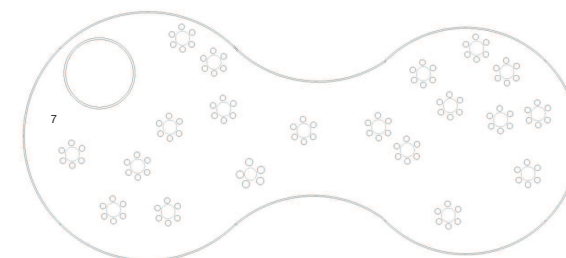
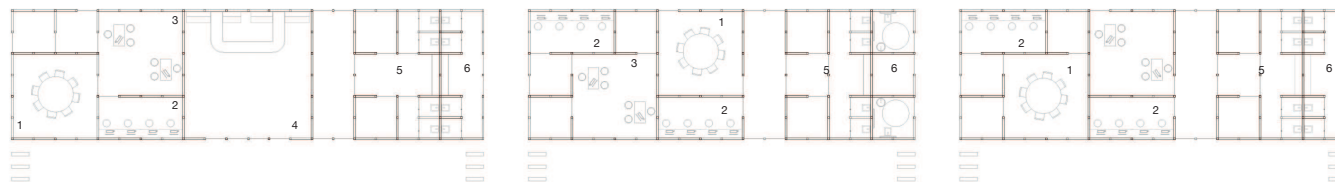
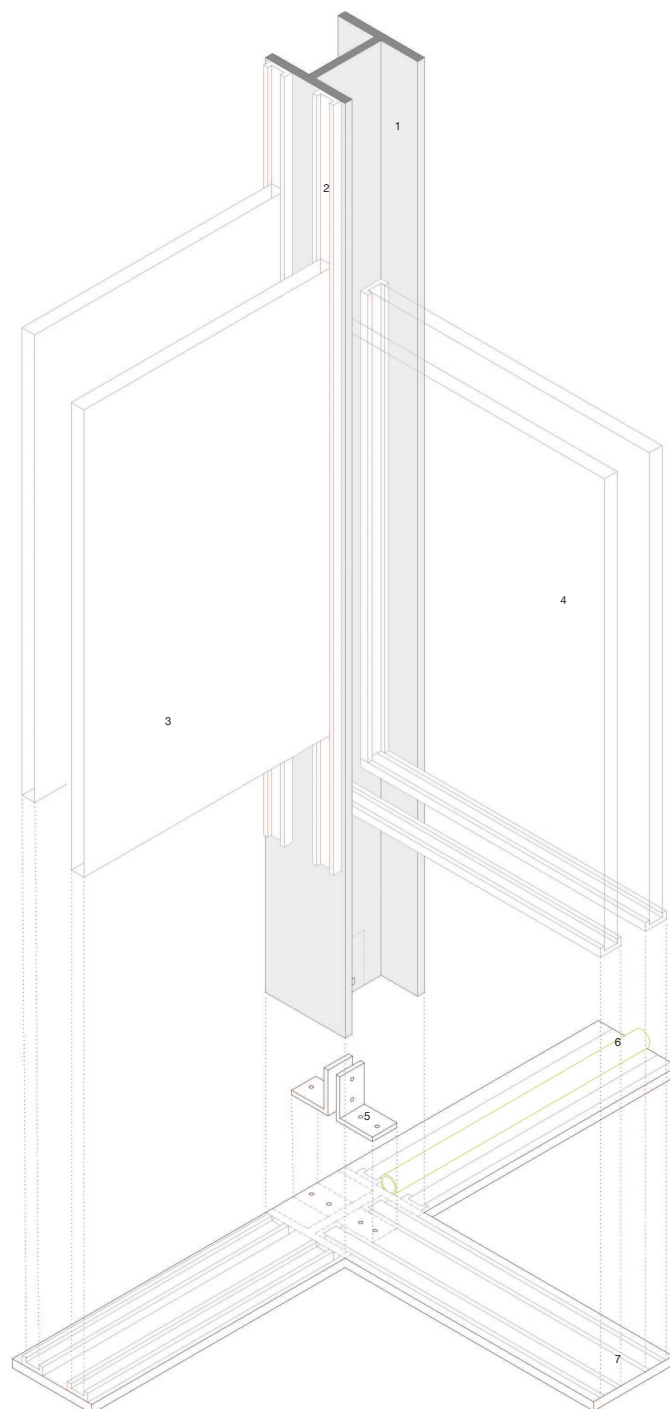


MÓDULOS. definem 4 espaços, as áreas restritas do Porto. Repetem-se 4 vezes, sendo que uma apresenta uma composição diferente, de apropriação total, BAR ou SALA DE ESPERA interior, idela de local abrigado dentro da VARANDA continua, onde vivenciamos a calma e tranquilidade que o Tejo nos oferece. os elementos que constituem os módulos são bilheteiras, zonas logísticas e administrativas do porto, casas de banho e bilheteiras.





1. perfil "I" ipe 120mm

2. caixilho metálico

3. painel de acrílico colorido, 16mm

4. painel de vidro, 16mm

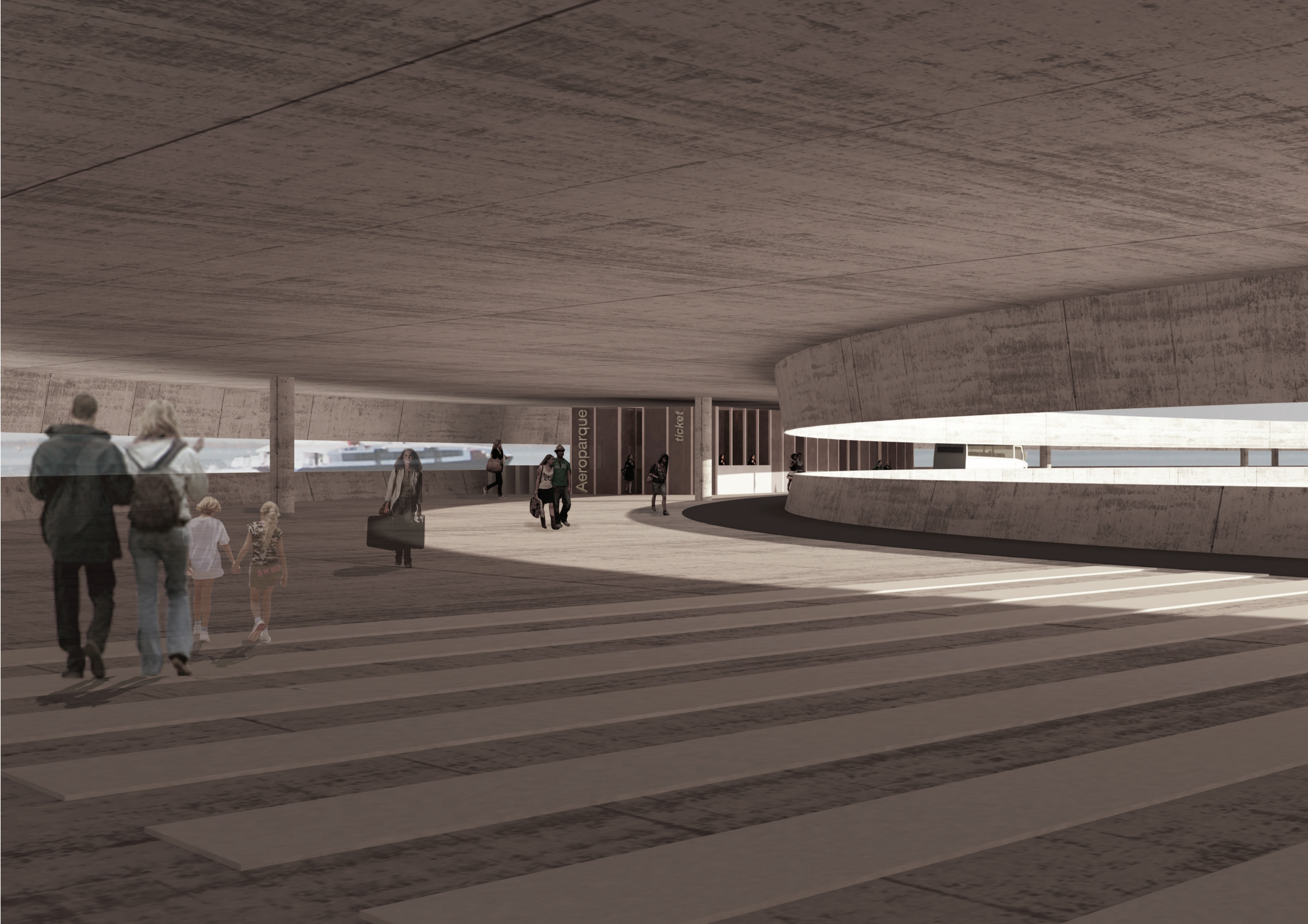
5. encaixe metálico

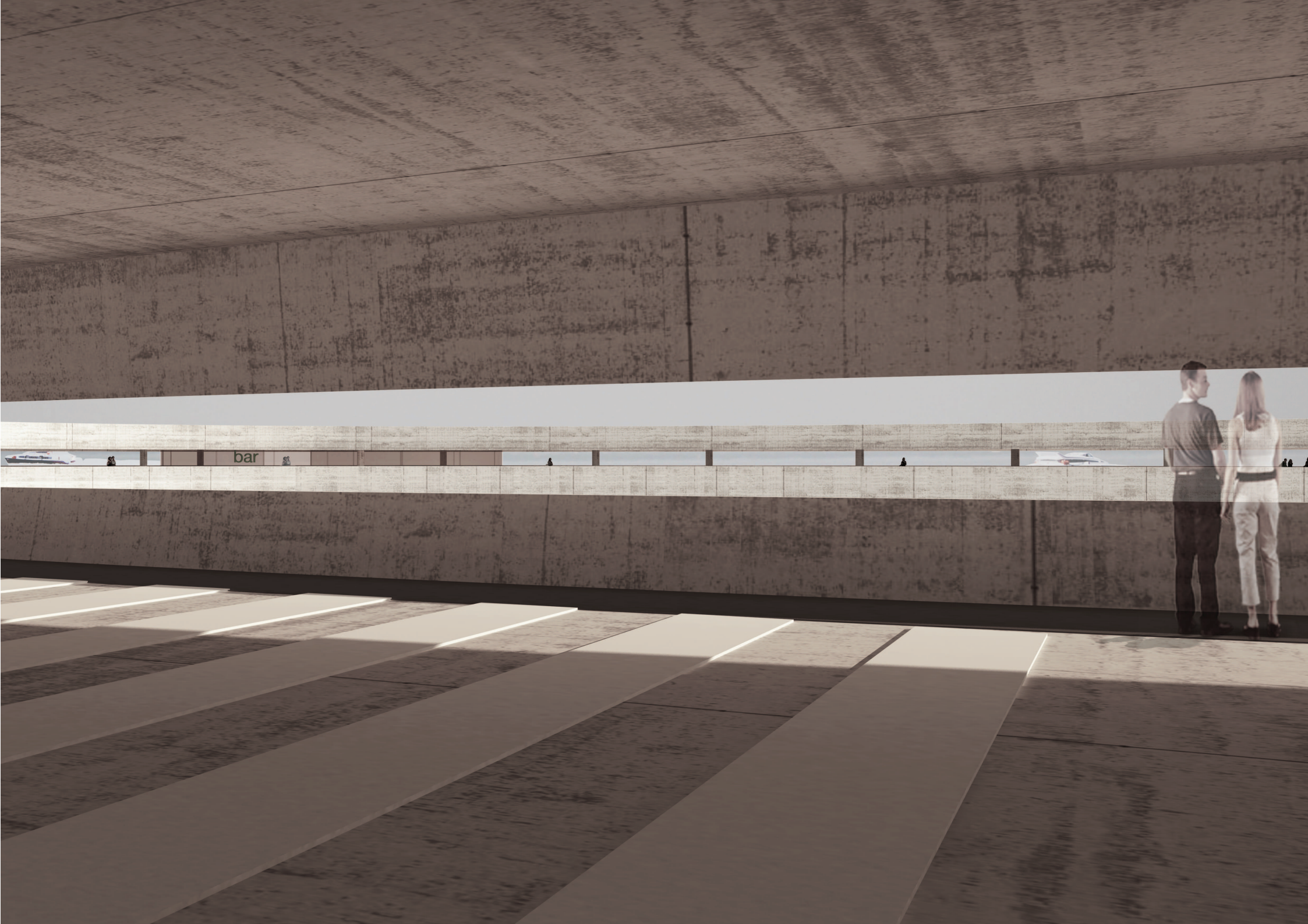
desenho 013. plantas dos módulos

desenho 014. esuema estrutural da composição dos módulos

6. lâmpada cilíndrica fluorescente .60w

7. chapa metálica 10mm.











Introdução

Repensar a relação entre o rio e a cidade e repensar ao mesmo tempo a sua circulação fluvial no grande vazio que atualmente é o estuário do Tejo. Pretende-se num curto espaço de tempo restituir o carácter comunicacional da água e a sua relação com o espaço público da cidade.

A circular criada visa promover o itinerário fluvial constante na vida da população, através do melhoramento da rede de transporte fluvial e marítimo, libertando a rede viária do caos, e devolvendo a intensidade fluvio-marítima de outras épocas imposta no Estuário.

O meio de transporte fluvial compatibiliza a comunicação entre as margens, garantindo uma maior funcionalidade de deslocação e articulação entre as cidades e locais do estuário. Tentando transmitir futuramente a imagem de Lisboa como uma cidade que "flutua".

A margem do Tejo torna-se uma varanda pública da cidade, um lugar onde o encontro e a troca acontece naturalmente, caracterizando-se como um espaço colectivo de excelência da cidade.

RELAÇÃO RIO.CIDADE

Rio "(...) porta, chegada e partida... A despedida, o reencontro. A chegada da mercadoria. O encontro entre culturas. O lugar da saudade. A oportunidade da troca. Este é o lugar ribeirinho, central na vida da cidade portuária, um pilar da sua identidade." "representa um grande recurso, particularmente no que se refere à valorização da identidade de um local, mas também pode constituir uma oportunidade preciosa para o desenvolvimento urbano, em relação a diversos aspectos da vida da cidade".¹²

RIO.CIDADE. A sua relação está inscrita pela história na formação da cidade. Outrora o porto era dono desse imenso espaço, ao gerar um limite fragmentário, abstrato, mas contínuo que, no entanto é apenas visível em alguns pontos.

O porto industrial veio limitar, a utilização do território de água. No entanto, hoje, esses espaços estão cheios de projectos e intenções futuras, monopolizadas e viradas para um carácter social e civil, que pretendem devolver à cidade o seu carácter ribeirinho. É nesta perspectiva que surgem os vários projectos de desenvolvimento que visam retirar o aspecto industrial em prol do urbanístico.



imagem 041 . Alcântara e o seu carácter portuário. 100 anos dos porto de Lisboa



imagem 042 . infraestruturas portuárias do estuário. Ana Neves, 2012



imagem 043 . passadiço, Proap. parque Tejo . Ana Neves, 2012

Atualmente, o território marginal ribeirinho surge como "modelo de urbanização contemporâneo" e por consequência o rio e a sua noção ancestral devolve à cidade a sua relação de espaço público marginal percorrível e acessível por todos.

A ideia de rio anuncia a conjugação de várias atividades, lazer, encontro, onde a cidade se dilui, como se estivesse numa área distinta à vivência comum. O rio como entidade delinea a maioria da AML, pela sua costa marítima e frentes Estuarianas do Tejo e Sado. O que leva a uma forte importância social, cultural, económica visível pelo seu posicionamento central nas estratégias e políticas de desenvolvimento do território.

Toda esta envolvente ao estuário é esta "varanda pública" que se forma pela margem, o lugar ambíguo entre a terra e água, que atrai progressivamente a população, e surge como fonte de várias atividades, comércio, encontro e lazer. Polo de atracção de uma hiperfuncionalidade vivenciada nos parques, praças, monumentos, estações fluviais e ferroviárias, transporte pesado marítimo, comercial e turístico.

Constituindo assim a base para uma série de dinâmismos em que sucessivas gerações de lisboetas se envolvem.



imagem 044 . Pavilhão de Portugal. Ana Neves, 2012 100

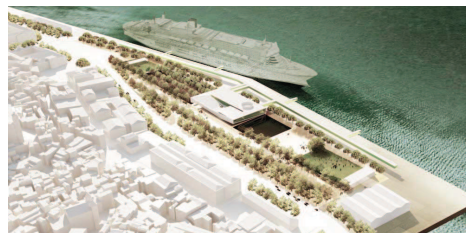


imagem 045 . terminal de cruzeiros de Santa Apolónia. novo ambiente ribeirinho.



imagem 046 . parque da ribeira das naus. nova relação com a frente ribeirinha. atelier Proap.

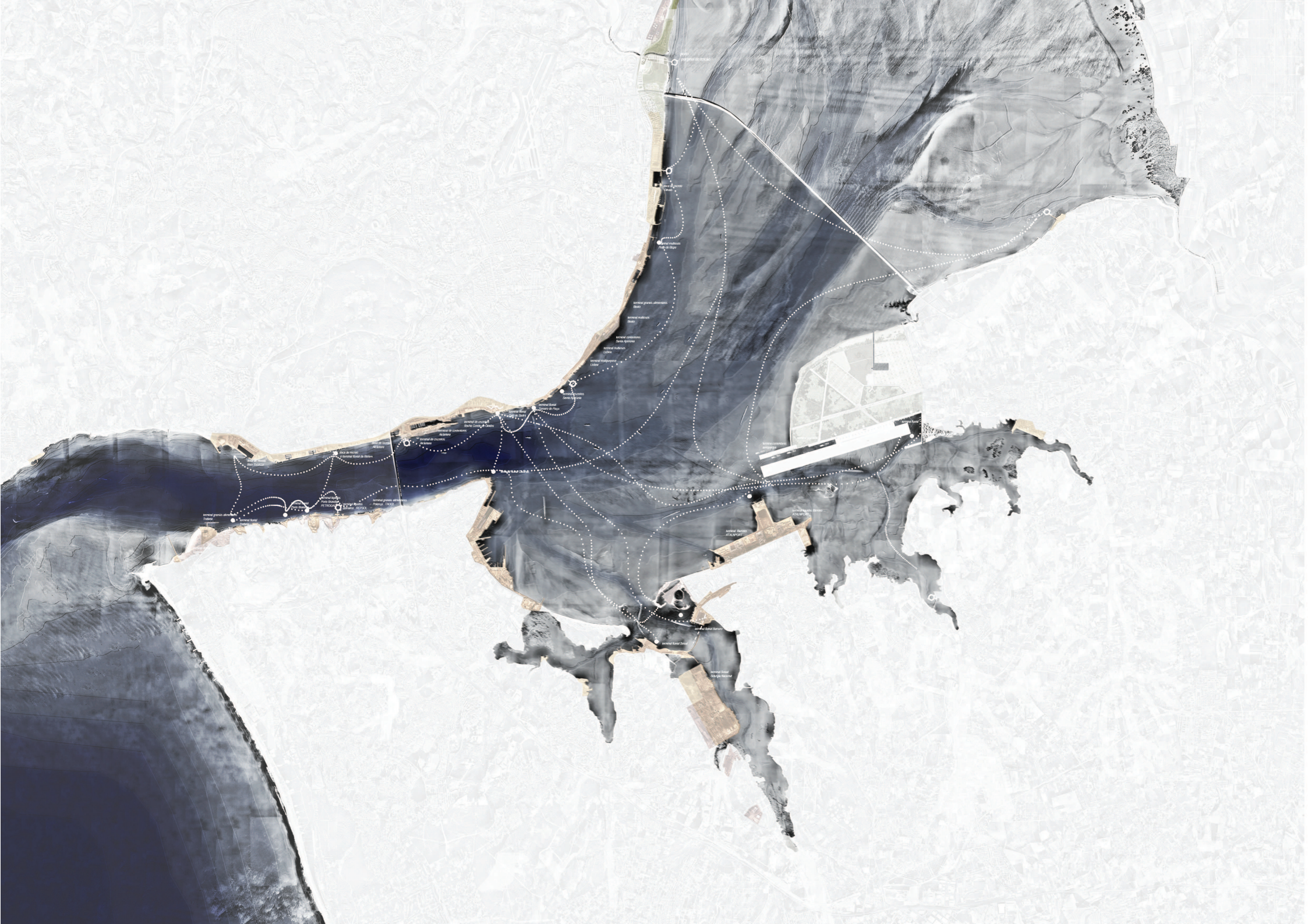


"varanda móvel"

O cacilheiro, ele próprio é dono de um simbolismo comum ao projeto. Este é visto como varanda móvel, um local de interligação dos vários pontos ao longo da margem e os difusos sistemas da urbe. Este permite-nos viver de forma abrigada o diálogo entre dois sistemas o terrestre, onde atraca e o fluvial onde navega.

Desde as ultimas décadas que o cacilheiro se tem tornado num objecto típico e tradicional da vida lisboeta. Atualmente para além do seu carácter de utilização pública é cada vez mais procurado como actividade turística ou de lazer. Diariamente milhares de pessoas atravessam as margens e vagueiam o seu olhar pela varanda do Tejo. Como se fossem transportados simbolicamente, ao longo da travessia, para uma casa diferente, para um mundo distinto, através de uma passagem continua sobre um espelho que reflete uma visão da cidade.

Uma casa afastada das margens, uma varanda entre varandas.



A ideia de articular a rede de portos, surge na sequência da história da metrópole. Dos seus aspectos comerciais e funcionais intrínsecos. Utilizando assim, um recurso natural para a mobilidade da população, sem precisar da construção de mais viadutos e grandes passeios rodoviários, que hoje fazem a ligação entre margens. Sendo essa a vertente principal dos vários portos espalhados pelas margens do estuário, obrigando a uma devolução deste carácter comunicacional do Tejo.

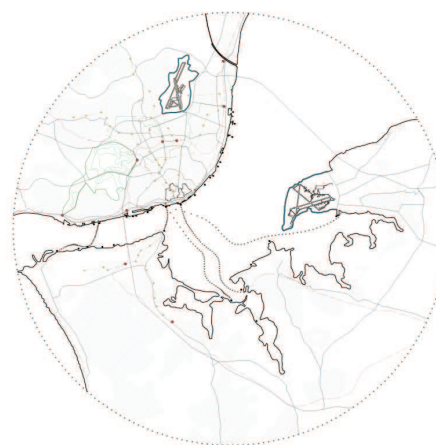
Erguem-se em forma de Anel ao longo das margens, como ideia de "acupuntura". Nos vários pontos de transporte, nos locais "inter-modais", onde há um cruzamento de várias redes de transportes terrestres, público e privado, nomeadamente em Algés, Alcântara, Santa Apolónia, Oriente, Moita e Trancão. . O projeto visa uma vontade de centralizar o rio como gerador e fomentador de trocas, partilhas e experiências.

Resumidamente entender o rio e os seus conceitos e simbolismos como algo mais do que a imagem difusa atual. Entende-lo como um espaço comunicacional entre os vários pólos a serem construídos de forma a fomentar um constante movimento de pessoas e mercadorias, dinamizando assim o comércio e as economias locais, estimulando o desenvolvimento unânime de todos os lugares marginais.

cret





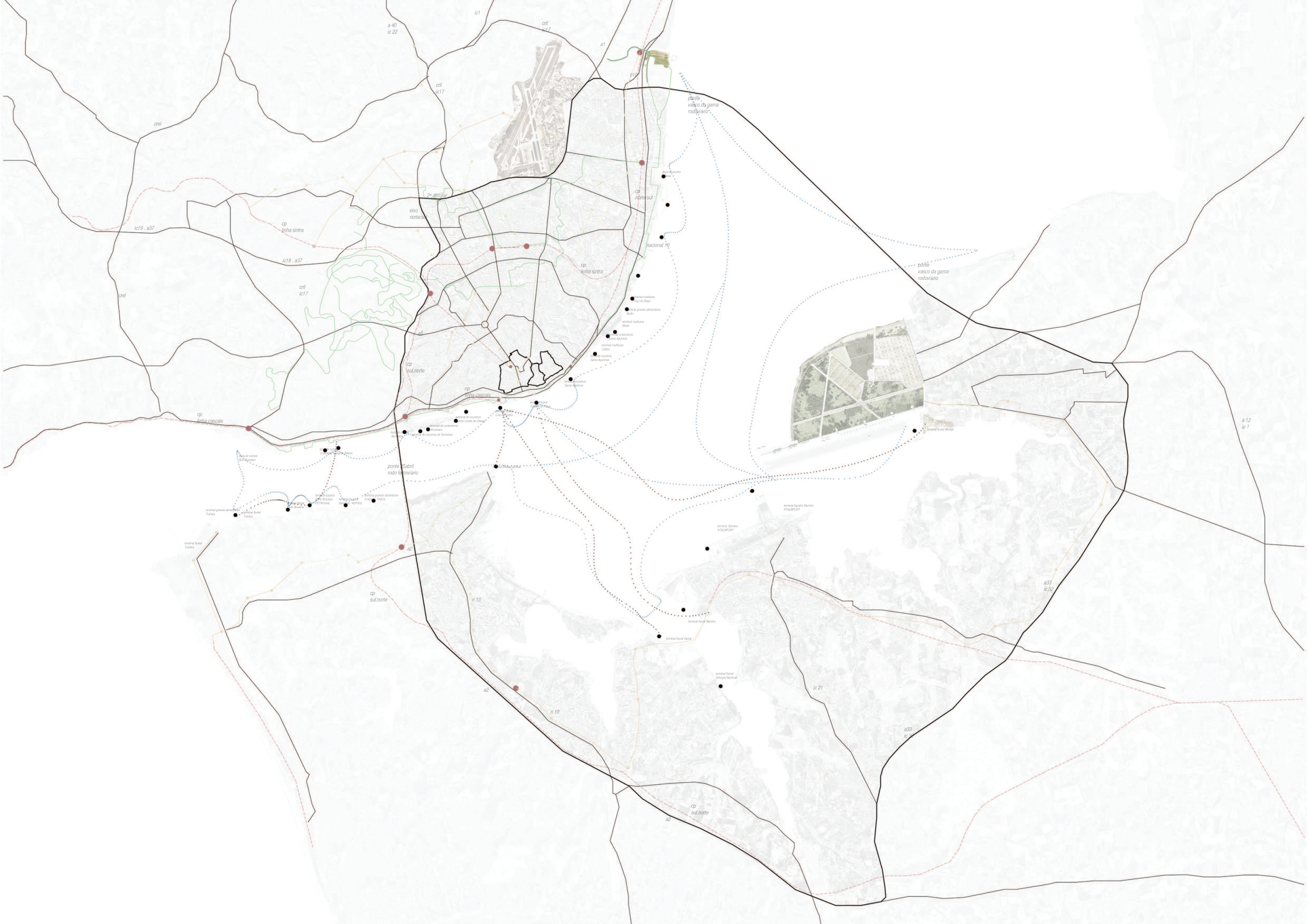


Introdução

Necessidade de articulação rápida dos sistemas de espaços públicos distintos, existentes e propostos na cidade. A norte parques urbanos e a sul as praias, campos agrícolas, salinas e o novo parque da Bala do Montijo. Potencializando a permeabilidade dos vários ambientes vivenciados na metrópole.

Esta circular vem com o intuito de unir os vários parques e espaços públicos de escala da metrópole, podendo ser encarada como uma "circular de espaço público", como uma varanda pública, onde o transporte rodoviário também aparece como um prolongamento do espaço privado no território público da urbe.

A proposta para o futuro, passa por unir, na CRET, o sistema de transporte público rodo ferroviário nesta via, com o intuito de harmonizar a cidade, onde se associem o transporte terrestre privado e o público. Esta apresentando-se marginal aos parques da cidade, incluído o Parque marginal do Trancão, culminando no novo pólo económico e social, Aeroparque, no Montijo.



Circular em Lisboa

A circulação e a mobilidade, é protagonista da configuração da cidade quer no transporte de pessoas e mercadorias, através das suas características físicas e construtivas, das vias de circulação, das conexões e os seus terminais. Esta base física é constituída pelas vias de circulação terrestre, aérea, fluvial e marítima. As quais desenham os "trânsitos" e fluxos da cidade. A norte é delineada pelo fluxo aéreo, marítimo, e terrestre, rodo ferroviário, metro e ciclo-vias, o qual se vai diluindo consoante nos aproximamos da margem sul do Tejo.

A proposta da criação de uma CRET, que unifique os vários sistemas públicos colectivos da cidade. Esta circular, tende a coincidir os sistemas de transportes públicos, com o transportes individual. Pensando que o transporte terrestre já faz parte do nosso quotidiano, como um prolongamento do espaço privado em um território público, o espaço da casa que se vivência lá fora.

Podendo assim tomar a "cidade como um lugar de negociação dos conflitos e das diferenças, só poderá sê-lo, completamente quando os indivíduos que a habitam se possam encontrar, premeditada ou ocasionalmente, para a poderem discutir, prever, modificar, influenciar."⁰¹²



imagem 049 . foz do Trancão. parque marginal ao estuário. Ana Neves, 2012



imagem 050 . Parque Eduardo VII. Ana Neves, 2012



imagem 051 . parque de Alvalade. Ana Neves, 2012



imagem 052 . praias da Costa da Caparica. Ana Neves, 2012

A metrópole que respira

A metrópole é uma entidade móvel e mutável que aparece fragmentada e dispersa, desencadeando vários ambientes ao longo da urbe. A globalização e a mobilidade individual são dois conceitos que marcam a sociedade atual e a vivência da e com a metrópole, alterando por consequente a forma de estar no espaço e no tempo. Devido a este ponto uma das questões que se torna cada vez mais recorrente é a de "onde fica o espaço público?". Espaço que, supostamente, constitui o sustento da vida coletiva, através dos parques, espaços agrícolas e de água e qual a sua relação exata com o quotidiano.

A norte a cidade torna-se compacta e confusa, onde a grande mancha urbana sobressai em relação à verde e natural, exceptuando a várzea de Loures e o Parque de Monsanto. O espaço público colectivo é desenhado, e podemos dizer "tradicionalmente" por praças, jardins, parques e territórios de água.

A sul a paisagem é distinta da vista da margem norte. Compõem-se por extensos campos agrícolas, áreas de montado, áreas de mato, reservas, sapais, arribas e praias. Entendemos a conexão entre a ocupação do solo e as suas características geológicas, onde a densidade de construção se cruza com os solos agrícolas e instalações industriais. No entanto, apresenta apenas um parque de carácter urbano, Parque de Almada, os restantes espaços colectivos são as praias, reservas e campos agrícolas.



parque nacional

jardim de belém

monte santo

parque estância hi

jardim
campo grande

parque alameda

parque bela vista

parque
vaso do afeto

parque da paz

parque lago e tranção

parque marginal Trancão

Aeroparque

Hoje, alguns parques desenharam a cidade de Lisboa, tornando-se espaços aceites e comunais com índices de utilização acima da média. Nomeadamente o parque de Monsanto, o da Bela Vista, o Parque Eduardo VII e o parque Tejo e Trancão, único de carácter ribeirinho e no encontro entre as duas cidades, Lisboa e Sacavém. Daí a intensão da proposta um parque urbano a sul, na península do Montijo, associado a um equipamento público.



monsanto . "pulmão verde"

"vir a Lisboa e, de repente, encontrar uma mata com esta densidade e com este valor de fim de cidade. Monsanto é um parque; a ideia era ir-se passear de carro no meio das árvores, no meio da verdura, uma mata para as pessoas darem passeios de automóvel. A concepção base eram aquelas estradas cénicas americanas; tinha a ver, também, com a novidade "automóvel" e com a perspectiva lúdica e de prazer que seria fazer um passeio no meio do parque, depois podia-se parar para ir a um parque infantil ou a uma das zonas de miradouro ou de descanso." ¹³

Objectivo inicial de Monsanto, era o de se percorrível pelo carro, de se poder ir passear e disfrutar da mata, no transporte individual. Contrariamente hoje, Monsanto continua a ter uma relação marcada com o automóvel, mas devido ao crescimento populacional e consecutivamente do uso do carro para as deslocações, não é possível passear por Monsanto de carro da mesma forma. Hoje esta relação é de atravessamento, como a A5, a principal porta de entrada e saída da cidade e pelas várias circulares que o cercam. Ou então dos vários polos de estacionamento, onde deixamos o carro e percorremos o parque a pé. Absorvendo os vários espaços, onde a relação entre as infraestruturas barulhentas da cidade, se perde, no entanto um lugar de combinação de oposições e de diferenças, onde o indivíduo se encontra intencionalmente ou casualmente, para os poderem discutir, viver e modificar.

Como local de abrigo á confusão das infraestruturas que formam a cidade, no entanto sempre em diálogo com ela.



circular hiperfuncional

Das vias de comunicação existentes na metrópole de duas margens, sobressai a "circular", CRET, cuja importância vem do facto de esta "ligar" uma grande variedade de equipamentos públicos da cidade, pontos de interesse da mesma. Como interfaces de meios de transporte, parques urbanos, o meio urbano, campos agrícolas e praias.

Partindo do pressuposto que os meios de transporte, quer públicos, quer privados, fazem parte do nosso dia a dia, da mesma forma que o fazem hoje, faz sentido que o carácter de via rápida, que esta circular têm, seja substituído por um novo conceito, que permita uma melhor coexistência com o meio urbano que gradualmente a está a envolver.

Esta nova abordagem, vai evoluir no sentido de criar ligação entre o público e o privado e desta forma ganhar o carácter de varanda, onde o transporte público e privado dialoguem com os equipamentos públicos "verdes" da mesma.

conclusão

Os planos marginais, fluvial e terrestre, de carácter público visam articular tipologias e formas distintas de espaço colectivo, para usufruto comum. Estruturas como parques urbanos e semiurbanos, praias e complexos balneares e regiões de produção agrícola ou desenvolvimento rural. Resumindo, as intervenções feitas ao longo das margens são de carácter urbano, inovador, dinamizador, mas que pensam na relação do público com a frente de rio, nunca esquecendo as várias vertentes que podem ter esta relação: comunicacional, social, cultural ou económica e laboral.

O tal espaço público marginal é materializado enquanto parque urbano, atribuindo-se propósitos práticos de espaço de lazer e recreação. Uma apropriação lúdica do espaço público, enquanto espaço de equilíbrio entre o homem, a terra e o território que constitui a cidade e o bem estar da população.

Como filtro na paisagem, marginais ao equipamentos públicos propostos e interligados através de circulares fluvial e terrestre, entendidas no futuro como circulares de espaço público.

p.012		imagem 001 . Lisboa e Montijo . Portugal autor Ana Neves , 2012
p.016		imagem 002 . metrópole . São Paulo . Brasil autor Ana Neves , 2011
p.018		imagem 003 . MAC, Niterói, Brasil autor Ana Neves , 2011
p.018		imagem 004 . SESC Pompéia . espaço coletivo. Lina Bo Bardi . São Paulo . Brasil autor Ana Neves , 2011
p.018		imagem 005 . Estação intermodal do Oriente. como espaço coletivo. Lisboa . Portugal autor Ana Neves , 2012
p.018		imagem 006 . Jardim Botânico . Rio de Janeiro . Brasil autor Ana Neves , 2011
p.020		imagem 007 . Ortofotomapa . Parque Ibirapuera . São Paulo. Brasil autor Ana Neves , 2013
p.022		imagem 008 . Jardim Trianon . Avenida Paulista . São Paulo. Brasil autor Ana Neves , 2011
p.022		imagem 009 . Vale Trianon . MASP . São Paulo. Brasil autor Ana Neves , 2011
p.022		imagem 010 . manifestação . MASP Lina bo Bardi . São Paulo . Brasil autor Ana Neves , 2011
p.022		imagem 011 . manifestação . MASP Lina bo Bardi . São Paulo . Brasil autor Ana Neves , 2011
p.030		imagem 012 . Ortofotomapa . AML . cidades marginais autor Ana Neves , 2013
p.34		imagem 013 . fotomontagem varanda pública aeroporto autor Ana Neves , 2013
p.37		imagem 014 . Baía de Montevideo . Paulo Mendes da Rocha, 1998 Disponível em: http://cosmopista.wordpress.com

p.038		imagem 015 . ortofotomapa ambientes da Baía do Montijo autor Ana Neves , 2013
p.040		imagem 016 . carta topográfica Militar do Montijo autor Pedro Folque, 1836 Disponível em: http://www.igeo.pt/servicos/DPCA/cartoteca
p.040		imagem 017 . carta topográfica Militar do Montijo autor. serviços cartográficos do exército, 1936 Disponível em: http://www.igeo.pt/servicos/DPCA/cartoteca
p.040		imagem 018 . carta topográfica Militar do Montijo autor. serviços cartográficos do exército, 1943 Disponível em: http://www.igeo.pt/servicos/DPCA/cartoteca
p.040		imagem 019 . ortofotomapa. Base aérea nº6 do Montijo autor Ana Neves , 2012
p.042		imagem 020 . "chegadas", Alain de Bitton, "uma semana no aeroporto. um diário de Heathrow", p. 125
p.042		imagem 021 . "o mundo de quem trabalha", "Alain de Bitton, "uma semana no aeroporto. um diário de Heathrow", p. 124
p.043		imagem 022 . lago do parque ibirapuera . São Paulo. Brasil autor Ana Neves , 2011
p.043		imagem 023 . Parque da Bela Vista. Rock-in-rio Lisboa autor Ana Neves , 2011
p.046		imagem 024 . ortofotomapa Baía do Montijo com implantação autor Ana Neves , 2011
p.050		imagem 025 . ambientes do parque. autor Ana Neves , 2011
p.064		imagem 026 . fotomontagem interligação dos vários sistemas autor Ana Neves , 2013
p.068		imagem 027 . fotomontagem varanda pública porto autor Ana Neves , 2013
p.070		imagem 028 . ortofotomapa Foz do Trancão. campos agrícolas. fotografia de uma aula do professor João Gomes da Silva. autor. Ana Neves , 2012

p.070		imagem 029 . ortofotomapa Foz do Trancão. industrialização. fotografia de uma aula do professor João Gomes da Silva. autor. Ana Neves, 2012				
p.070		imagem 030 . ortofotomapa Foz do Trancão. desindustrialização. fotografia de uma aula do professor João Gomes da Silva. autor. Ana Neves, 2012				
p.070		imagem 031 . ortofotomapa Foz do Trancão. lugar esquecido na margem autor Ana Neves, 2013				
p.070		imagem 032 . lugar esquecido no limiar de duas cidades. autor Ana Neves, 2012				
p.072		imagem 033. estação ferroviária de Sacavém. principal entrada N S autor Ana Neves, 2012				
p.072		imagem 034 . viadutos. estacionamento desordenado autor Ana Neves, 2012		p.100		imagem 043 . opassadiço Proap. Parque Tejo e Trancão autor Ana Neves , 2013
p.072		imagem 035 .parque Tejo e Trancão. relação sinérgica com o Tejo autor Ana Neves, 2012		p.101		imagem 044 . Pavilhão de Portugal. autor Ana Neves, 2012
p.084		imagem 036 . ortofotomapa Foz do Trancão. implantação autor Ana Neves, 2013		p.101		imagem 045. Terminal de cruzeiros de Santa Apolónia. disponível em http://simplifycarlisboa.blogspot.pt/2011/04/novo-terminal-de-cruzeiros-de-lisboa.html
p.080		imagem 037 . fotomontagem do terminal intermodal de sacavém autor Ana Neves, 2013		p.103		imagem 047 . cacilheiros. varanda na cidade autor Ana Neves
p.084		imagem 038 . fotomontagem implantação do anel autor Ana Neves, 2013		p.110		imagem 048. circular em Lisboa autor Ana Neves, 2012
p.96		imagem 039 . fotomontagem interior do porto. varanda sobre o Tejo autor Ana Neves, 2013		p.114		imagem 049 . foz do Trancão. parque marginal ao estuário do Tejo autor Ana Neves, 2012
p.100		imagem 040 . vista sobre a margem de Lisboa. autor Ana Neves, 2013		p.114		imagem 050 . Parque Eduardo VII, Lisboa autor Ana Neves, 2013
p.100		imagem 041. Alcântara e o seu carácter portuário. "100 anos dos porto de Lisboa"		p.114		imagem 051 . Parque de Alvalade, Lisboa autor Ana Neves, 2011
p.100		imagem 042 . infraestruturas portuárias do estuário. autor Ana Neves, 2012		p.114		imagem 052 . Praias da Costa da Caparica autor Ana Neves, 2012

		p.56	<i>desenho 001. corte porto fluvial aeroparque</i>
		p.58	<i>desenho 002. plantas e alçado sul</i>
		p.60	<i>desenho 003. corte aeroporto. varanda pública.</i>
		p.62	<i>desenho 004. esquema construtivo geral.</i>
		p.63	<i>desenho 005. pormenor da estrutura. módulos e malha de perfis "I"</i>
		p.76	desenho 006 . planta esquemática dos vários ambientes do parque marginal do Trancão
		p.79	desenho 007. corte ee' . terminal intermodal . passagem define uma leitura de continuidade entre o parque e a estação intermodal de Scavém
		p.82	desenhos 008 . cortes dos vários cenários do parque marginal do Trancão
		p.84	desenhos 009 . esquema . tese miguel rocha. "construir na água"
		p.85	desenho 010 . axometria construtiva do projecto
		p.86	desenho 011 . planta funcionalidade programática do Porto.
		p.88	desenho 012. corte . porto fluvial. acesso à plataforma de embarque
		p.90	desenho 013. plantas dos módulos
p.48	<i>esquema 003 . várias composições do parque</i>	p.90	desenho 014. esuema estrutural da composição dos módulos
p.44	<i>esquema 002. definição da implantação</i>	p.105	desenho 015. ortofotomapa. circulação fluvial no estuário. Ana Neves, 2013
p.28	<i>esquema 001. fluxos das várias mobilidades</i>	p.113	desenho 016 .ortofotomapa circulares terrestres de Lisboa
p.54	<i>esquema 005. axonometria geral . diversidade programática</i>	p.117	desenho 017. ortofotomapa parques na metrópole de Lisboa
p.99	<i>esquema 006. margem estuariana</i>	p.119	desenho 018. ortofotomapa Monsanto cercado pelo automóvel.
p.111	<i>esquema 007. circulares de mobilidade terrestre</i>	p.121	desenho 019. ortofotomapa CRET. varanda hiperfuncional.

APL - Administração do Porto de Lisboa, 100 Anos do Porto de Lisboa, 1987

AUGÉ, Marc. Não-Lugares – Introdução a uma Antropologia da Sobremodernidade. Trad. Miguel Serras Pereira. Tit. org.: Non-Lieux – Introduction à une Anthropologie de la Surmodernité, 1992. Lisboa: 90 Graus Editora. ISBN 9728964021.

BOTTON, Alain de. Uma semana no Aeroporto - Um diário de Heathrow. tit. org.: " week at the airport - A Heathrow diary, 2009. Edições Dom Quixote. ISBN: 9789722040020. pp.17-125

BRUAND, Yves. Arquitetura Contemporânea no Brasil. São Paulo: Perspectiva, 1981, p.162

BRUTTOMESSO, Rínio, O Rio e a Cidade: as Zonas Ribeirinhas, AML, Estuário 9, Edição da Grande Área Metropolitana de Lisboa, Lisboa

Carta estratégica Lisboa. Relatório 2 da coesão social Inclusão.2012/24. Como Tornar Lisboa uma cidade amigável, segura e inclusiva para todos? Comissário Manuel Graça Dias.

FERRAZ, Marcelo. 25 Escritos de Lina (org.) Lina Bo Bardi. São Paulo. Instituto Lina Bo Bardi e P.M. Bardi, 2008. p. 102

FREY, Jean-Pierre. Formes du logement et motos de la maison. In Brun, J.;DRIANT, S. M. dictionnaire de L'habitat et du Logement. Paris: Armand Coli, 2003, p. 190

GARCIA, Pedro Ressano. Tagus Platform – Back To The River: Lisbon's waterfront and the 21st century. Lisboa 2010, Edições e Publicações da Fundação Serra Henriques.

GRAÇA DIAS, Manuel. Passado Lisboa Presente Lisboa Futuro. sijnose. Edição: Parceira. Lisboa, 2001. ISBN: 9789728645052.

GRAÇA DIAS, Manuel. Ao volante pela cidade, dez entrevistas de arquitetura. Edição: Relógio d'água Editores, outubro de 1999. DL. 143810/99.

IGSPAR - Instituto de Gestão do Património Arquitectónico e Arqueológico. «<http://www.iges-par.pt/pt/patrimonio/pesquisa/geral/patrimoniomovel>»

OLIVEIRA, olivia de. Repasses. A depredação material e espiritual da obra de Lina Bo Bardi. Vitruvius, São Paulo, arqtextos 068.01, março 2012. 2006:265

ORTEGA, Cristina Garcia. Lina Bo Bardi: móveis e interiores (1947-1968)- interlocuções entre moderno e local. tese de doutoramento de Pós-graduação da Faculdade de Arquitectura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, São Paulo, Julho 2008

PROAP. Arquitectura Paisagista. http://www.proap.pt/site/L_por/projectos/parque_tejo_d.html

ROSSI, Aldo. A Arquitectura da Cidade. Trad. José Charters Monteiro. Tit. org.: L' Architettura della Città, Marsilio, 1966. Lisboa: Edições Cosmos, 2001. ISBN. 9727621260.

SCHERER, Fabiano de Vargas. Aspectos urbanísticos da Exposição Internacional de Lisboa 1998. Vitruvius. Julho de 2003. Disponível em: «<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arqtextos/04.038/666>

SOLÁ-MORALES, Manuel de. "Espaços públicos e espaços coletivos." In: Os centros das metrópoles: Reflexões e propostas para a cidade democrática do século XXI. São Paulo: Ed. Terceiro Nome, Viva o Centro, Imprensa Oficial do Estado, 2001. pp. 101-108

TURISMO DE LISBOA. Turismo de Lisboa. 2010. N.º84, pp. 16-19. Disponível em: http://www.visitlisboa.com/getdoc/932f981b-7a3a-4ac9-958f-3b5b46859297/12_RTL84.aspx

UAL - Universidade Autónoma de Lisboa. Lisboa 2050, Lisboa, Universidade Autónoma de Lisboa, 2007

WISNIK, Guilherme. Paulo Mendes da Rocha – Obra Reciente. 2G Revista Internacional de Arquitectura.2008. N. 45. Barcelona: Gustavo Gili. ISBN 97884gid222467.

