriga ao reforço dos pórticos longitudinais de amarração do tabuleiro.

A intervenção corresponderá à aplicação de barras de pré-esforço embainhadas ligando os pilares no primeiro metro e meio acima da fundação existente e ao fecho com betão armado da abertura entre os pilares, deixando assim de apresentar a abertura atualmente visível.

Dada a proximidade à Estação do Campo Grande, a área de intervenção apresenta características visuais similares à anteriormente descrita.

As intervenções necessárias ao reforço dos Pórticos ocorrem apenas ao nível do solo, interferindo com o passeio e a atual forma de atravessamento/circulação no mesmo, afetando ainda alguns lugares do estacionamento automóvel sob os tabuleiros do ML, que se encontra concessionado à Empark.



Foto 7 – Pórticos Atuais (vista do lado norte)

Em termos paisagísticos a solução preconizada para o reforço dos Pórticos irá acentuar o efeito barreira, visual e funcional, que esta estrutura já apresenta.

5.5 ESTALEIROS

No projeto atual, propõe-se que o estaleiro geral indicado no EIA e aprovado pela DIA, localizado a poente do condomínio "Torre Vicentina", no extremo poente da área de intervenção associada aos novos viadutos, seja convertido em apenas estaleiro social e criado um novo estaleiro (estaleiro industrial), para sudeste da

Torre Vicentina e mais afastado desta, em área sob o atual viaduto da Linha Verde e aproveitando também o espaço compreendido entre a Av. Padre Cruz e o ramo de saída desta avenida para o Terminal Rodoviário do Campo Grande, onde a função habitacional se encontra mais distante (Figura 8).

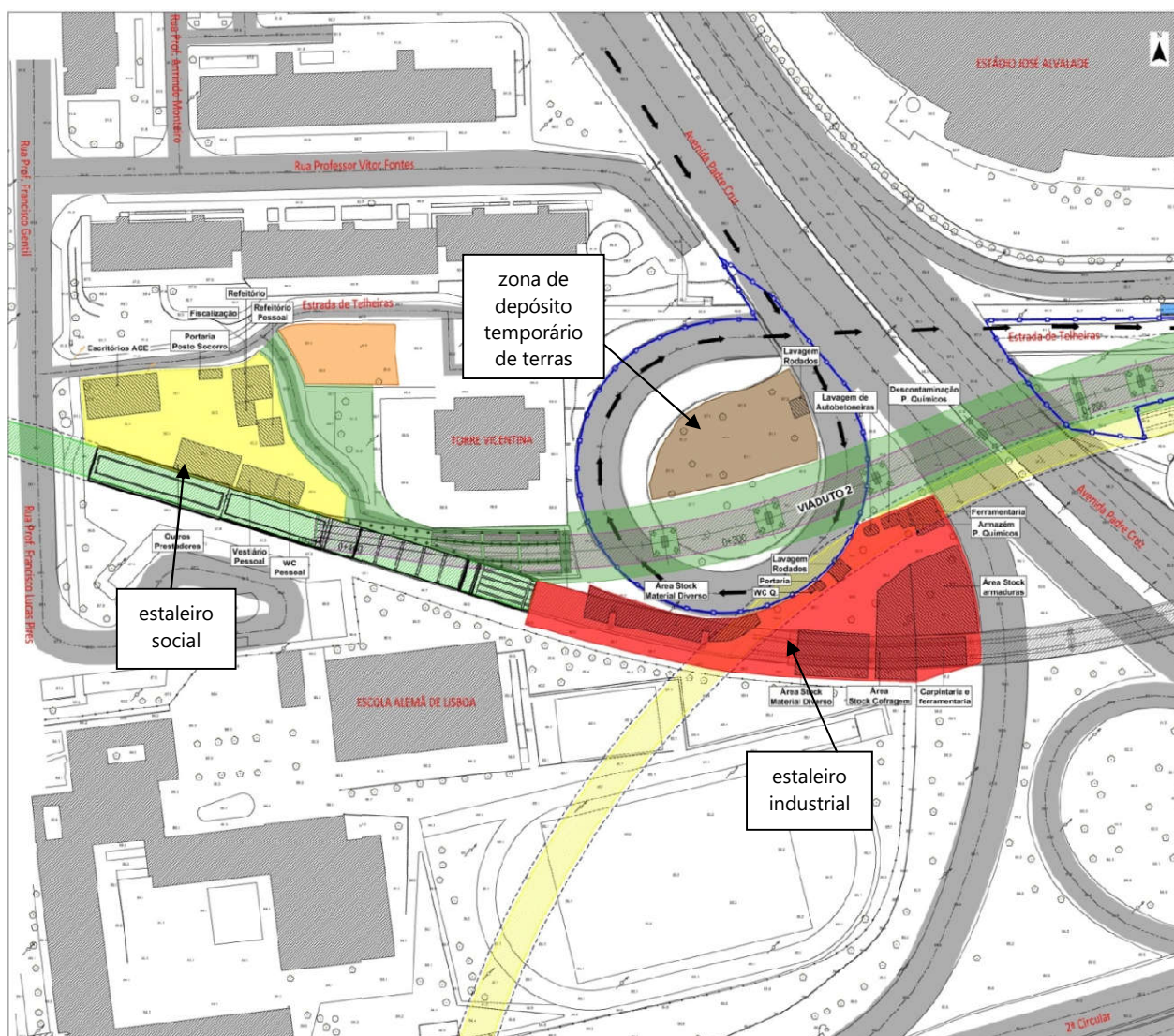


Figura 8 – Localização dos Estaleiros Propostos

O **Estaleiro Industrial** implanta-se numa zona verde de enquadramento ao nó da Av. Padre Cruz, com grande acessibilidade visual, a partir da rede viária que o delimita. A sua ocupação com estaleiro irá obrigar ao abate da vegetação existente, de que se destacam *Populus alba* (Choupo branco) de grande dimensão e pinheiros mansos (*Pinus pinea*) de porte já com alguma expressão.

Importa contudo referir que pese embora o estaleiro seja vedado e se encontre relativamente afastado de zonas habitacionais, a sua presença, na fase de construção, irá sempre constituir uma forte intrusão visual na paisagem desta zona, a que acresce a movimentação de maquinaria e de materiais.

No final da obra será reposta a situação original pelo que, na fase de exploração a paisagem continuará a manter características semelhantes às que atualmente apresenta.

O **Estaleiro Social** localiza-se num terreno baldio, revestido por herbáceas espontâneas e alguma Erva das Pampas (*Cortaderia selloana*) numa zona relativamente contida e de acessibilidade visual limitada, e que se localiza para poente da Torre Vicentina, correspondendo ao estaleiro aprovado pela DIA.



Foto 8 e 9 – Área a afetar ao Estaleiro Social. Em cima, vista para poente a partir do acesso às garagens do edifício da Torre Vicentina.

Na foto abaixo, vista para nascente a partir da rua Prof. Francisco Lucas Pires. Em qualquer das imagens é patente que se trata de um espaço expectante com uma bacia visual de pequena dimensão e limites visuais bem definidos



No final da obra, a zona atualmente de baldio existente e em que se localizará o Estaleiro Social, será reconvertida em jardim público – Novo Jardim de Telheiras, de acordo com o projeto definido pela CML – reformulando-se também a rampa de acesso à garagem do edifício da Torre Vicentina, bem como o canteiro adjacente, que será integrado no novo espaço de jardim.

O projeto de execução de integração paisagística deste espaço decorre da articulação entre ML e a CML com o fim de assegurar a melhor compatibilização entre os projetos nesta zona.

Este projeto, que deverá assegurar a compatibilização e articulação com os espaços verdes de enquadramento aos edifícios junto à rua de Telheiras e envolventes ao edifício da Torre Vicentina, quer a nível funcional quer no que se refere a materiais vivos e inertes, irá conferir a este espaço uma nova ambiência urbana valorizando toda esta zona e permitindo uma melhor integração paisagística do novo viaduto VL2 do metropolitano.

6. CONCLUSÃO

Embora se tenha seguido a metodologia recomendada pelos parâmetros do ICOMOS – UNESCO, relativamente ao estudo da paisagem com análise e avaliação da “Paisagem Histórica Urbana”, a área em que se insere o projeto localiza-se no exterior da área incluída na candidatura à Unesco “Lisboa Histórica, Cidade Global”, a cerca de 3km para norte do limite da designada “Zona Tampão” ao bem candidato, não correspondendo por isso a uma Paisagem Histórica Urbana.

Estando toda a intervenção prevista localizada numa área com elevado número de observadores (maioritariamente temporários – utentes de transportes públicos), associado ao facto de todo o projeto ser constituído por estruturas emergentes à superfície, durante a fase de construção, haverá inevitavelmente, uma perturbação e desqualificação generalizada da paisagem dos espaços de intervenção e das áreas de estaleiro associadas à obra. Esta perturbação será contudo temporária e limitada ao tempo de execução da obra.

Após a conclusão da obra verifica-se que, em termos de integração paisagística das estruturas emergentes (totalidade das intervenções previstas), o projeto vai no sentido de, sob as áreas intervencionadas, se proceder à reposição das condições atualmente existentes, não se verificando assim alterações significativas na paisagem urbana intervencionada.

Constituem exceção, ao anteriormente referido, duas situações:

- Pela negativa, o viaduto VL2 no troço que atravessa a avenida Padre Cruz, que constituirá uma intrusão visual com algum significado;

- Pela positiva a melhoria notória do espaço em que será implantado o Estaleiro Social, que será reformulado e convertido num jardim público.

Pese embora o aspeto negativo atrás referido verifica-se que, na globalidade do espaço, o projeto não irá introduzir, na fase de exploração, intrusões visuais nem transformações que possam evidenciar alterações significativas nas características identitárias da paisagem urbana da área de intervenção.

7. BIBLIOGRAFIA

CANCELA D'ABREU, A. et al., 2004 – Contributos para a Identificação e Caracterização da Paisagem em Portugal Continental. Volume IV. DGOTDU., Lisboa.

Candidatura à Unesco “Lisboa Histórica, Cidade Global” (<https://www.lisboa.pt/cidade/urbanismo/estrategia>)

FORMAN, R. T. T. e GODRON, M. 1986. Landscape Ecology. Componentes do Projeto à superfície New York.

Conselho da Europa 2000. Convenção Europeia da Paisagem. Florença

MATOS, Fonseca & ASSOCIADOS, Estudos e Projetos Lda (2018) – Estudo de Impacte Ambiental do Prolongamento entre a estação Rato (linha amarela) e a estação Cais do Sodré (linha verde), incluindo as novas ligações nos viadutos do Campo Grande. Relatório Síntese. Metropolitano de Lisboa.

NAVEH, Z. e LIEBERMAN, A., (1994) – Landscape Ecology – Theory and Application. Springer-Verlag, New York

PITTE, J.R.1983. Histoire du Paysage Français. Le Sacré : de la Préhistoire au Xvè Siècle. Tallandier, Paris.

Recomendação sobre Paisagem Histórica Urbana. Resolução adotada no relatório da Comissão CLT na 17ª reunião plenária, a 10 de novembro de 2011 (<http://unesdoc.unesco.org/images/0021/002150/215084e.pdf>)