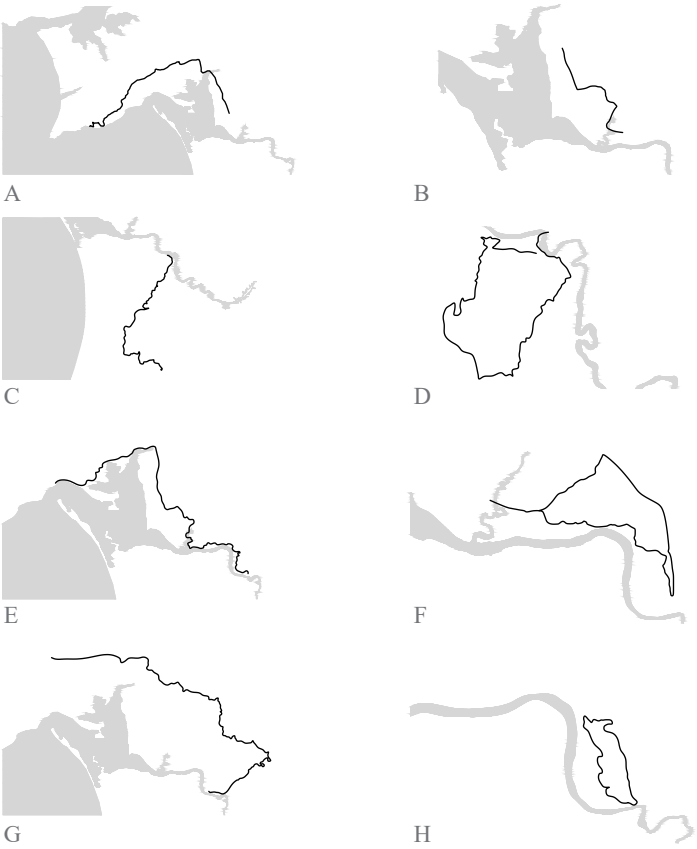




Capítulo 6:
NOVO RITMO: RECONTEXTUALIZAR A PAISAGEM



050_ Outros Caminhos. Conjunto de diagramas que exemplificam outros caminhos existentes que possibilitam diferentes actividades ao longo do território do rio Sado. Descrições dos utilizadores retiradas da fonte: A - 64,72 km - "btt"; B - 18,13 km - "trilho caminhada cicloturismo - deserto silêncio"; C - 62,33 km - "trilho serras deserto silêncio"; D - 34,505 km - "caminhada trilho btt"; E - 69,14 km - "trilho btt"; F - 34,70 km - "btt"; G - 130,74 km - "btt"; H - 12,7 km - PR (pequena rota) Senhor dos Mártires.

(página 00-00) **049_ Movimento** - Ponte férrea metálica e Bairro da Quintinha em último plano.

051_ Paisagem produtiva - Pinhais; **052_ Paisagem construída** - Bairro da Quintinha; **053_ Paisagem produtiva** - Rio e arrozais; **054_ Paisagem construída** - Alcácer do Sal, vista do Bairro da Quintinha; **055_ (Sem título)**; **056_ Paisagem construída** - Estação de Alcácer do Sal;

A opção pelo movimento mecanizado é simples. Para além de se implantar em pleno meio rural, fora das grandes cidades e núcleos urbanos, e a par da existência de inúmeros caminhos percorríveis e por percorrer ao longo de todo o território, existe uma relação intrínseca entre o movimento e as linhas férreas. Propor transformar estes quilómetros em mais um caminho pedonal seria diminuir a sua relevância. Estas infraestruturas foram construídas para receber comboios e os comboios foram construídos para circularem apenas em cima delas. Por isso, desassociar o movimento que elas possibilitam é descaracterizar por completo a infraestrutura e desvalorizar as suas potencialidades.

A estratégia territorial que se propõem pretende revelar e conhecer os vários ritmos da paisagem. A Linha do Vale do Sado está implantada ao longo de vários momentos que reflectem aquilo que caracteriza esta região. Faz-se, por isso, uma análise territorial a partir do caminho que a via férrea ocupa.

Estratégia territorial.

Como referido anteriormente, a proposta pretende reactivar o troço em estudo, de forma a que este funcione como sistema mecânico que se movimenta ao longo destes aproximados quarenta quilómetros.

Existe, portanto, um sistema dinâmico que percorre a linha e o investiga através de diferentes ritmos e um sistema estático que acolhe os resultados. Neste sistema, deslocamo-nos ao lugar específico de observação e trabalho de campo, através de estruturas móveis que albergam diferentes utilidades (salas de aula e laboratórios; unidades de administração ou transporte de mercadorias, como peças arqueológicas e plantas) e que podem também servir como meio de transporte de pessoas, mesmo que dentro de um circuito mais reduzido. Este sistema daria oportunidade a uma grande variedade de visitantes: desde grupos escolares, a turistas, estudantes, locais, investigadores, arqueólogos, ornitólogos.



051



052



053



054



055



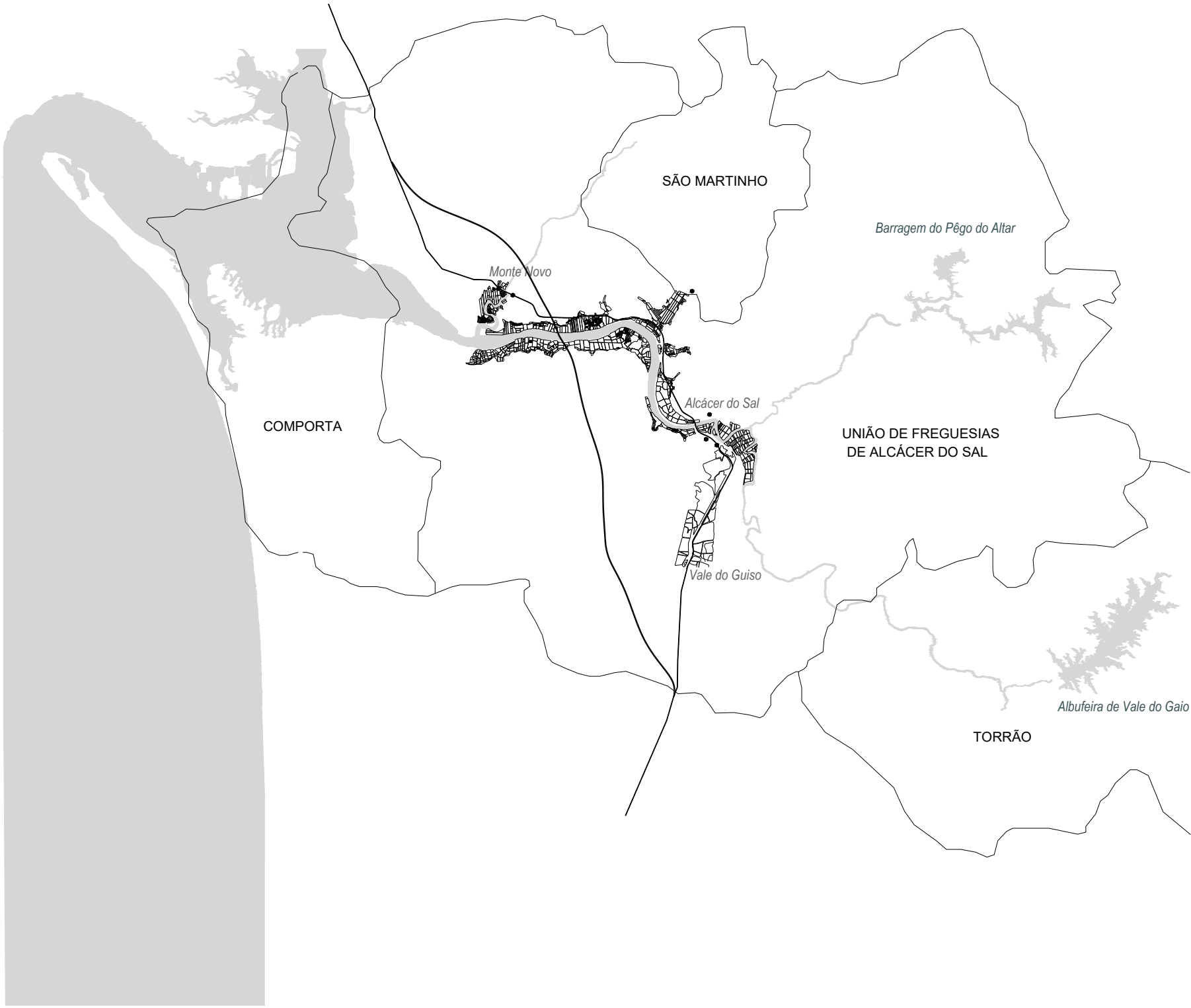
056

Os pontos estáticos são os momentos de recolha e introspecção. Dentro de uma estratégia mais territorial, o programa é distribuído pelos três pontos estáticos, atribuindo especial importância, pelas razões já descritas, à estação de Alcácer do Sal, a nova interface na cidade. No limite sul do sistema, actualmente um apeadeiro com apenas um abrigo (apeadeiro de Vale do Guiso), como encerramento da circulação, propõem-se um grande terminal onde as estruturas móveis podem ser estacionadas, onde se desenvolvem projectos de criação de possíveis novas estruturas e se faz a manutenção das mesmas. No limite norte, na estação de Monte Novo-Palma, propõem-se unidades de alojamento e uma extensão das exposições realizadas no atlas da interface. Finalmente, o principal ponto estático, a estação-interface de Alcácer do Sal, no centro do sistema, é aquele que será estudado e desenvolvido ao pormenor. Neste ponto propõem-se a recepção que faz a distribuição dos diferentes tipos de utilizadores, residências, áreas administrativas, espaços de produção, de reunião, trabalho, palestras etc., e o lugar para o atlas que acolhe os resultados das matérias investigadas e as expõem ao público em geral.

Falemos, então, sobre os vários ritmos da paisagem do Sado.

Os temas descobertos, até hoje, ao longo da linha multiplicam-se. Não interessa fazer uma análise profunda sobre cada um, mas sim um apontamento sobre as primeiras impressões que, mais tarde, tiveram como resultado um mapa que é apresentado no final do trabalho.

Construir uma narrativa sobre este lugar implicou uma extensa investigação no terreno, quer a partir de conversas com a população local quer a partir de uma atenta observação das diferentes partes que o caracterizam.



PAISAGEM HISTÓRICA

O ritmo do tempo histórico é aquele que, provavelmente, mais marcou este território, com as suas sucessivas ocupações. No entanto, esta paisagem, em tempos construída, é hoje um mistério para quem a quiser encontrar. Existe uma grande quantidade de lugares arqueológicos ao longo do curso do rio Sado, mas encontram-se, na maioria, fora do alcance de quem os quiser observar (quer por terem sido novamente enterrados, quer por estarem dentro de propriedades que insistem em privá-los da população). A proposta pretende, portanto, revelar estes lugares, escavá-los e, se for o caso, incluir as consequências descobertas no Atlas do Sado.

A ocupação do Sado remonta aos tempos longínquos do paleolítico, mas é do tempo dos caçadores-recolectores que surgem os primeiros os vestígios arqueológicos. Da fixação destas populações neste território, surgiram os concheiros do mesolítico. Por recolherem do rio alimento, como moluscos, o resultado destes povoamentos nómadas são enormes depósitos de conchas deixados ao longo do seu curso. Apesar de se estenderem ao longo de quinze quilómetros, apenas um se situa nas proximidades da via férrea: o concheiro de Ara-pouco. Ainda antes da ocupação romana, as trocas comerciais mediterrânicas começaram a desenvolver-se. Surge, então, a Feitoria Fenícia de Abul, situada a sul da estação de Monte Novo. Mas é em pleno império romano que o território do Sado ganha dimensão. Estrategicamente situada, Salacia Urbs Imperatoria (nome romano para a cidade de Alcácer do Sal), fazia parte das rotas que ligavam Olisipo a Pax Julia (Beja) e Ébora (Évora). Esta cidade romana tinha como principal produção o sal. Desta forma, para além da ocupação da colina da cidade, o território foi pautado pela construção de fornos (oleiros) de produção de ânforas que serviam, precisamente, para salgar peixe. É a partir do período árabe que a colina assume a sua importância no território, com a construção do castelo ainda hoje existente. Assim como outros lugares de culto se transformam com as diferentes ocupações, com a conquista cristã, no lugar da antiga mesquita foi construída a Igreja de Santa Maria Maior.

Não existe qualquer relação estabelecida entre o núcleo da malha urbana e a estação de Alcácer do Sal. É, portanto, tal como em relação aos vestígios arqueológicos que se encontram ao longo do curso do rio, objectivo deste trabalho voltar a incluir esta paisagem histórica na memória da cidade.



PAISAGEM PRODUTIVA

059_ Paisagem produtiva.

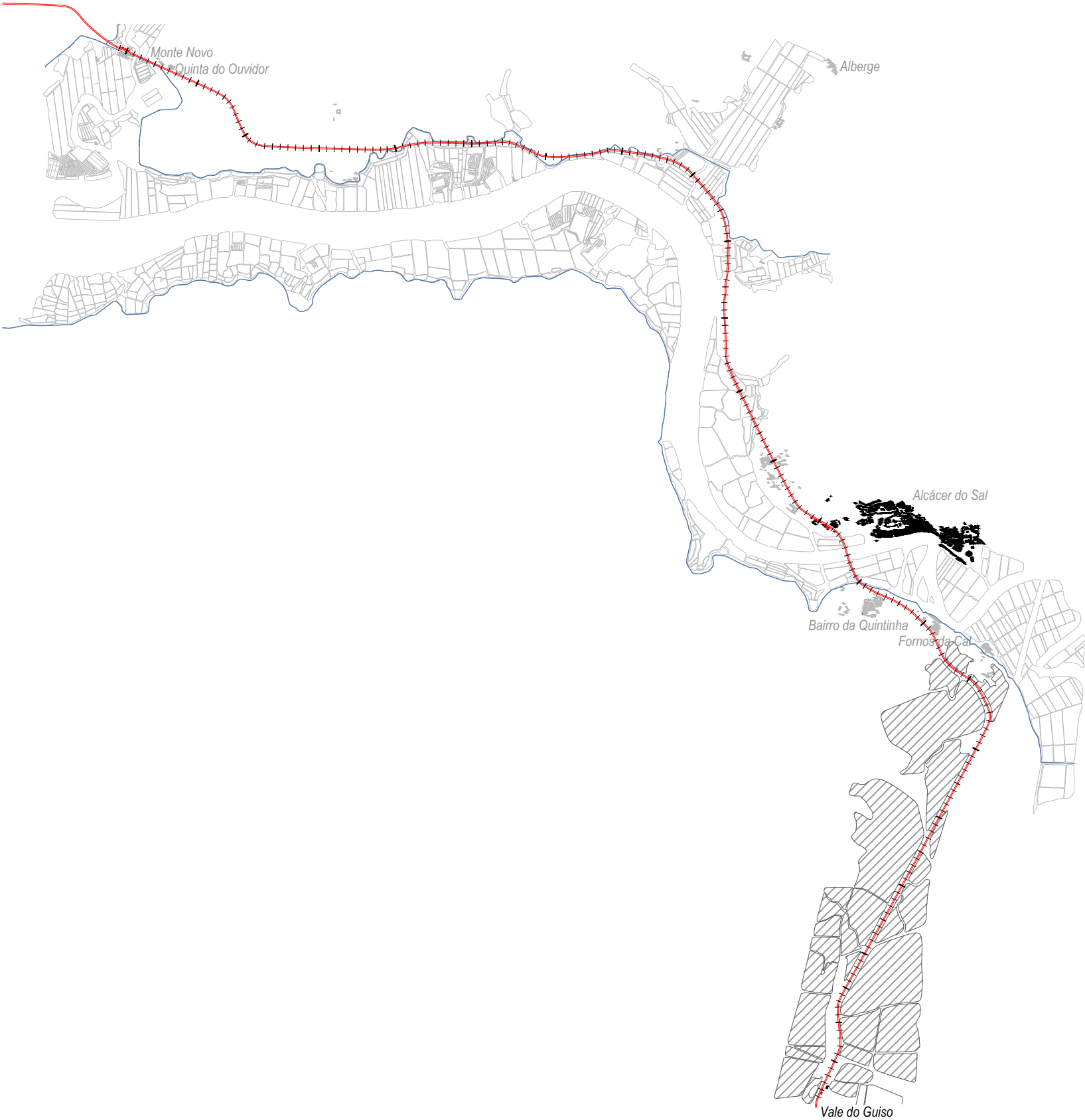
A produção agrícola é, aparentemente, o factor de desenvolvimento mais importante nesta região. No entanto, a dimensão dos campos de arrozais ou pinhais não se traduz, com a mesma grandeza, na necessidade de ter pessoas a trabalhar, quer no terreno, quer nas fábricas, contribuindo para a empregabilidade de forma reduzida. Apesar disto, é a produção de arroz e as suas marcadas parcelas na paisagem que reside na memória que temos deste território. Se em tempos o sal era o grande protagonista, hoje em dia, pela sua falta de rentabilidade, muitas parcelas foram transformadas em arrozais.

A relação que a linha de caminho de ferro estabelece com esta paisagem produtiva é curiosa. Entre Monte Novo-Palma e a estação de Alcácer do Sal, a paisagem é, predominantemente, marcada por arrozais, salinas e tanques de piscicultura, havendo momentos em que esta se cruza com o canal de irrigação e momentos em que quase toca o rio. É curioso, ainda, reparar nos vários momentos em que a população se aproxima da linha férrea e, pela fertilidade do solo, se vão plantando, cada vez mais, hortas e lugares de produção comunitária.

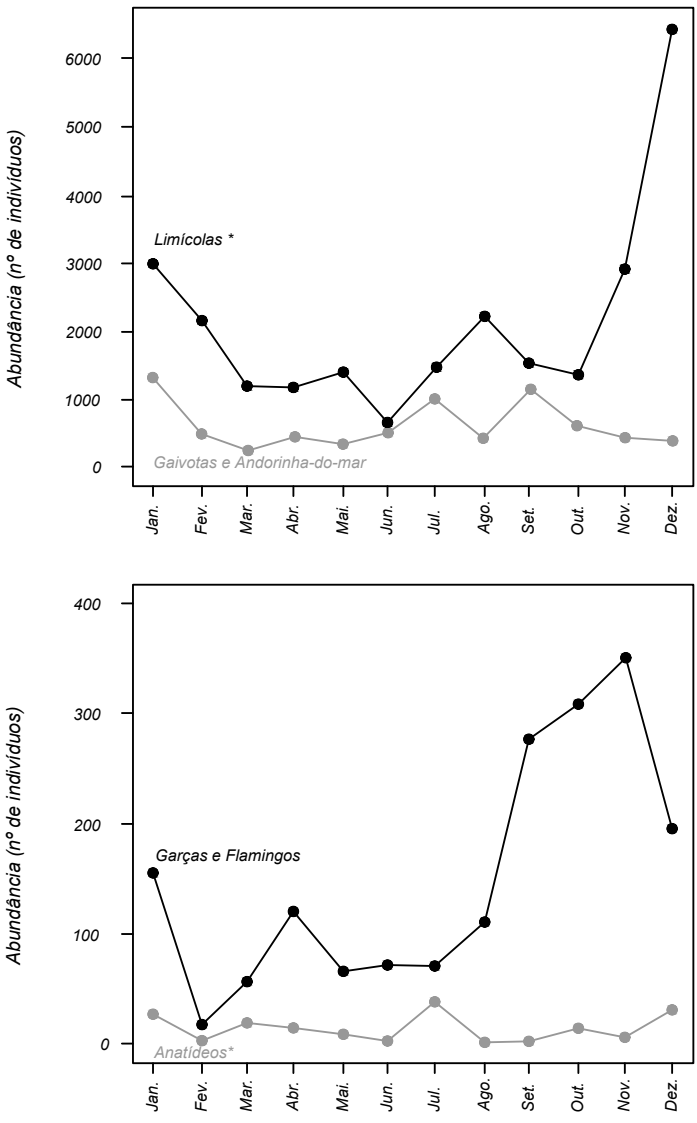
A partir da estação de Alcácer, seguindo o rumo para sul, a paisagem altera-se por completo.



É no troço sul da linha férrea que se pode observar com maior clareza a dimensão da produção de pinheiros mansos na região. No entanto, implanta-se em todo o distrito de Setúbal, ganhando importância no concelho de Alcácer do Sal, onde se produzem em maior dimensão e melhor qualidade. A produção de pinhão para a indústria alimentar é a fonte de maior rendimento neste sector, mas é também parte da cultura gastronómica da região. Com igual importância, esta paisagem é também caracterizada por grandes áreas de montado de sobreiro, como é habitual nas regiões a sul do Tejo, e as perspectivas são sempre de um aumento na sua produção.



PAISAGEM TEMPORÁRIA



061_ Variação da abundância de aves aquáticas nos refúgios de preia-mar no estuário de Sado. (Fonte: Anuário Ornitológico de 2011).

062_ Paisagem temporária.

O estuário do Sado, pela sua riqueza biológica, constitui um dos principais lugares de migração de aves do país. Os locais mais propícios à observação de aves coincidem, precisamente, com os locais de exploração de sal e piscicultura, por proporcionarem refúgio e alimentação suplementar a várias espécies de aves que aqui nidificam. A cegonha é a ave que mais rapidamente se associa a esta região, mas a sua biodiversidade é muito mais abrangente: flamingos-rosa, garças, perna-longa, patos, aves de rapina, andorinha-do-mar, corvo marinho, etc.

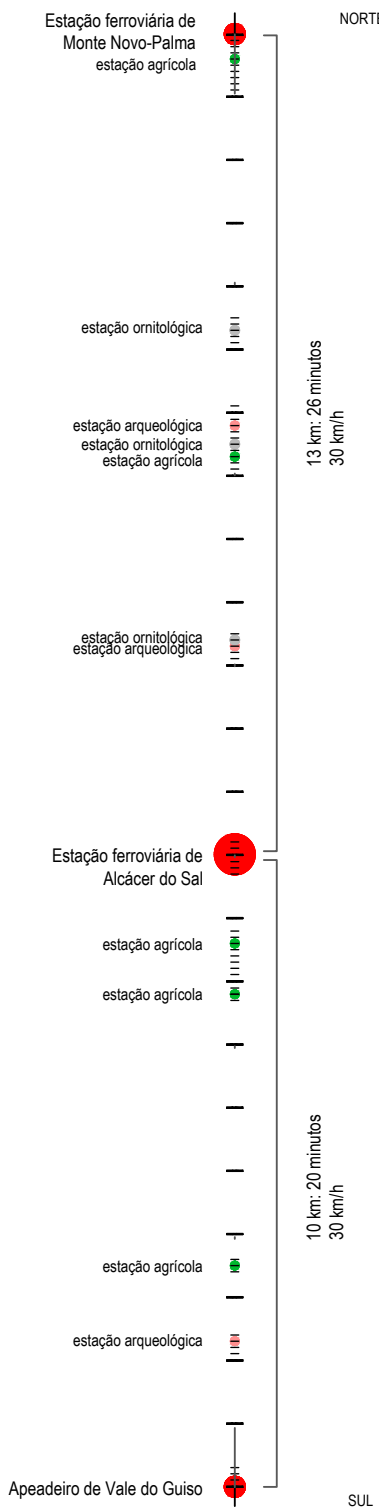
A observação e estudo destes fenómenos é, talvez, mais propícia na zona inicial do estuário. No entanto, ainda ao longo da linha de caminho de ferro, são vários os locais propícios a estas actividades.



PAISAGEM CONSTRUÍDA

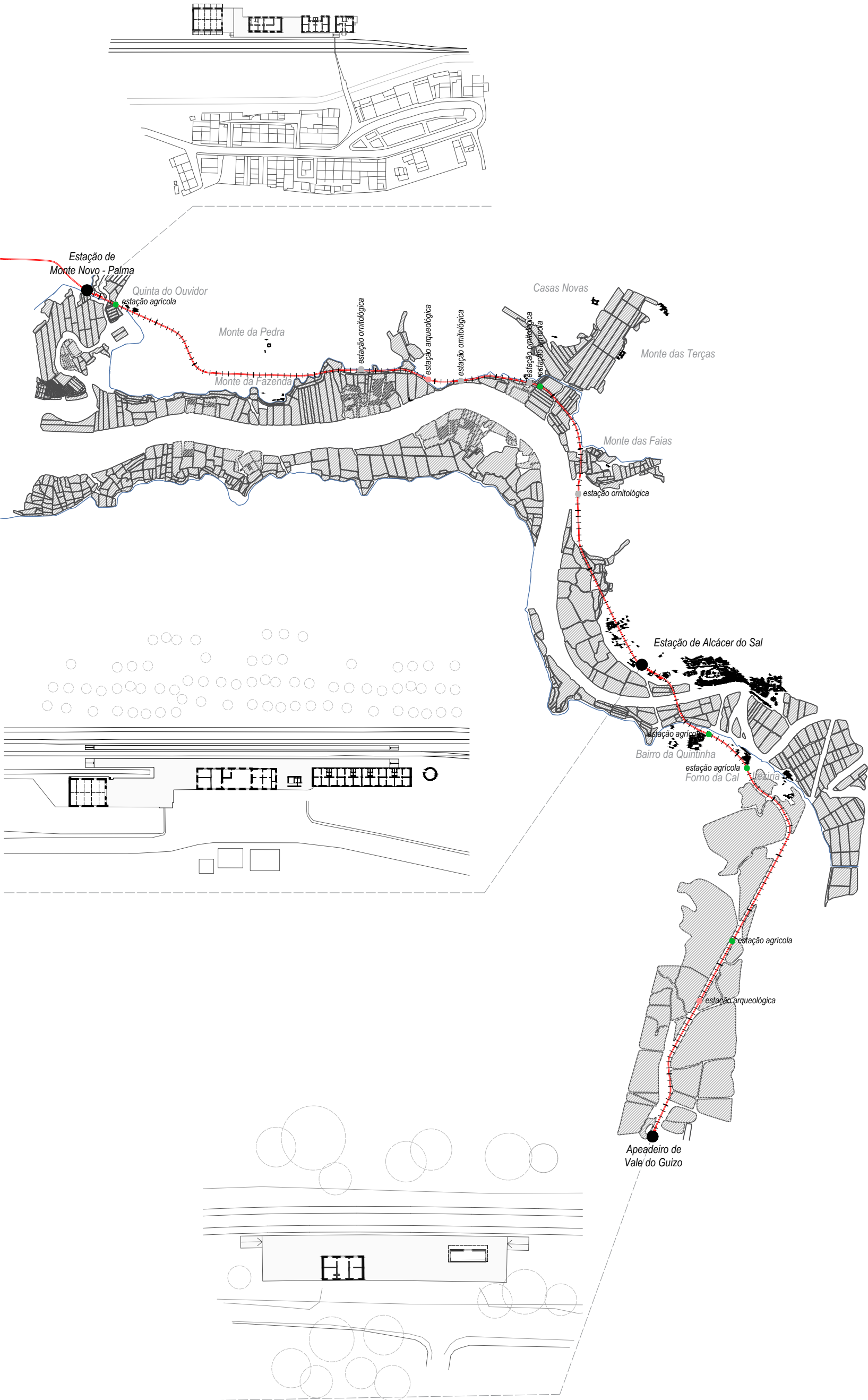
063_ Paisagem construída.

(página 98-99) 064_ Plataforma-Interface.
Estação de Alcácer do Sal.



A implantação da linha é feita na sua totalidade fora de núcleos urbanos, em meio rural, relacionando-se com alguma proximidade apenas com a vila de Monte Novo, a cidade de Alcácer do Sal e os Bairros da Quintinha e do Forno da Cal. A paisagem não deixa, por isso, de ser maioritariamente construída pelo homem, considerando as planícies de arrozais, salinas, pinhais e montados de sobre uma transformação humana sobre o território. Da mesma maneira que atravessa estes aglomerados urbanos, a implantação da linha desloca-se ao longo de dezenas de herdades e quintas.

Em termos de património ferroviário, como referido anteriormente, o sistema é limitado a norte pela estação de Monte Novo-Palma (quatro edifícios, apenas um armazém utilizado); no centro pela estação de Alcácer (quatro edifícios, apenas um utilizado parcialmente como apoio ao controlo da electrificação da linha) e, a sul, o apeadeiro de Vale do Guiso (um edifício e um abrigo, ambos sem utilização).





PLATAFORMA-INTERFACE

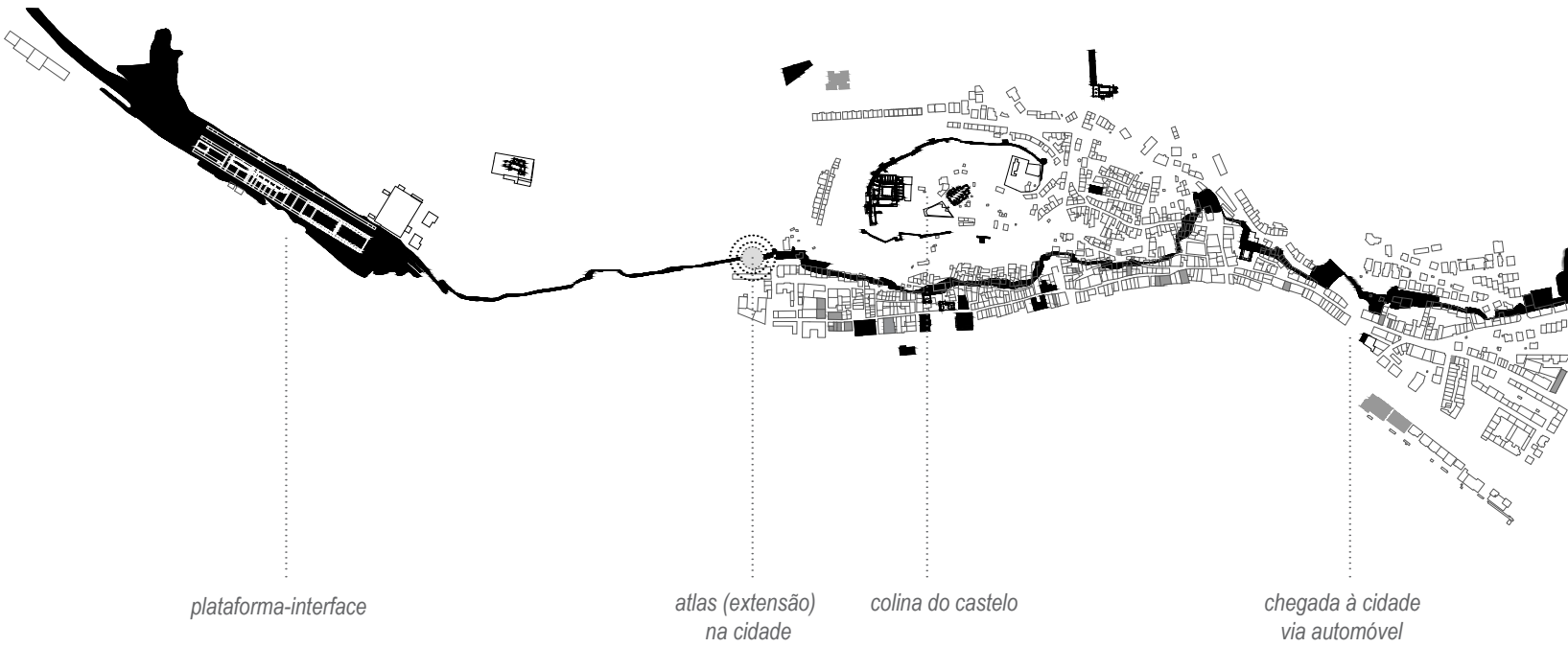
SÍNTESE

A proposta de intervenção na actual estação de comboios de Alcácer do Sal pretende afirmar este lugar, tornando-o próximo da cidade e visível a partir das infraestruturas viárias que a olham.

A ligação entre a estação e a malha urbana da cidade é realizada, actualmente, através de uma via automóvel de duplo sentido sem condições para peões. Enquanto novo lugar da cidade, foi necessário criar condições necessárias à sua utilização e, desta forma, aproximar a cidade deste espaço. Por se implantar a plataforma à cota 10, pretende-se formalizar esta ligação através de um caminho pedonal de nível. Por sua vez, é a própria plataforma que se estende ao longo de, aproximadamente, 700 metros até encontrar as primeiras construções da cidade. Propõem-se, ainda, a construção de uma peça, no limite deste caminho, que sirva como ponto difusor e informativo de acontecimentos a realizar na Plataforma. Construtivamente, responde às mesmas questões da plataforma na interface. Pretende-se que este corredor seja acessível a pessoas de mobilidade reduzida, possibilitando a sua chegada autónoma à nova interface.

Imagina-se que, tal como nesta peça, o Atlas se possa dissimular na cidade, através do aproveitamento dos inúmeros edifícios/espacos disponíveis e em estado de abandono.

A intenção de transformar o novo lugar da estação de Alcácer do Sal num ponto de referência no território, surgiu da forte relação visual que estabelece com as infraestruturas viárias que circulam a cidade, quer a nascente, quer a poente. Desta forma, propõem-se a construção de uma peça nova que, ao atingir os 35 metros de altura, conseguia comunicar com quem passa por elas, assim como com a cota alta da colina do castelo. Apesar disto, pretende-se que este volume tenha um carácter enigmático, não revelando à partida o seu conteúdo (tal como os silos de cereais, característicos da região).



Capítulo 7:

ESCOLHA DO LUGAR: REACTIVAR A ESTAÇÃO DE ALCÁCER DO SAL

066_ Estação de Alcácer do Sal - vista para a estrada nacional; 067_ Estação de Alcácer do Sal - lado poente da estação; 068_ Estação de Alcácer do Sal - lado nascente da estação; 069_ Estação de Alcácer do Sal; 070_ Estação de Alcácer do Sal - Edifício Principal; 071_ Estação de Alcácer do Sal - Antigas casas para trabalhadores; 072_ Estação de Alcácer do Sal - Armazém e gare de cargas; 073_ Antigos armazéns de calibragem de arroz e da F.N.P.T. (Federação Nacional dos Produtores de Trigo); 074_ Vista para o depósito de água, em primeiro plano; 075_ Instalações sanitárias públicas; 076_ Silos de armazenamento de arroz, nas proximidades da estação; 077_ Vista dos armazéns para a estação;

A reactivação da estação de Alcácer do Sal como objecto principal de intervenção tem como objectivo construir um lugar que, enquanto novo espaço público da cidade, se estenda para o seu interior e que, ao mesmo tempo, consiga atrair a população à antiga estação de comboios. Imagina-se que funcione como um grande estaleiro da vida quotidiana da cidade e, simultaneamente, um lugar de criação e mobilidade. Acima de tudo, a intervenção que se propõe quer preparar este espaço para o inesperado.

Consideraram-se duas escalas de intervenção.

Na primeira, deu-se especial importância à relação que a estação estabelece com a cidade porque, apesar da distância ser quase inexistente (cerca de um quilómetro), há muito que está esquecida.

A uma escala mais aproximada do lugar, procurou-se transformar os elementos que constituem a estação, reinterpretando-os. Considerando as suas implicações, como os acessos e as pré-existências, a ideia de reactivação da estação tem como objectivo capacitá-la para o novo ritmo que se prevê. Desta forma, reinventa-se a funcionalidade da plataforma e o seu conjunto de edifícios, terminando com a construção de um novo elemento que serve como marco referencial do território e *siló* do conhecimento.



066



067



068



069



070



071



072



073



074



075



076



077

01_ NOVO ESPAÇO COLECTIVO DA CIDADE, PLATAFORMA -
INTERFACE; 02_ APARROZ-AGRUPAMENTO DE PRODUTORES DE
ARROZ DO VALE DO SADO LDA; 03_ IGREJA E ESTAÇÃO
ARQUEOLÓGICA DO SENHOR DOS MÁRTIRES; 04_ ESCOLA
SECUNDÁRIA DE ALCÁCER DO SAL; 05_ ESTAÇÃO
ARQUEOLÓGICA (ESCOLA SECUNDÁRIA DE ALCÁCER DO SAL);
06_ EXTENSÃO DA PLATAFORMA NO NÚCLEO URBANO; 07_
AUDITÓRIO MUNICIPAL DE ALCÁCER DO SAL; 08_ ANTIGA
ESCOLA PRIMÁRIA - EDIFÍCIO DEVOLUTO; 09_ ANTIGO
CONVENTO, ACTUAL POUSADA DE ALCÁCER DO SAL E CRIPTA
ARQUEOLÓGICA DO CASTELO DE ALCÁCER DO SAL; 10_
CASTELO DE ALCÁCER DO SAL, NÚCLEO II - SÍTIO
ARQUEOLÓGICO DAS PALMEIRAS, FÓRUM ROMANO DE SALACIA;
11_ IGREJA DE SANTA MARIA DO CASTELO; 12_ CASTELO DE
ALCÁCER DO SAL, NÚCLEO I - SÍTIO ARQUEOLÓGICO DOS
DEPÓSITOS DE ÁGUA; CONJUNTOS HABITACIONAIS; 13_
MURALHAS DO CASTELO DE AL-QASR; 14_ CONVENTO DE SANTO
ANTÓNIO, IGREJA E CAPELA DAS ONZE MIL VIRGENS (VESTÍGIOS
ARQUEOLÓGICOS SÉCULO XIXII); 15_ IGREJA; 16_ CÂMARA
MUNICIPAL DE ALCÁCER DO SAL; 17_ CÂMARA MUNICIPAL DE
ALCÁCER DO SAL; ARQUIVO ARQUEOLÓGICO DE ALCÁCER DO
SAL; 18_ IGREJA DO ESPÍRITO SANTO / MUSEU MUNICIPAL
PEDRO NUNES DE ALCÁCER (MUSEU DE ARQUEOLOGIA EM 1914);
19_ ARQUIVO HISTÓRICO MUNICIPAL; 20_ IGREJA; 21_ ANTIGO
TEATRO PEDRO NUNES - SEM ACTIVIDADE; 22_ BIBLIOTECA
MUNICIPAL DE ALCÁCER DO SAL; 23_ IGREJA DE SANTIAGO; 24_
SOCIEDADE FILARMÓNICA AMIZADE VISCONDE DE ALCÁCER DO
SAL; 25_ ANTIGO EDIFÍCIO DOS BOMBEIROS VOLUNTÁRIOS DE
ALCÁCER DO SAL - EDIFÍCIO DEVOLUTO; 26_ CINE-TEATRO DE
ALCÁCER DO SAL - EDIFÍCIO DEVOLUTO;

OPORTUNIDADES DE INTERVENÇÃO: EDIFÍCIOS
DEVOLUTOS

PLANTA DE LOCALIZAÇÃO

ESCALA 1/5 000

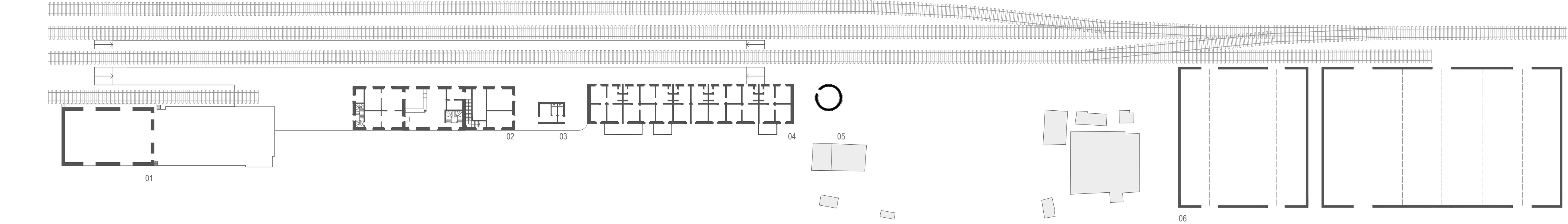


104

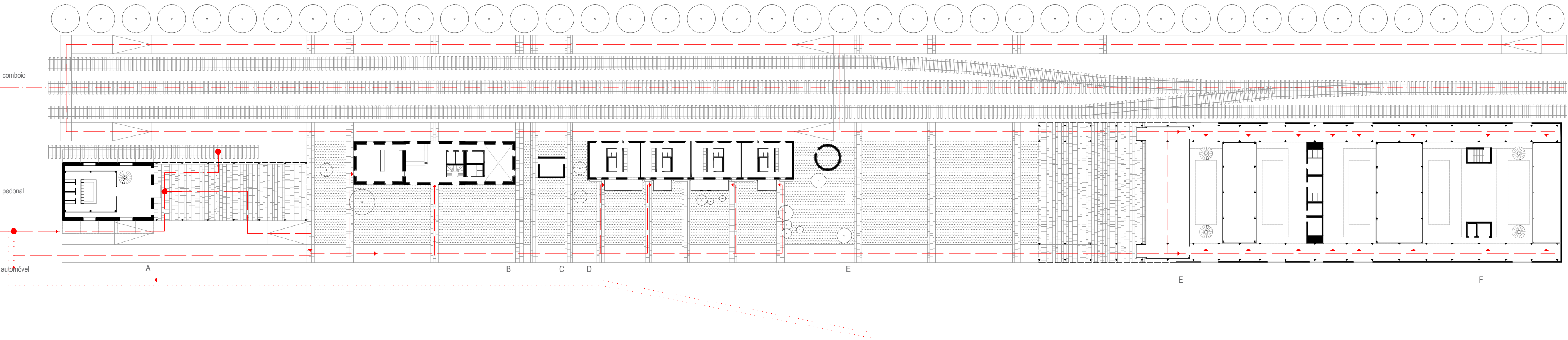
105

01 - Armazém de depósito de cargas; 02 - Edifício principal da Estação de Alcácer do Sal (sala de espera 1ª, 2ª e 3ª classe; despacho de bagagens; arrecadação; telefone e bilheteira; 4 apartamentos para trabalhadores); 03 - Instalações sanitárias públicas; 04 - 8 casas para trabalhadores; 05 - Depósito de água; 06 - Antigo armazém cedido à Federação Nacional dos Produtores de Trigo (F.N.P.T) e antigo centro de calibragem de arroz.

- 2015



PROPOSTA



COMPRIMENTO TOTAL: 292m

079_ Principais operações na reactivação da estação de Alcácer do Sal (áreas, programas, acessos).

[PLATAFORMA-INTERFACE 2015-]

A - Recepção geral 170 m²: informações, loja e instalações sanitárias; B - Bar, espaços expositivos e administração 527 m²: Cozinha, Cafeteria, Instalações sanitárias, Sala de estar, Espaços expositivos e de projecção de vídeo; C - Abrigo para bicicletas 527 m²; D - Residências 318 m²: 4 apartamento com 83 m²; E - Depósito de água; F - Atlas-Depósito (piso térreo: 617 m² de espaço interior e 1600 de espaço exterior coberto).

Capítulo 8:

LINHA, PLATAFORMA, EDIFÍCIO: INTERVENÇÕES

080_ Antiga cozinha (a demolir) – antigo edifício principal; 081_ Antigo edifício principal da estação de Alcácer do Sal; 082_ Cobertura do armazém de cargas da estação de Monte Novo-Palma (a reconstruir na estação de Alcácer do Sal); 083_ Antiga cozinha (a demolir) – antigo edifício principal; 084_ Núcleo central do edifício principal da estação de Alcácer do Sal (a manter); 085_ Antigo edifício principal da estação de Alcácer do Sal; 086_ Instalações sanitárias (a demolir) – antigo edifício principal; 087_ Degradação do interior – antigo edifício principal; 088_ Escadas principais (a manter) – antigo edifício principal; 089_ Vista para o exterior – antigo edifício principal; 090_ Tecto do núcleo central (a manter) – antigo edifício principal; 091_ Anexos das antigas casas para trabalhadores.

Reinterpretar a estação não limitou a intervenção à sua configuração original. O programa proposto implica reenquadrar as partes que a constituem - linha, plataforma e edifícios – e atribuir a cada uma delas qualidades que reforcem a proposta programática:

- 01. Procurou-se criar novas oportunidades para uma infraestrutura férrea em espera, adaptando e recriando a antiga gare;
- 02. A plataforma na qual assentavam apenas três dos edifícios é redesenhada de forma a incluir no espaço da estação as naves industriais e o depósito de água situados a poente.
- 03. Olha-se para cada edifício individualmente. Não é a intervenção no edificado que atribui uma noção de conjunto à nova estação, mas sim o desenho da plataforma. Em cada caso procurou-se reinterpretar o edifício, respeitando-o.

A proposta que se faz para o edificado existente surge das várias intervenções já realizadas, do estado de conservação individual e e de uma posição crítica sobre eles.



080



081



082



083



084



085



086



087



088



089



090



091

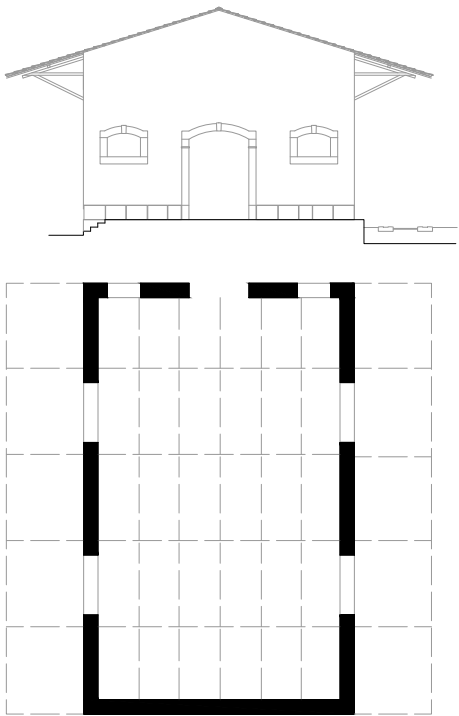
RECEPÇÃO AO INTERFACE
antigo armazém e cais coberto

092_ *Tipologia 1 -Edifício de cargas e cais coberto. Intervenções existentes.*

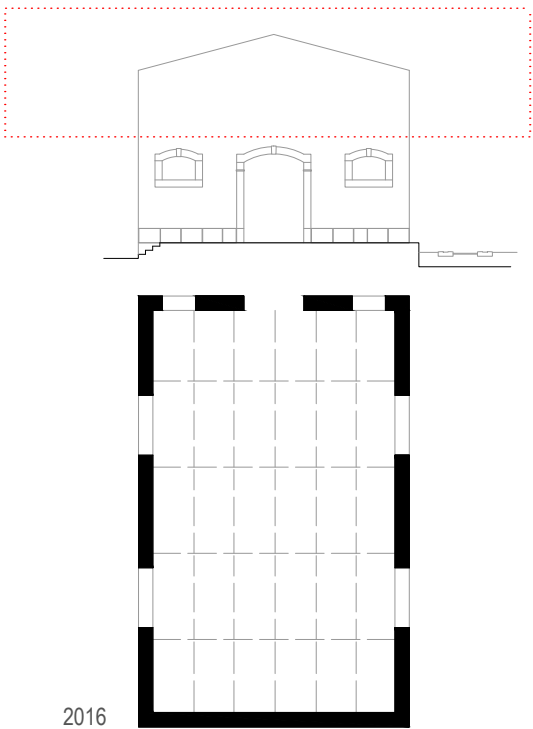
Esta é, provavelmente, a tipologia mais facilmente reconhecível de toda a arquitectura ferroviária. As suas coberturas inclinadas estendem-se até cobrirem o ramal a elas associadas.

Serviam de armazéns e depósitos dos correios e mercadorias agrícolas. No caso da estação de Alcácer do Sal, a cobertura foi transformada e as suas características espaciais perderam-se.

Ao antigo armazém e cais coberto reconstrói-se a cobertura inclinada aberta, transformando-a num espaço que se relaciona directamente com o exterior, mas que oferece condições para acolher a chegada das pessoas.



ATÉ 2012



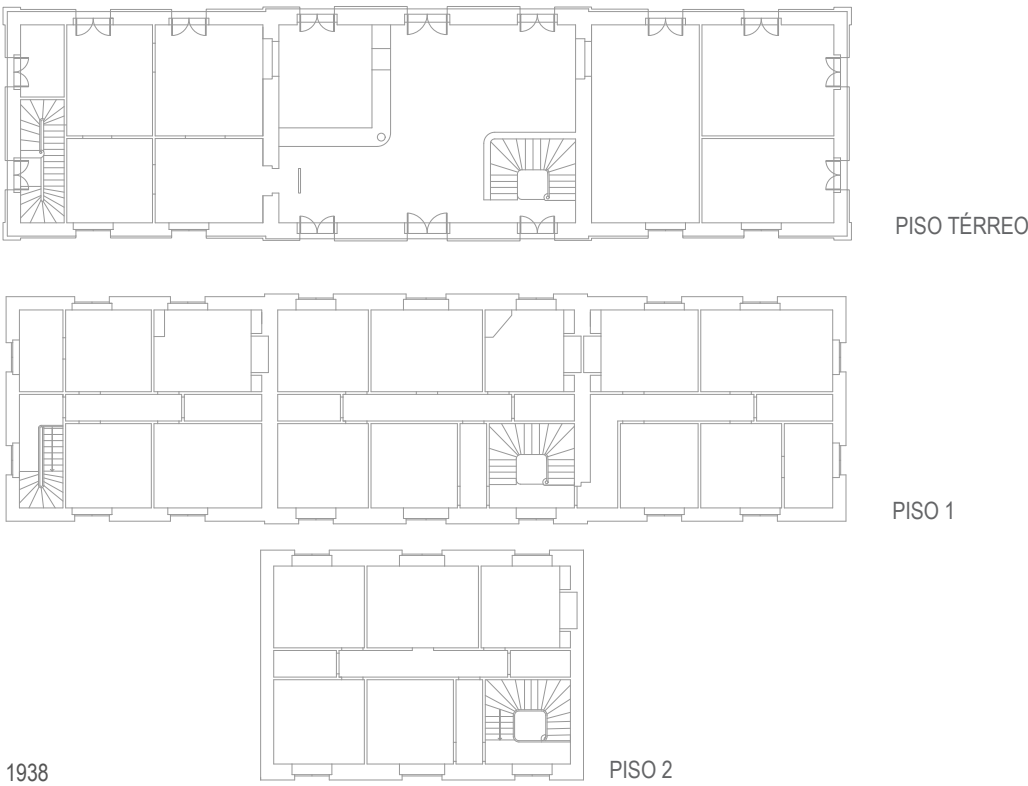
2016

CAFETARIA, ATLAS, ADMINISTRAÇÃO
antigo edifício principal da estação

Apesar de aparentar um bom estado de conservação, no interior do edifício principal da estação encontram-se alguns problemas, quer estruturais (ao nível das coberturas), quer das próprias intervenções que foram realizadas e que não respeitaram a sua tipologia.

Para o antigo edifício principal da estação assumem-se duas intervenções. Em primeiro lugar, reabilitar o núcleo central por se considerar original e de valor patrimonial. Em segundo, pelo contrário, pretende-se demolir as intervenções recentes realizadas nos núcleos laterais que desconfiguraram, por completo, a organização espacial do edifício (escadas e estrutura em betão, pisos técnicos).

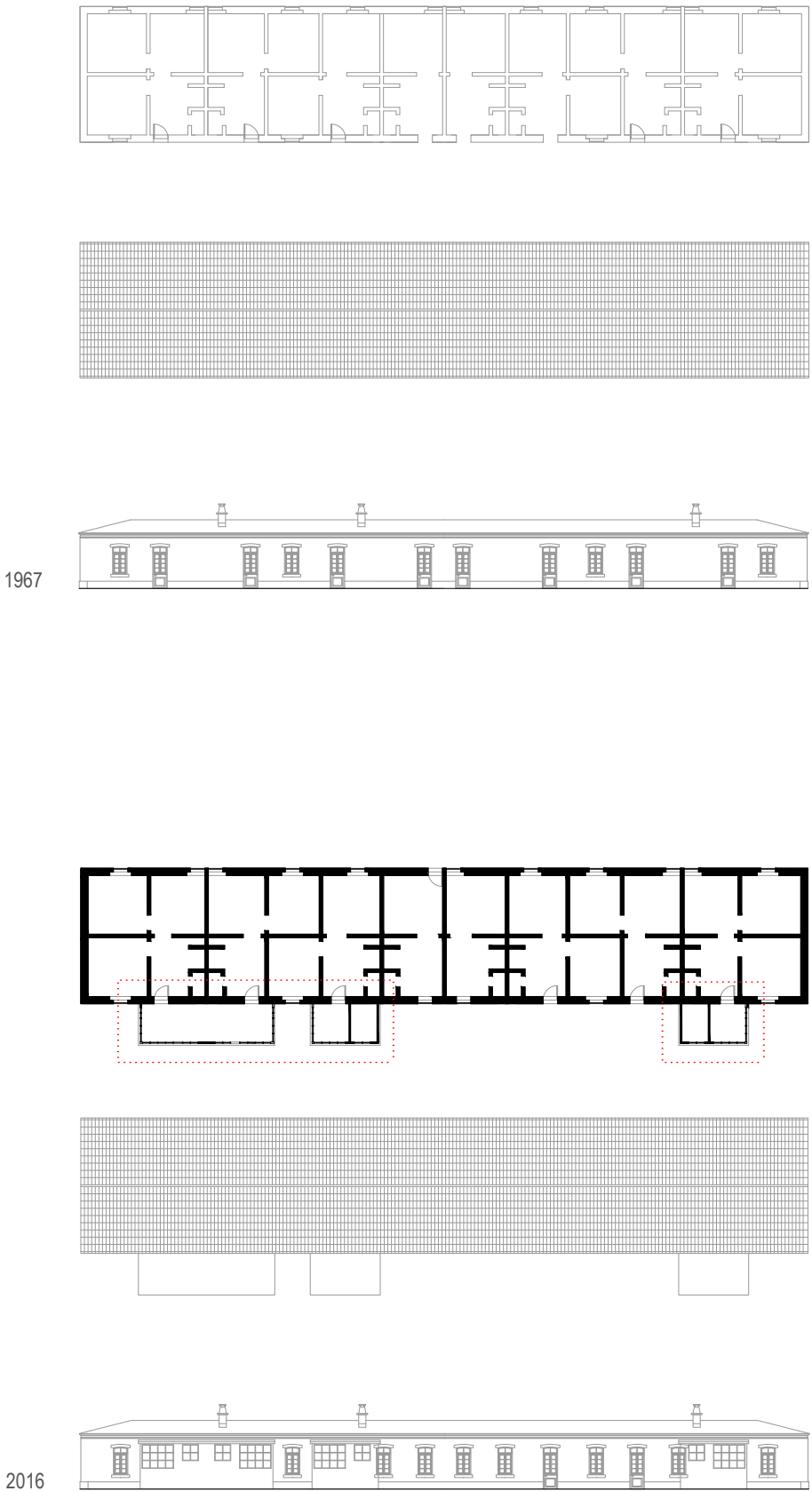
093_ Tipologia 2 -Edifício principal. Intervenções existentes.



RESIDÊNCIAS TEMPORÁRIAS
antigas casas para funcionários dos caminhos de ferro

094_ Tipologia 3 - Casas para trabalhadores. Intervenções existentes.

Ao edifício residencial reconstrói-se o interior dos apartamentos por se considerar a sua organização actual insuficiente ao tipo de permanência que se propõe. Aos anexos construídos posteriormente para receberem as instalações sanitárias, atribui-se um novo significado: passam a ser os espaços comuns de cada apartamento e relacionam-se visualmente com o movimento da plataforma.

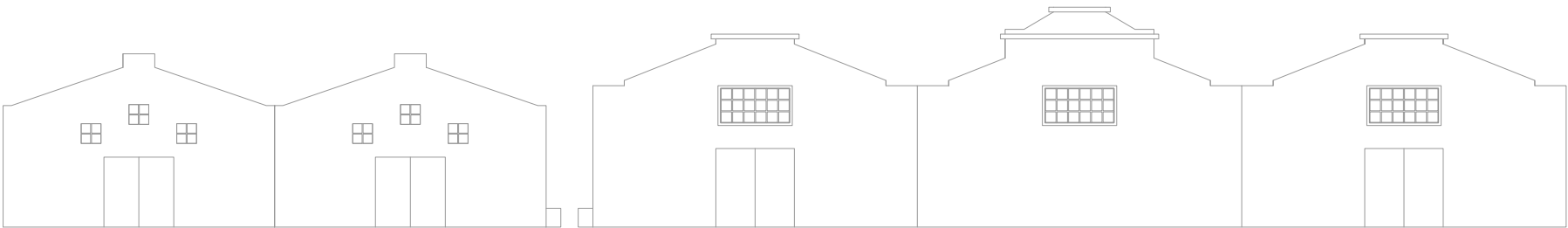
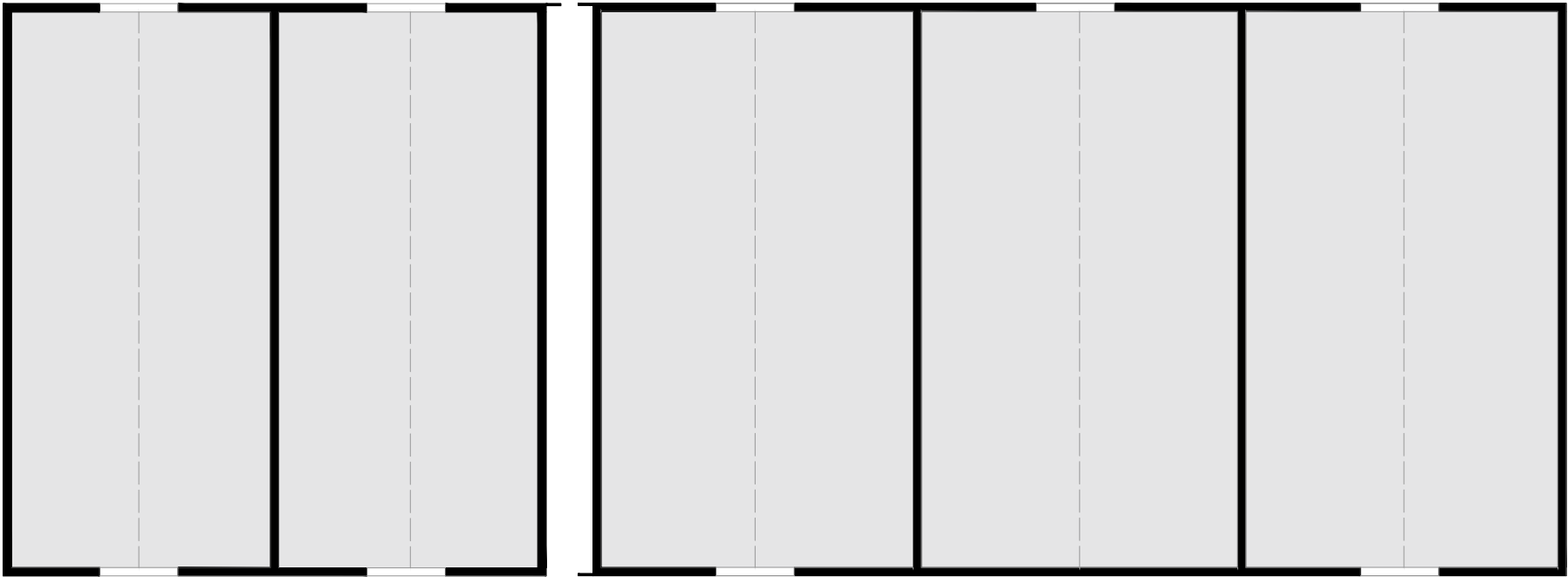


Não se encontraram intervenções significativas neste conjunto de naves industriais.

A proposta mantém apenas todo o perímetro. Tal como no topo norte, neste caso propõem-se a construção de uma cobertura plana que se estende para o terreiro.

O seu interior recebe espaços climatizados que se pretende livres de utilização. A sua função é oferecer condições climáticas a diferentes usos: trabalho, reunião, exposição, dança, produção, oficina... Estes espaços fechados constroem-se com vidro que espelha quatro áreas que recebem jardins interiores.

No topo poente das naves e de toda a plataforma, em confronto com os silos de arroz, constrói-se a torre que alberga o Atlas e que se assume um volume facilmente reconhecível. A descoberta deste lugar é feita ao longo dos espaços de produção e do piso térreo onde é possível ter-se uma primeira visão da totalidade do conjunto expositivo. É a partir de um grande vazio interior que se constrói na torre que se circula. Os últimos pisos são destinados a peças que requerem condicionamentos especiais e ao arquivo digital. No topo da torre encontramos, como conclusão, um miradouro de todo o território do Sado.



PLATAFORMA

096_ Plataforma. Proposta.

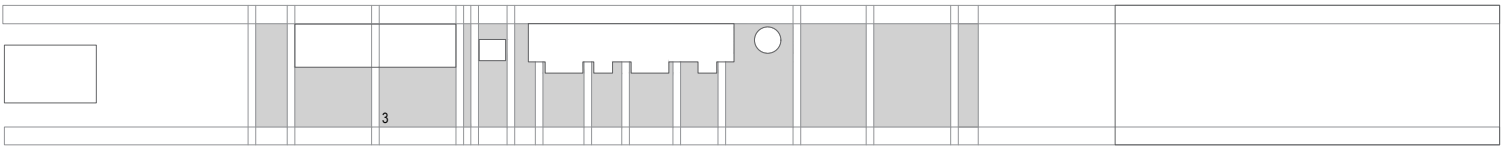
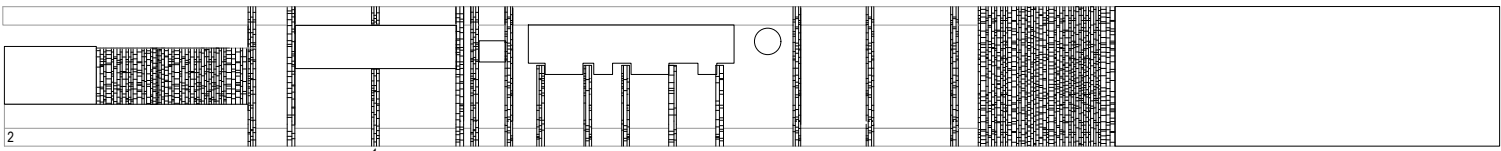
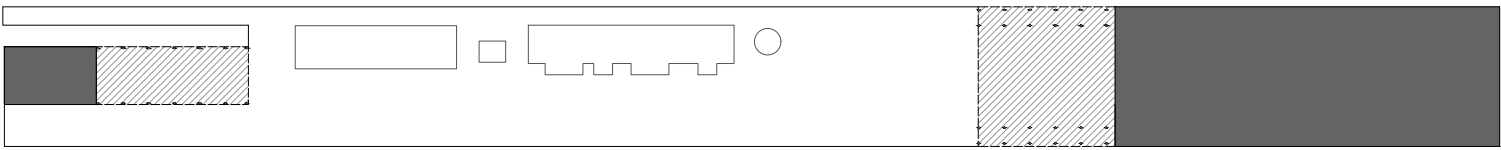
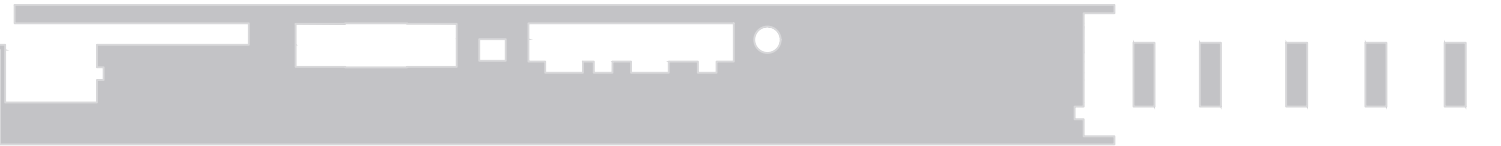
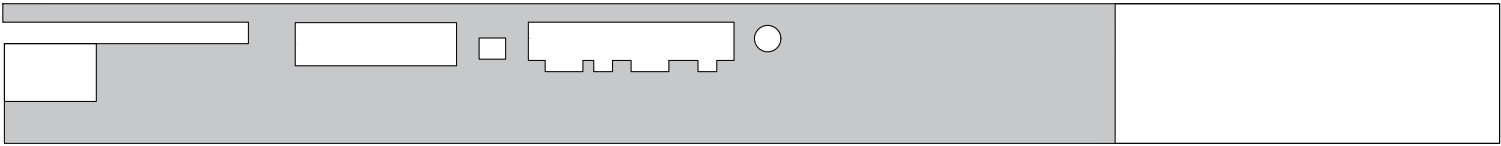
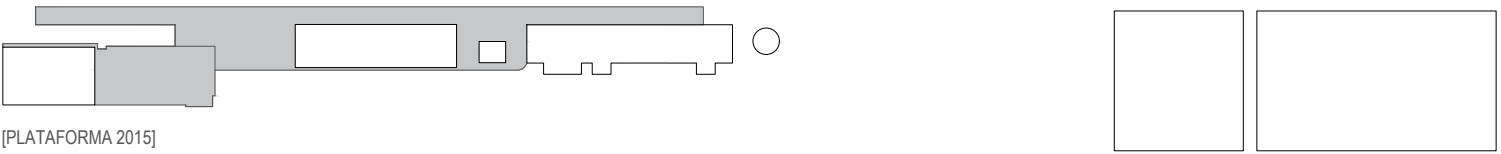
(página 120-121) 097_ Recepção.

(página 122-123) 098_ Cafeteria, exposição, administração.

(página 124-125) 099_ Residências temporárias.

(página 126-127) 100_ Atlas-depósito.

É do contacto com o solo que se constrói o lugar e mais do que uma questão funcional, pretende-se que o desenho da plataforma se assuma também como uma questão de percepção dos vários ritmos que nela se esperam. A plataforma é encarada como o elemento que unifica os vários volumes nela implantados, mas também como matéria de circulação. É a escolha do material e o seu tratamento que determinam os vários corredores de distribuição. Aos diferentes ritmos de circulação atribuem-se qualidades físicas diferentes. Implantada à cota 10, domina e transforma a topografia ao mesmo tempo que reactiva este lugar - recebe pessoas, ritmos e movimentos diferentes. Como resultado final das condições descritas, a plataforma transforma-se, ainda, num grande terreiro com capacidade para se adaptar a diferentes usos. Não se define demasiado e dá-se lugar ao imprevisto. Da relação plataforma - edifício surgem, nos lugares de remate do conjunto, dois momentos de sombra em confronto com um imenso espaço de sol. A questão das acessibilidades é de igual importância para a chegada e permanência neste novo espaço urbano.





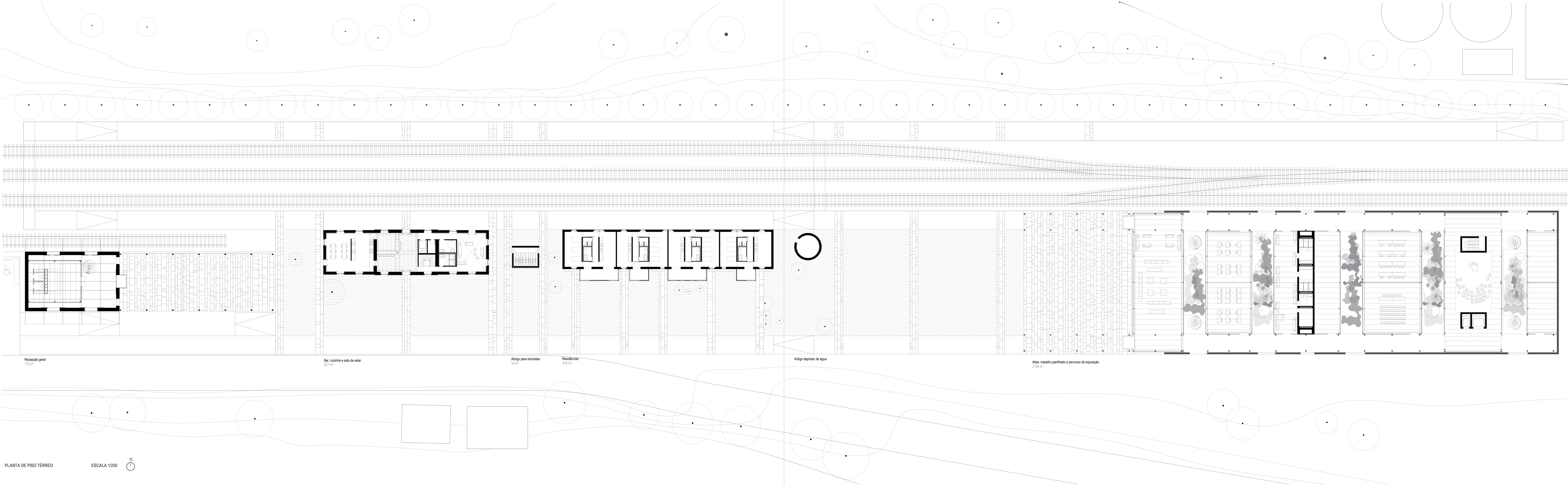






PLANTA do PISO TÉRREO





Recepção geral
170 m²

Bar, cozinha e sala de estar
527 m²

Abrigo para bicicletas
18 m²

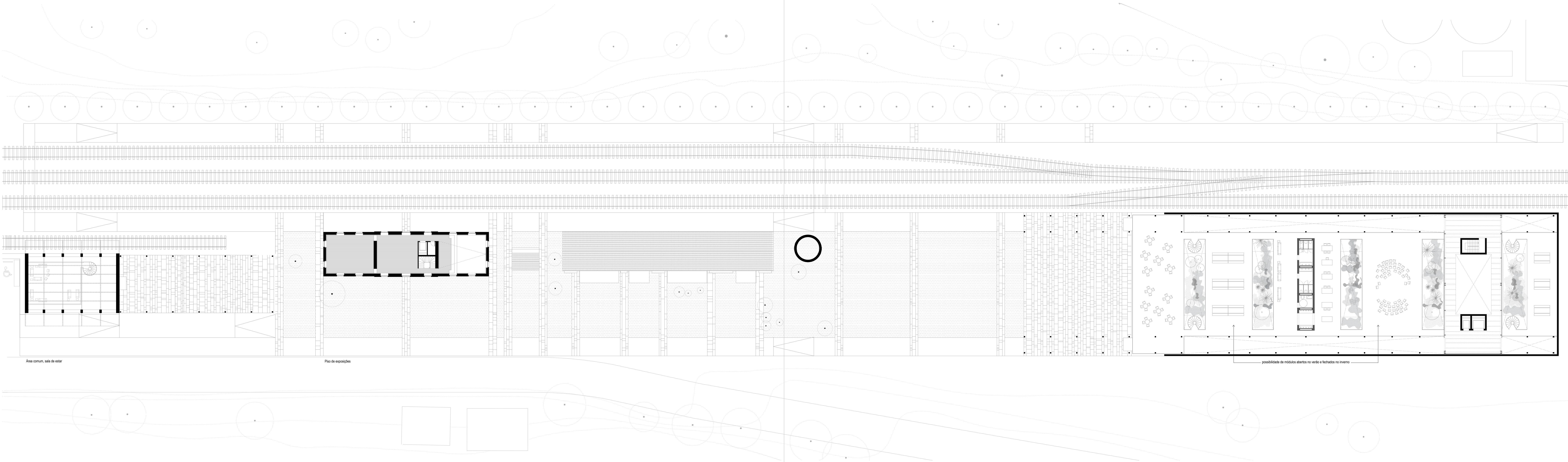
Residência
318 m²

Antigo depósito de água

Atas: trabalho partilhado e percurso de exposição
2148 m²

PLANTA do PISO 1



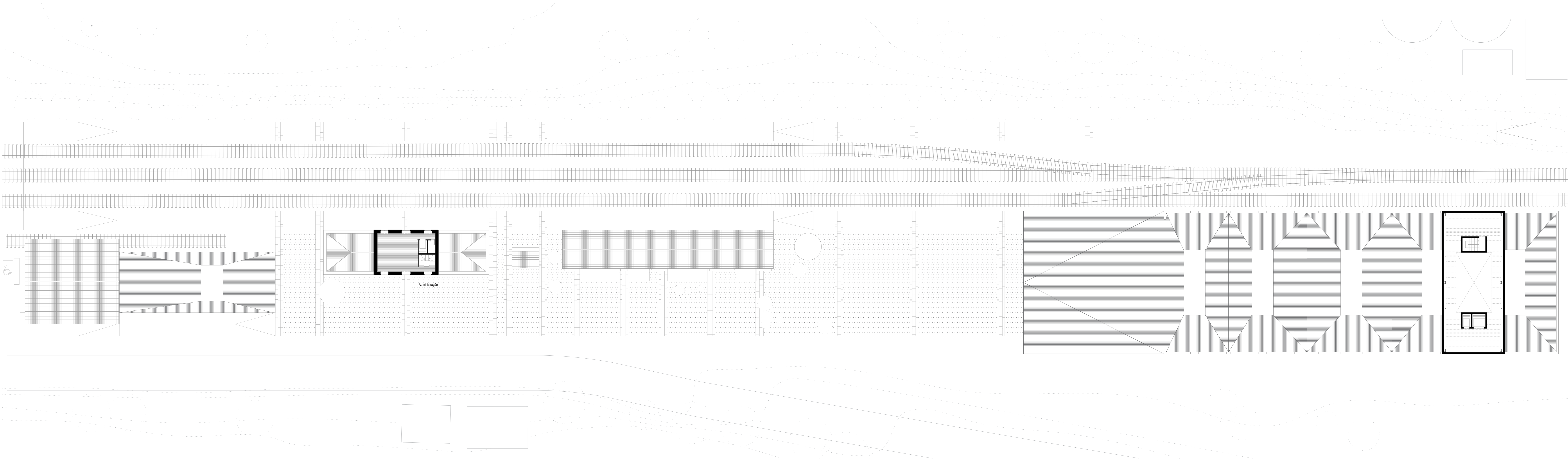


PLANTA DE PISO 1

ESCALA 1/250







PLANTA DE PISO 2

ESCALA 1/250



CORTE AA'





CORTE GERAL AA'

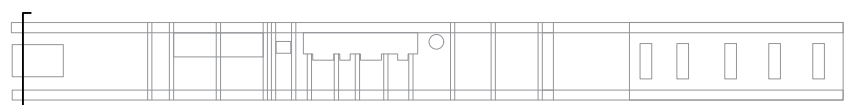
ESCALA 1/250

A small diagram showing the section line AA' passing through the building complex, with a scale of 1/250.

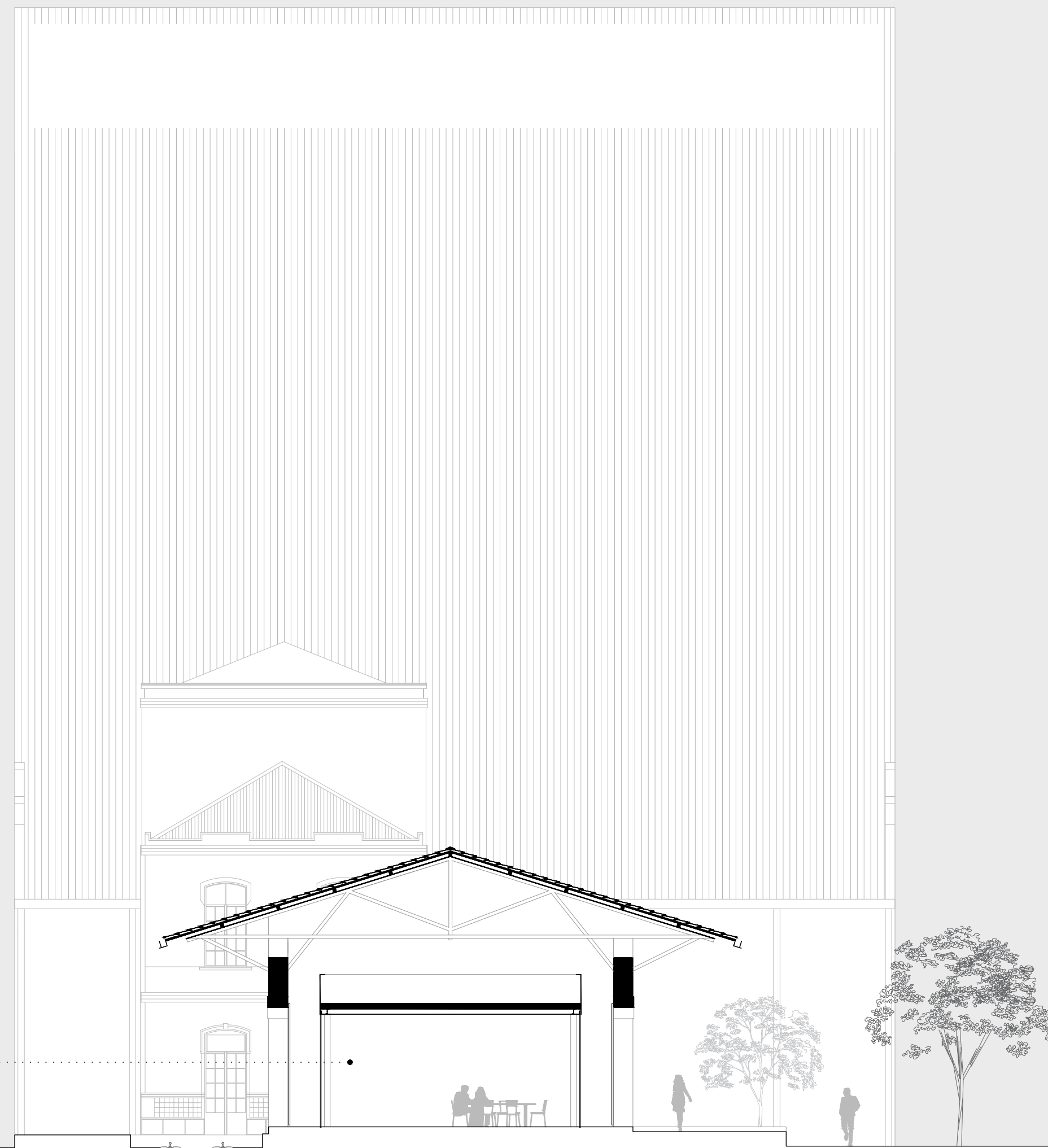


CORTE BB'

ESCALA 1/100



RECEPÇÃO

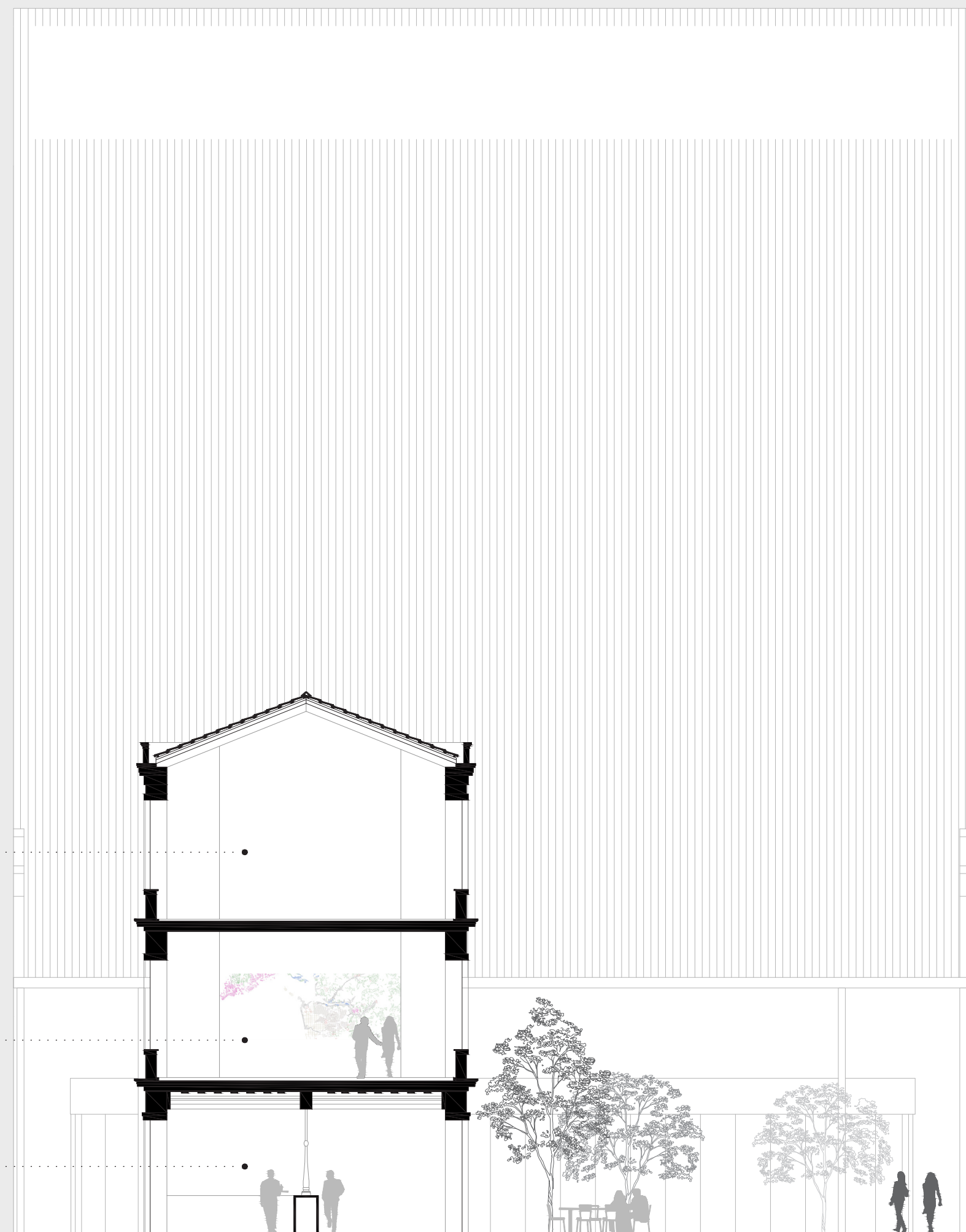




ADMINISTRAÇÃO

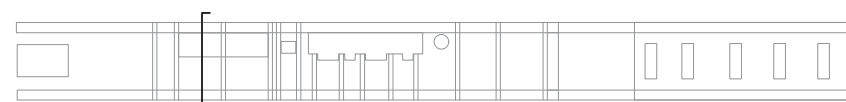
EXPOSIÇÃO - ATLAS

CAFETARIA



CORTE CC'

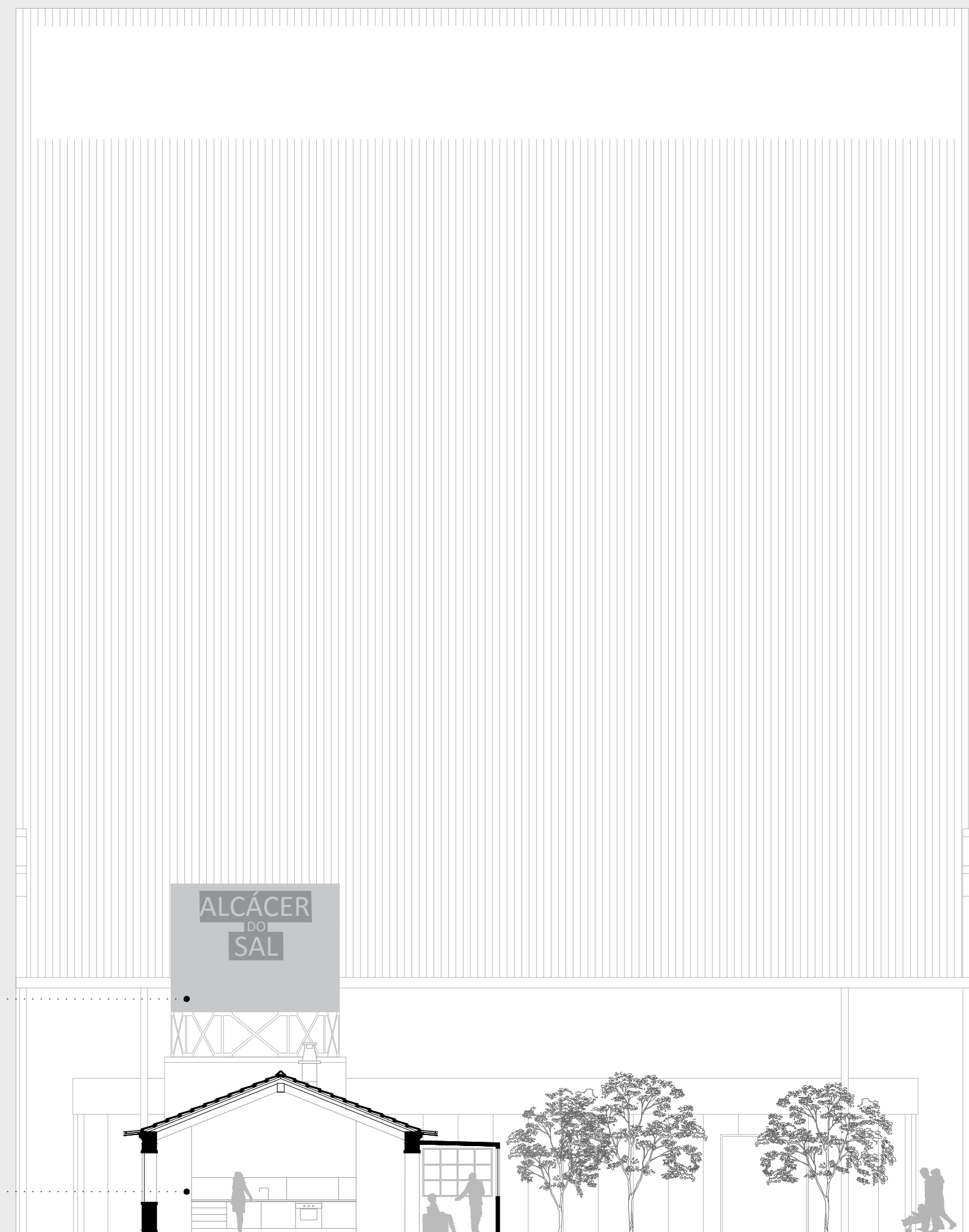
ESCALA 1/100





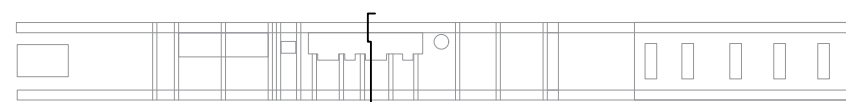
DEPÓSITO DE
ÁGUA

RESIDÊNCIAS
TEMPORÁRIAS



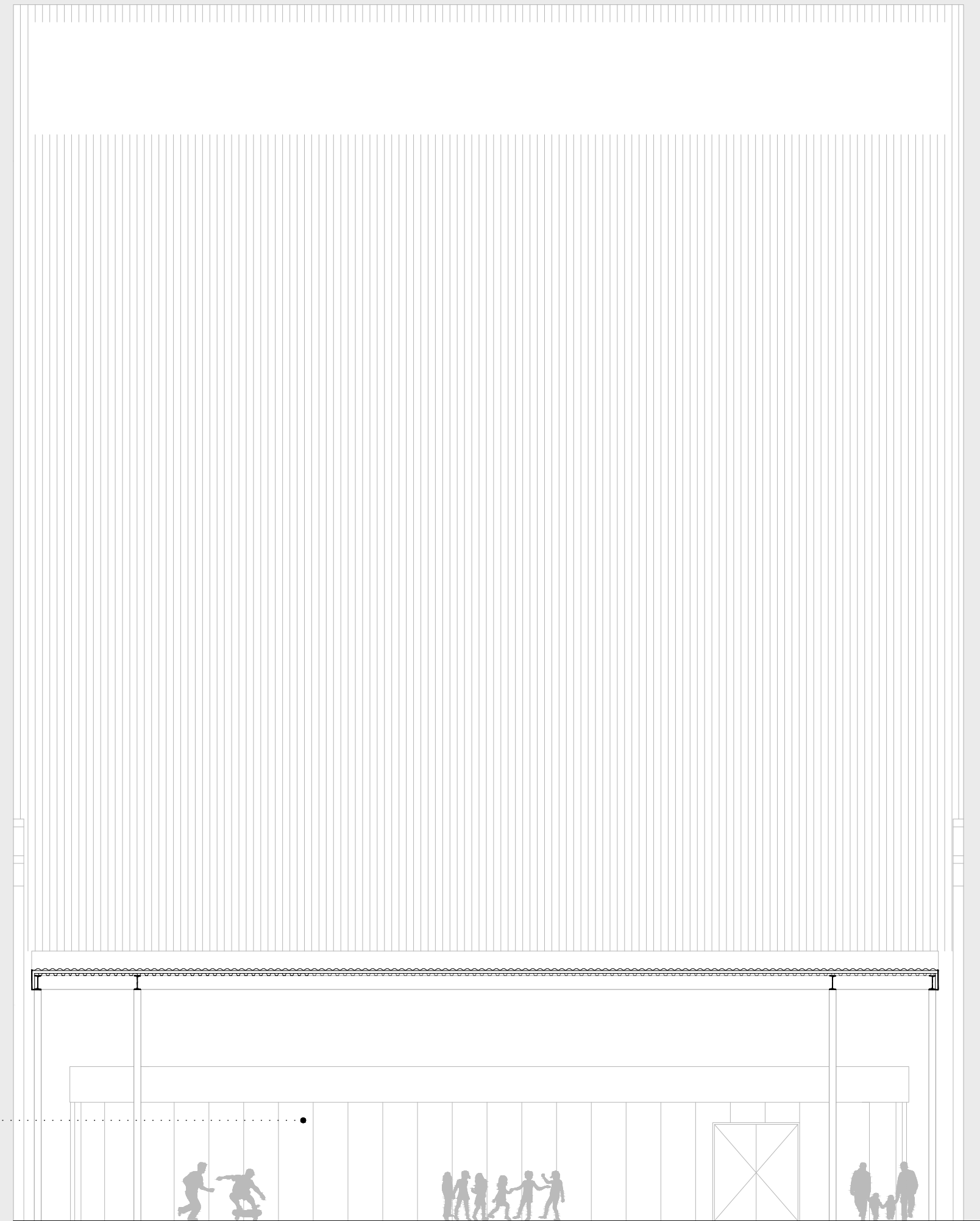
CORTE DD'

ESCALA 1/100



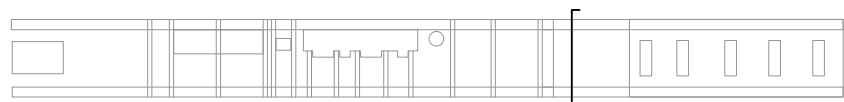


EXTERIOR COBERTO



CORTE EE'

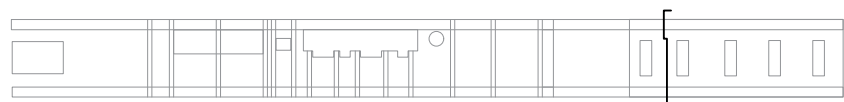
ESCALA 1/100

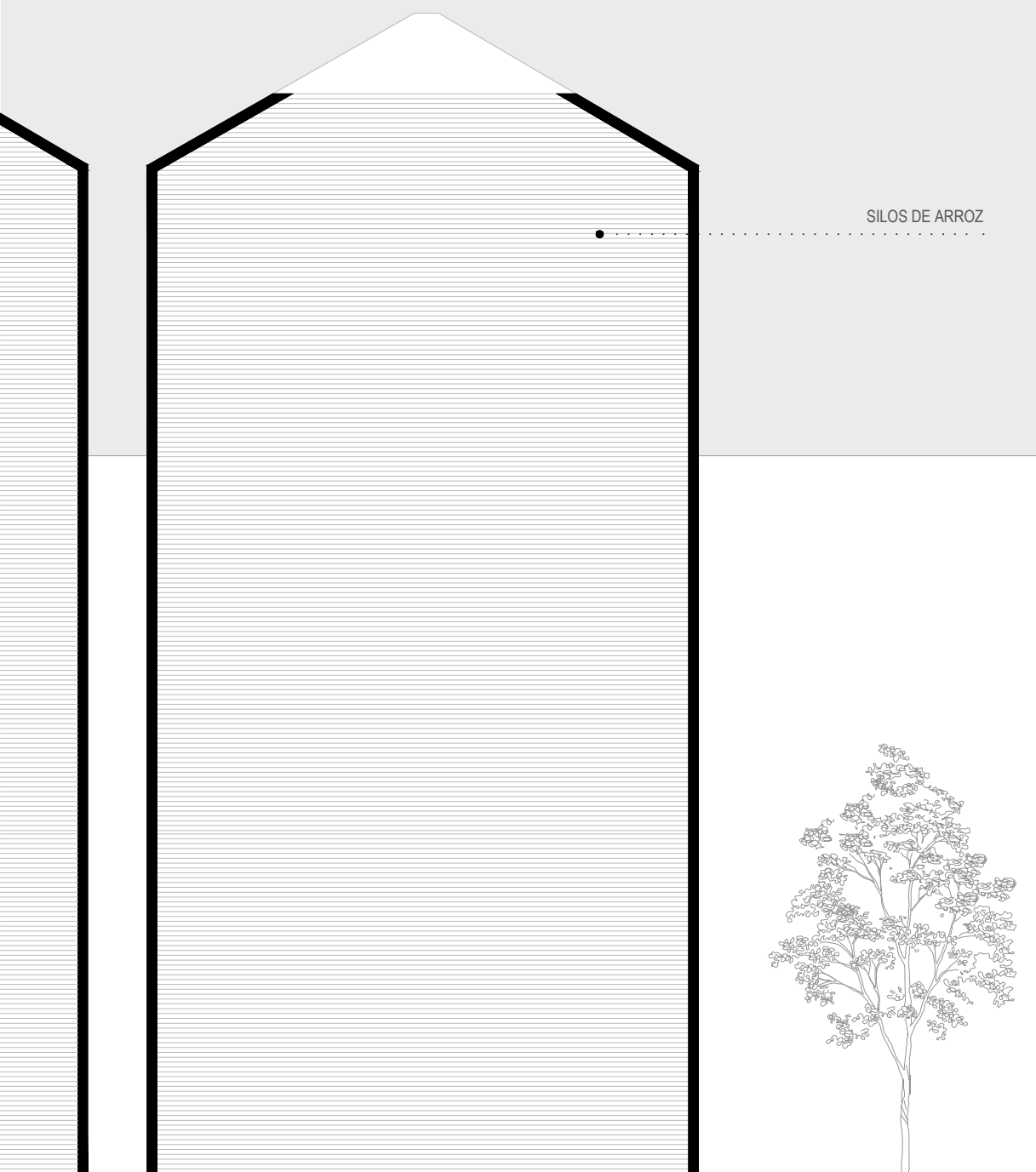




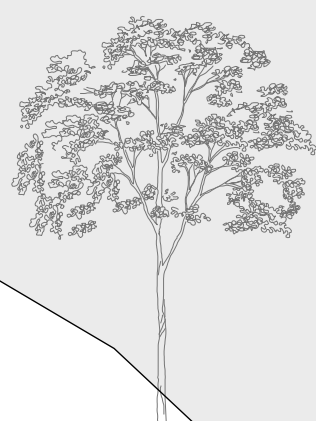
CORTE FF'

ESCALA 1/100





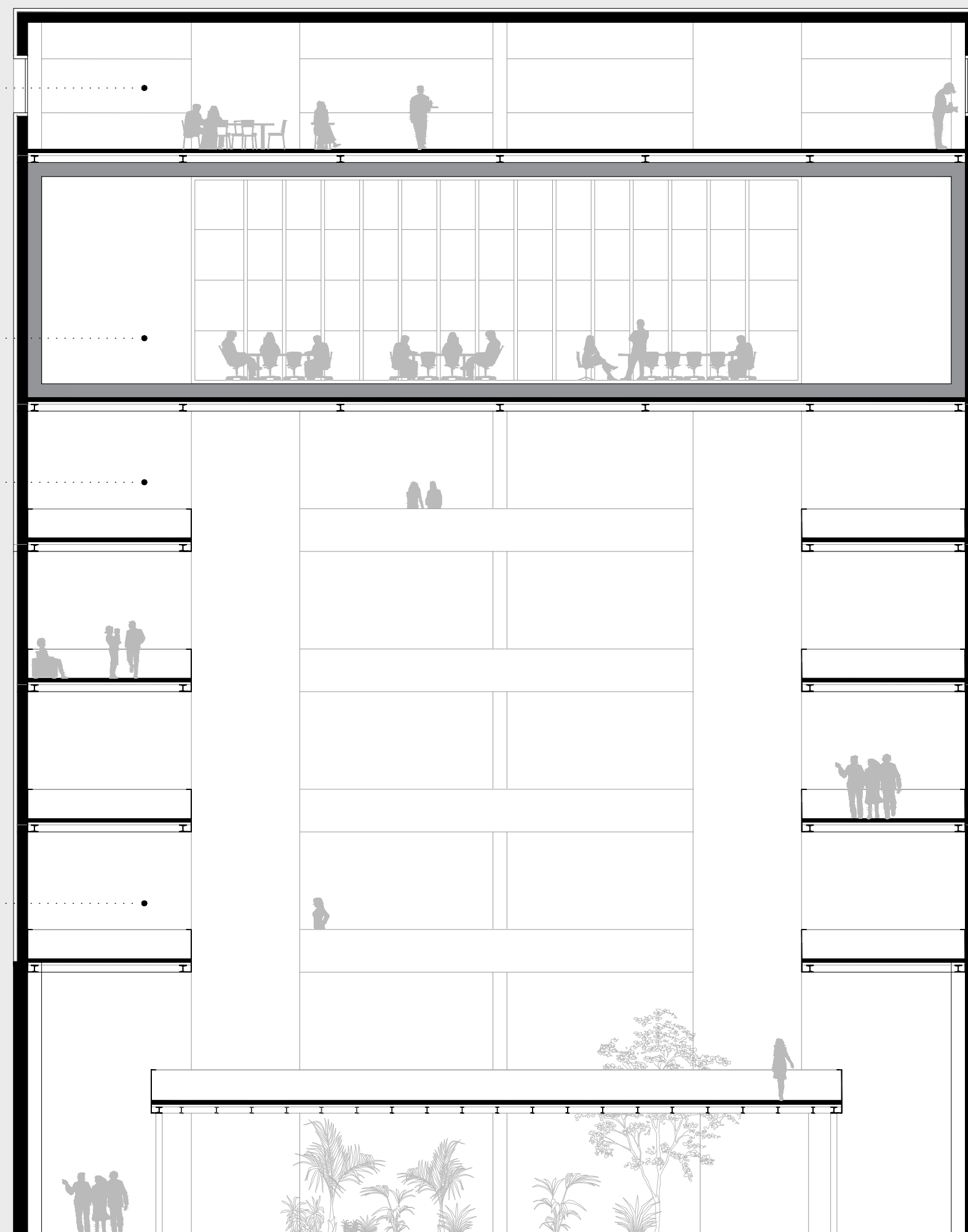
SILOS DE ARROZ



MIRADOURO

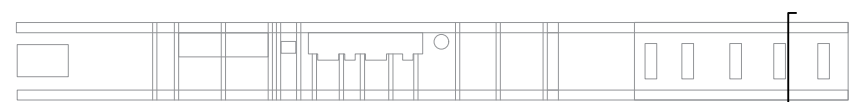
ARQUIVO DIGITAL

ATLAS DO SADO

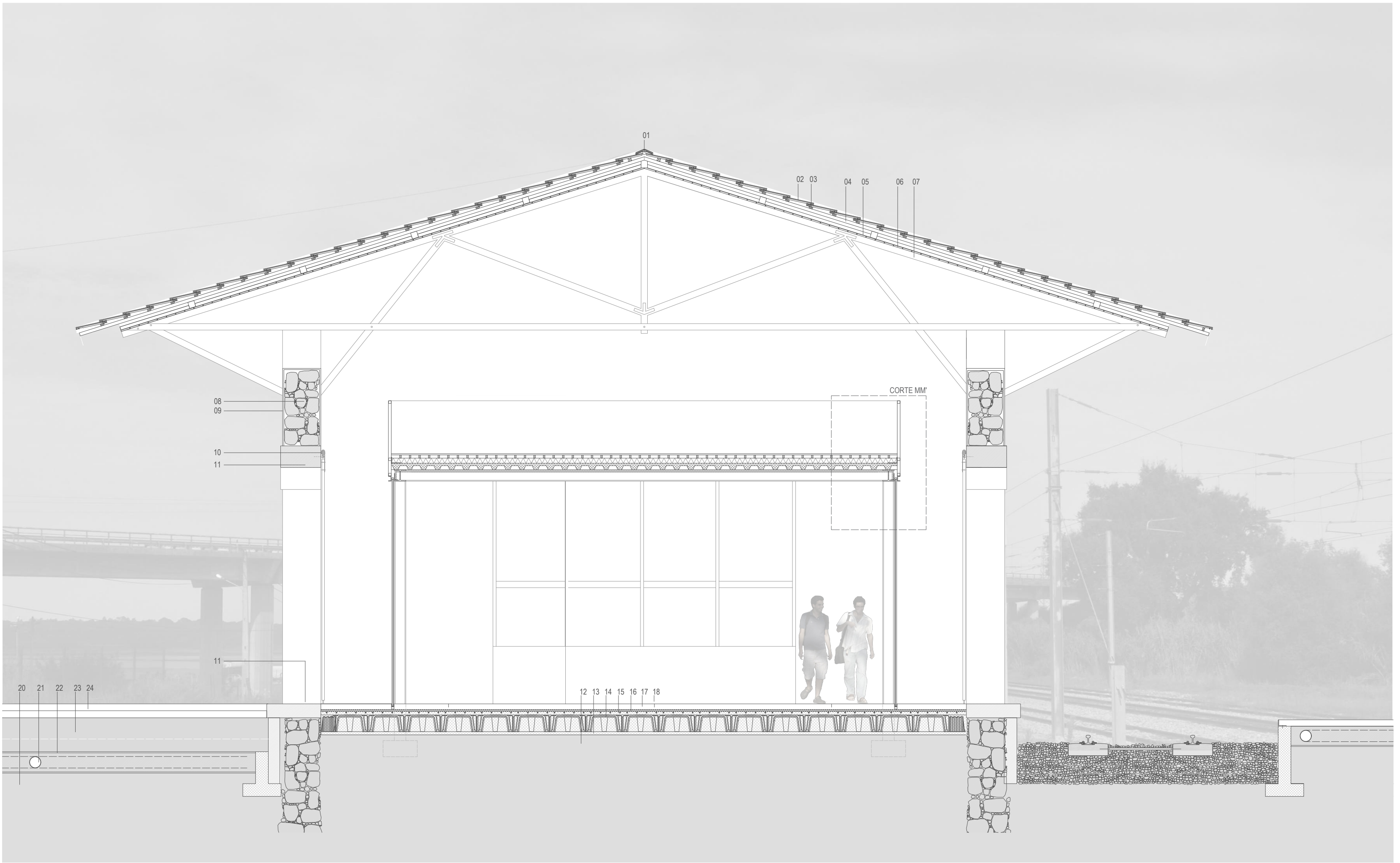


CORTE GG'

ESCALA 1/100





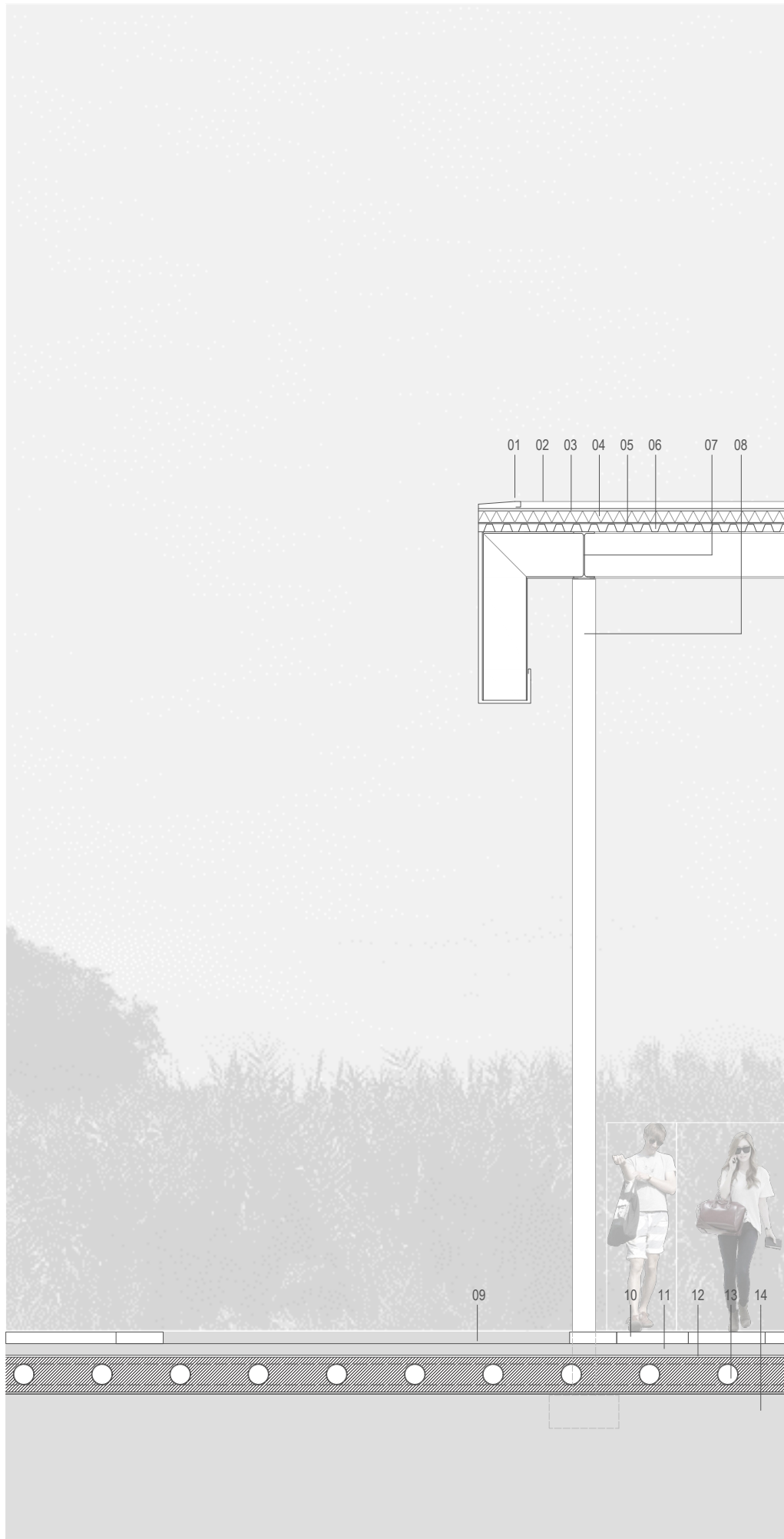


COBERTURA: 01_ CUMEEIRA: TELHÃO PL1 - PLASMA 13 MM; 02_ TELHA PLASMA (VERMELHO NATURAL); 03_ RIPA DE MADEIRA MACIÇA 50MM X 30MM; 04_ CONTRA-RIPA DE MADEIRA MACIÇA 60MM X 30MM ; 05_ SUB-TELHA (IMPERMEABILIZAÇÃO); 06_ REVESTIMENTO INTERIOR DA COBERTURA: RIPAS DE MADEIRA MACIÇA COM ACABAMENTO NATURAL; 07_ VIGA DE MADEIRA DE FECHAMENTO;

PERÍMETRO: 08_ PAREDE EXTERIOR ESTRUTURAL EM ALVENARIA DE PEDRA; 09_ REBOCO PINTADO DE BRANCO ; 10_ PORTA DO ARMAZÉM EXISTENTE RECUPERADA; 11_ CANTARIA EM PEDRA CALCÁRIA (OMBREIRA E SOLEIRA);

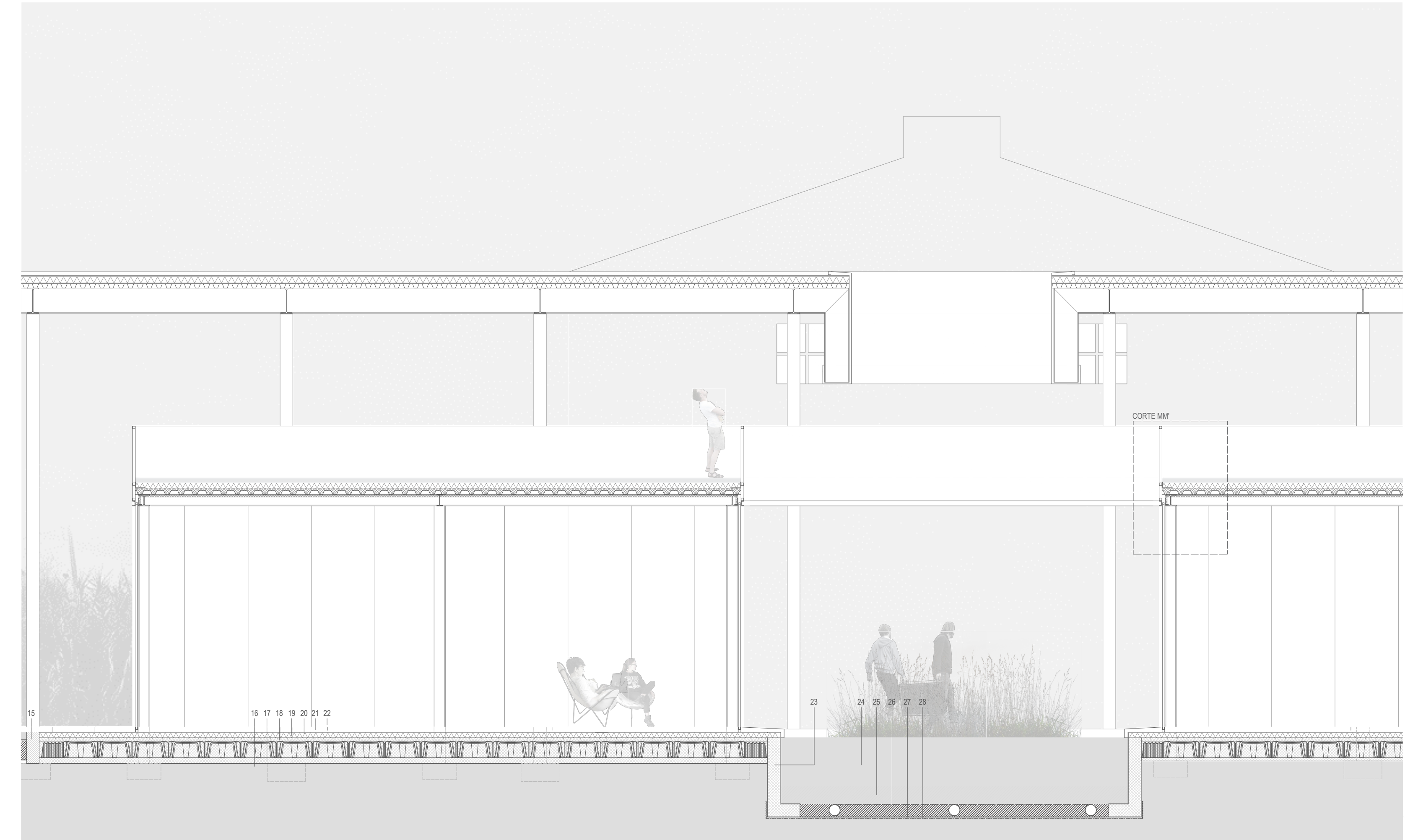
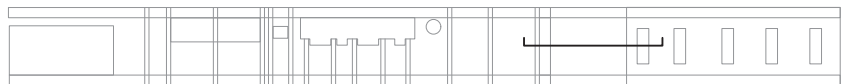
PAVIMENTO: 12_ SOLO COMPACTADO; 13_ BETÃO LIGUEIRO DE ENCHIMENTO; 14_ PISO VENTILADO - SISTEMA CUPOLEX; 15_ ENCHIMENTO EM BETÃO ESTRUTURAL; 16_ ISOLAMENTO TÉRMICO EM POLIESTIRENO EXTRUDIDO; 17_ PAVIMENTO EM BETONILHA AFAGADA; 18_ JUNTAS DE DILATAÇÃO;

PLATAFORMA: 19_ ELEMENTO ESTRUTURADOR DOS CORREDORES DE CIRCULAÇÃO: SAPATA DE BETÃO; 20_ SOLO COMPACTADO; 21_ TUBO DE GEODRENO; 22_ FELTRO GEOTÊXTIL 17MM; 23_ CAMADA DE MATERIAL DE GRANULOMETRIA EXTENSA (BRITA); 24_ SUPERFÍCIE DOS CORREDORES DE CIRCULAÇÃO: BETÃO POROSO PRÉ-FABRICADO.



CORTE II'

ESCALAS 1/50

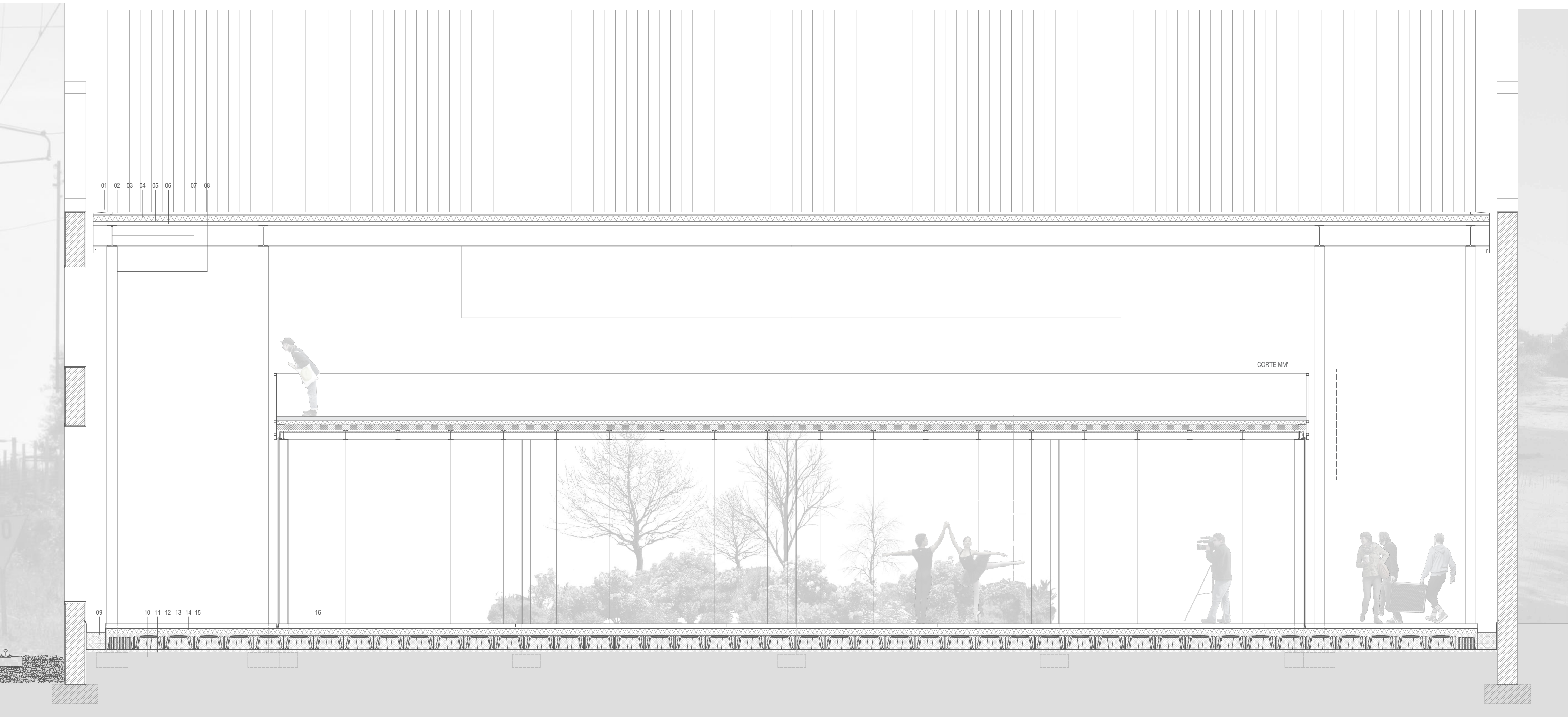


COBERTURA : 01_ CHAPA DE AÇO QUINADA E APARAFUSADA 2MM; 02_ CHAPA DE AÇO ONDULADA; 03_ MEMBRANA IMPERMEABILIZANTE; 04_ ISOLAMENTO ACÚSTICO; 05_ BARREIRA DE VAPOR; 06_ SUPORTE METÁLICO: CHAPA DE AÇO PERFILADA TRAPEZOIDAL; 07_ IPE 400; 08_ PILAR DE AÇO SECÇÃO CIRCULAR Ø 200 MM;

PLATAFORMA: 09_ SAIBRO; 10_ SUPERFÍCIE DOS CORREDORES DE CIRCULAÇÃO: BETÃO POROSO PRÉ-FABRICADO; 11_ CAMADA DE MATERIAL DE GRANULOMETRIA EXTENSA (BRITA); 12_ FELTRO GEOTÊXTIL 17MM; 13_ TUBO DE GEODRENO; 14_ SOLO COMPACTADO;

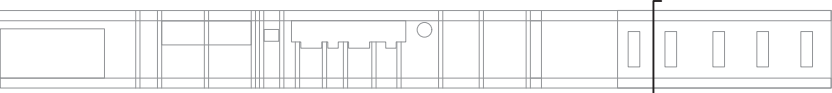
PAVIMENTO: 15_ LINTEL DE FUNDAÇÃO DE BETÃO; 16_ SOLO COMPACTADO; 17_ BETÃO LIGUEIRO DE ENCHIMENTO; 18_ PISO VENTILADO - SISTEMA CUPOLEX; 19_ ENCHIMENTO EM BETÃO ESTRUTURAL; 20_ ISOLAMENTO TÉRMICO; 21_ PAVIMENTO EM BETONILHA AFAGADA; 22_ JUNTAS DE DILATAÇÃO;

PÁTIO: 23_ VIGA DE FUNDAÇÃO EM BETÃO; 24_ TERRA VEGETAL; 25_ CAMADA DRENANTE: BRITA; 26_ TUDOS GEODRENOS; 27_ FELTRO GEOTÊXTIL 17MM; 28_ TELA DRENANTE PITONADA



CORTE II'

ESCALA 1/50; 1/5

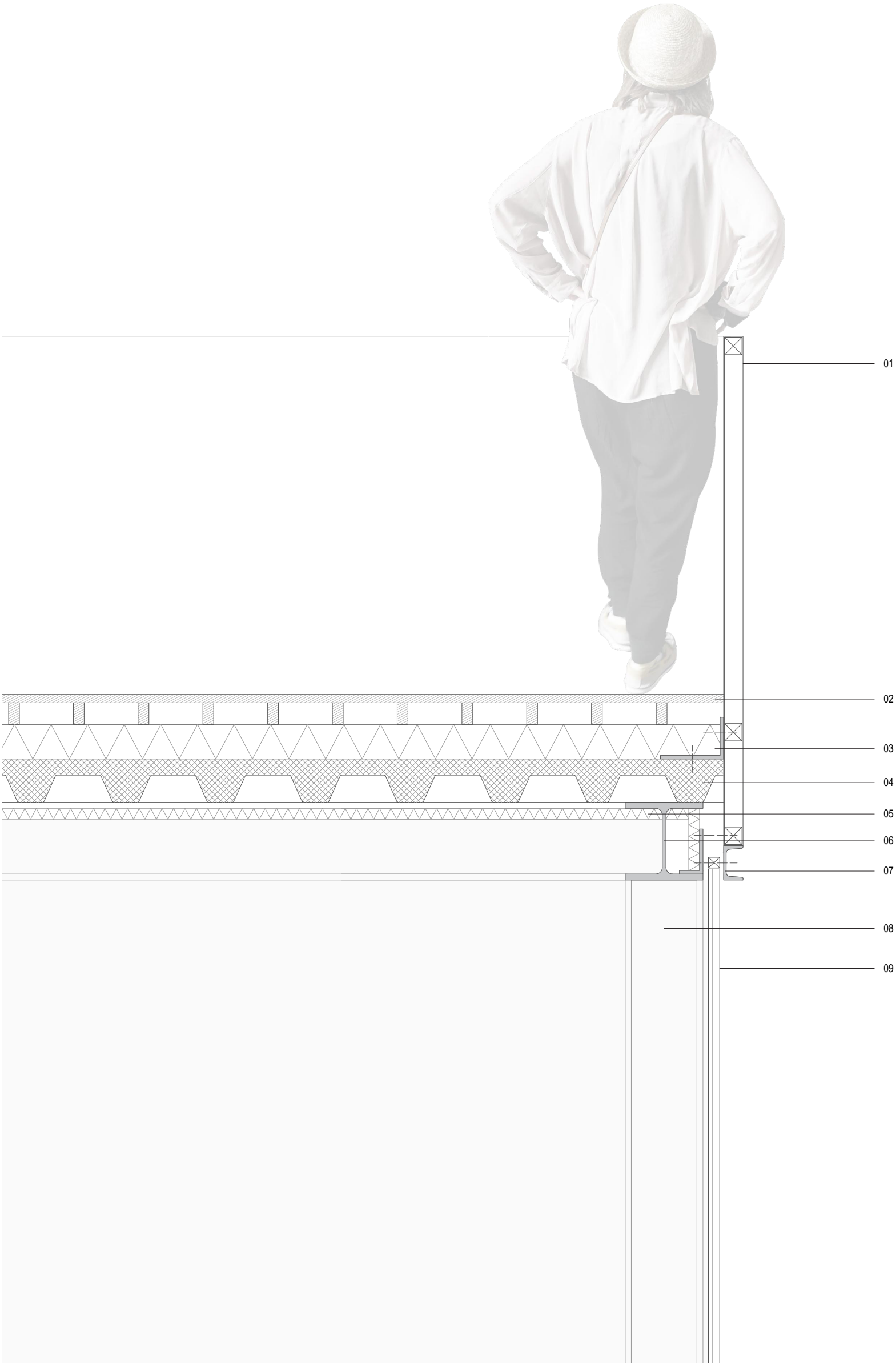
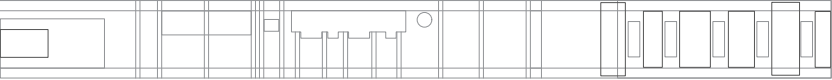


COBERTURA : 01_ CHAPA DE AÇO QUINADA E APARAFUSADA 2MM; 02_ CHAPA DE AÇO ONDULADA; 03_ MEMBRANA IMPERMEABILIZANTE; 04_ ISOLAMENTO ACÚSTICO; 05_ BARREIRA DE VAPOR; 06_ SUPORTE METÁLICO: CHAPA DE AÇO PERFILADA TRAPEZOIDAL; 07_ IPE 400; 08_ PILAR DE AÇO SECÇÃO CIRCULAR Ø 200 MM;

PAVIMENTO: 09_ CALEIRA EM CHAPA DE AÇO; 10_ SOLO COMPACTADO; 11_ BETÃO LIGUEIRO DE ENCHIMENTO; 12_ PISO VENTILADO - SISTEMA CUPOLEX; 13_ ENCHIMENTO EM BETÃO ESTRUTURAL; 14_ ISOLAMENTO TÉRMICO; 15_ PAVIMENTO EM BETONILHA AFAGADA; 16_ JUNTAS DE DILATAÇÃO

CORTE MM'

ESCALA 1/10



01_ GUARDA EM CHAPA METÁLICA QUINADA; 02_ PAVIMENTO EM MADEIRA MACIÇA SOBRE ESTRUTURA DE BARROTES DE MADEIRA (EDIFÍCIO RECEPÇÃO) E PAVIMENTO EM BETONILHA AFAGADA (NAVES INDUSTRIAIS - ATLAS); 03_ ISOLAMENTO TÉRMICO; 04_ PISO COLABORANTE: CHAPA DE AÇO TRAPEZOIDAL + BETÃO ARMADO; 05_ ISOLAMENTO ACÚSTICO EM LÃ DE ROCHA REVESTIDA COM LÂMINA DE ALUMÍNIO; 06_ HEB 180; 07_ UPN 80; 08_ HEB 180; 09_ VIDRO TEMPERADO 8MM (EDIFÍCIO RECEPÇÃO) E VIDRO ESPELHADO (NAVES INDUSTRIAIS - ATLAS).

CONCLUSÃO

“Se perdermos os caminhos de ferro não estamos a perder apenas um valioso recurso, ao qual a sua reactivação ou requalificação seriam intoleravelmente caras. Devemos reconhecer que nos esqueceríamos de como viver colectivamente. Se deitarmos fora as estações de comboios e as linhas que nos conduzem a elas, vamos estar a deitar fora a nossa memória de como viver seguramente em comunidade.” (Judt, 2011, p. 7) (1)

A minha curiosidade pelo mundo ferroviário existe há muito tempo. Talvez por ter uma família que, muito saudosamente, o recorda e talvez porque as histórias de tempos passados, quando são contadas, passam-se sempre em diferentes lugares de Portugal. O meu avô era ferroviário, chefe de estação e, como tal, não viveu apenas numa cidade ou numa região. Percorreu toda a linha da Beira Alta e com ele levou a sua família. Abordei, portanto, o tema com especial interesse. No entanto, esta vontade de repensar o mundo ferroviário deveria pertencer a todos. Tal como refere Tony Judt, mais do que um sistema de transporte, este universo representa uma forma de como partilhamos o mundo que habitamos, seja esta partilha feita em movimento, em viagem, ou nas estações, lugares públicos de permanência e de trânsito. Encontraram-se soluções interessantes e com sucesso para requalificar as estações de caminhos de ferro inseridas em núcleos urbanos, como a estação do Cais do Sodré ou do Rossio e, futuramente, a estação de Santa Apolónia. Apesar de num contexto muito diferente das estações em meio rural, como a Estação de Alcácer do Sal, estes casos deveriam servir de exemplo (não obrigatoriamente programático) e motivação para futuras intervenções no interior do país.

Devolver a estação de caminhos de ferro à cidade e população, transformando-a, novamente, num lugar de intercâmbio e convívio social foi o principal objectivo. Para isso, construiu-se um pensamento que o justificasse e incluisse a linha que nos transporta até ela. Se no século XVI as representações car-

tográficas representavam o mundo que se conhecia através das navegações marítimas propõem-se, em 2016, construir a partir da linha férrea uma reflexão profunda sobre este território. À medida que o conhecimento sobre o território do Sado aumenta e é necessário espaço para o acumular, imagina-se que a torre que se propõe construir na estação se possa transformar também ela. Pensa-se na torre como num grande silo que guarda, agora, o conhecimento produzido sobre este território, à semelhança dos silos da EPAC (Empresa Pública de Abastecimento de Cereais). Para além de adaptar esta estação ao programa proposto, pretende-se, acima de tudo, que as intervenções nela realizadas aptem o conjunto a tantas outras funções. Mais do que responder ao programa imaginado, cada edifício da nova estação de Alcácer do Sal consegue, agora, ser parte da cidade, para além do que do sistema territorial proposto.

Apresenta-se, por fim, o mapa que deu origem a todo o trabalho por representar a evolução do pensamento sobre este lugar. Da mesma forma que foi informando cada vez mais, encara agora a responsabilidade de servir como base para futuras reflexões sobre este território.

(1)_ “If we lose the railways we shall not just have lost a valuable practical asset whose replacement or recovery would be intolerably expensive. We shall have acknowledged that we have forgotten how to live collectively. If we throw away the railway stations and the lines leading to them, we shall be throwing away our memory of how to live the confident civic life.”

117_ Esquema geral da Linha do Vale do Sado.



ÍNDICE DE FIGURAS

p. 10	001	Atlas. SÁNCHEZ, Luis Miguel Bugallo, 2005. http://www.newworldencyclopedia.org/entry/File:Atlas_Santiago_Toural_GFDL.jpg	p. 23	020	Sistema ferroviário nacional (linhas em funcionamento e linhas desactivadas) em 2015. VICENTE, Raquel. 2016 Produzido a partir de vários documentos: - Directório da Rede 2014. http://www.infraestruturasdeportugal.pt/ - Mapa de Áreas Protegidas de Portugal, do Instituto da Conservação da Natureza e das Florestas. http://www.icnf.pt/porta/ap/rmap - Vias romanas da Hispânia. http://imprompto.blogspot.pt/2006_12_01_archive.html	036	WARBURG, Aby, 1924-29. http://warburg.library.cornell.edu/about/mnemosyne-themes Atlas Mnemosyne - “ <i>Inversões finais: o profano e o sagrado</i> ”- Painei 79. WARBURG, Aby, 1924-29. http://warburg.library.cornell.edu/about/mnemosyne-themes	p. 85	051	Paisagem produtiva - Pinhais. VICENTE, Raquel. 2015		
p. 12	002	Vista da Linha do Vale do Sado. VICENTE, Raquel. 2015							052	Paisagem construída - Bairro da Quintinha. VICENTE, Raquel. 2015		
p. 14	003	Evolução cronológica. VICENTE, Raquel. 2016				p. 41	037	Atlas Gerhard Richter - “ <i>Albumfotos</i> ”- Painei 1. RICHTER, Gerhard, 1962. https://www.gerhard-richter.com/en/art/atlas		053	Paisagem produtiva - Rio e arrozais. VICENTE, Raquel. 2015	
p. 16	004	Processo de desactivação das vias férreas nos anos de 2003 e 2014 e vias activas em 2015. VICENTE, Raquel. 2016 Produzido a partir de vários documentos: - Mapa da Rede Ferroviária Nacional, Março 2003, REFER E.P.; Directório da Rede 2014. http://www.infraestruturasdeportugal.pt/	p. 25	021	Linha do Vale do Sado - Cruzamento de nível com canal de irrigação dos arrozais. VICENTE, Raquel. 2015		038	Atlas Gerhard Richter - “ <i>Zeitungs & Albumfotos</i> ”- Painei 5. RICHTER, Gerhard, 1962. https://www.gerhard-richter.com/en/art/atlas		054	Paisagem construída - Alcácer do Sal, vista do Bairro da Quintinha. VICENTE, Raquel. 2015	
				022	Linha do Vale do Sado. VICENTE, Raquel. 2015		039	Atlas Gerhard Richter - “ <i>Für 48 Portraits</i> ”- Painei 30. RICHTER, Gerhard, 1971. https://www.gerhard-richter.com/en/art/atlas		055	Sem título. VICENTE, Raquel. 2015	
p. 17	005	Estação de Benfica. http://retalbosdebemfica.blogspot.pt/2011/11/benfica-uma-freguesia-do-termo-de.html	p. 26	024	Linha do Vale do Sado - Rio Sado, salinas, arrozais e piscicultura. Ortofotomapa. VICENTE, Raquel. 2015		040	Atlas Gerhard Richter - “ <i>Fotos aus Büchern</i> ”- Painei 18. RICHTER, Gerhard, 1967. https://www.gerhard-richter.com/en/art/atlas		056	Paisagem construída - Alcácer do Sal. VICENTE, Raquel. 2015	
	006	Estação de Aveiro. http://riadosbonssinais.blogspot.pt/2011/03/minha-forca-aer-ea-os-antecedentes.html					041	Atlas Gerhard Richter - “ <i>Fotos aus Zeitungen, Büchern etc.</i> ”- Painei 13. RICHTER, Gerhard, 1964. https://www.gerhard-richter.com/en/art/atlas	p. 87	057	Esquema - Localização. O lugar da linha férrea no território do Sado. VICENTE, Raquel. 2016.	
	007	Linha do Tua. http://www.linbadotua.net/	p. 28	025	Linha do Vale do Sado - Pinhais. Ortofotomapa. VICENTE, Raquel. 2015		042	Atlas Gerhard Richter - “ <i>Städte</i> ”- Painei 106. RICHTER, Gerhard, 1968. https://www.gerhard-richter.com/en/art/atlas	p. 89	058	Esquema - Paisagem histórica. VICENTE, Raquel. 2016.	
	008	Estação de Algés. http://restosdecolectao.blogspot.pt/2014/04/caminhos-de-ferro-portugueses-15.html					043	Atlas Gerhard Richter - “ <i>Ausschnittfotos von Farbproben</i> ”- Painei 89. RICHTER, Gerhard, 1970. https://www.gerhard-richter.com/en/art/atlas	p. 91	059	Esquema - Paisagem produtiva. VICENTE, Raquel. 2016.	
	009	Estação da Amadora. http://aselbadomar.blogspot.pt/2010/10/memorias-e-afectos-68.html	p. 33	026	Frontispício da primeira edição do Atlas de Mercator. MERCATOR, Gerardo, 1595. http://gallica.bnf.fr/ark:/12148/btv1b55007364h/3				p. 93	060	Esquema - Paisagem produtiva. VICENTE, Raquel. 2016.	
	010	Estação de Alcácer do Sal. <i>Gazeta dos Caminhos-de-Ferro.</i>				p. 43	044	Louvre III. STRUTH, Thomas. 1989. http://meisterwerke.staedelmuseum.de/en/	p. 94	061	Gráfico - Variação da abundância de aves aquáticas nos refúgios de preia-mar no estuário de Sado. - ANUÁRIO ORNITOLÓGICO, 2011. http://www.spea.pt/pt/publicacoes/anuario-ornitologico	
	011	Estação de Santa Apolónia - Lisboa. http://www.rtp.pt/arquivo/index.php?article=2633&tm=47&visual=4	p. 35	027	Atlas de Fernão Vaz Dourado - Folha 7. DOURADO, Fernão Vaz, 1571. http://digitarq.arquivos.pt/details?id=4162624		045	Visita à exposição “Atlas ¿Cómo llevar el mundo a cuestras?”, em Madrid. Sem autor. 2011 http://www.museoreinasofia.es/actividades/visita-atlas-como-llevar-mundo-cuestras	p. 95	062	Esquema - Paisagem temporária. VICENTE, Raquel. 2016.	
	012	Estação de São Bento - Portugal. http://www.rtp.pt/arquivo/index.php?article=2633&tm=47&visual=4		028	Atlas de Fernão Vaz Dourado - Folha 3. DOURADO, Fernão Vaz, 1571. http://digitarq.arquivos.pt/details?id=4162624		046	Montagem da exposição “A construção da Fuga: território, ma-peamento e processo em Duarte Belo” BELO, Duarte. 2012 http://p3.publico.pt/cultura/exposicoes/2726/reinventar-duarte-belo-e-forma-como-olhamos-o-pais	p. 97	063	Esquema - Paisagem construída. VICENTE, Raquel. 2016.	
	013	Sem informação. http://www.rtp.pt/arquivo/index.php?article=2633&tm=47&visual=4		029	Atlas de Fernão Vaz Dourado - Folha 10. DOURADO, Fernão Vaz, 1571. http://digitarq.arquivos.pt/details?id=4162624				p. 98	064	Plataforma - Vista da Estação de Alcácer do Sal. VICENTE, Raquel. 2015	
	014	Estação de Vila Pouca de Aguiar. http://paradadocorgo.blogs.sapo.pt/2011/09/?page=15		030	Atlas de Fernão Vaz Dourado - Folha 9. DOURADO, Fernão Vaz, 1571. http://digitarq.arquivos.pt/details?id=4162624		p. 44	047	Mapa publicado sob o número 16 em “Theatrum Orbis Terrarum”, de Abraham Ortelius, edição latina de 1603. ORTELIUS, ABRAHAM. 1603 (1570 1ed.). http://purl.pt/3766/3/	p. 101	065	Esquema síntese. VICENTE, Raquel. 2016
	015	Estação do Pocinho. http://grugyattic.no.comunidades.net/galeria-ferroviaria	p. 37	031	Atlas Mnemosyne - “ <i>Coordenadas da memória</i> ”- Painei A. WARBURG, Aby, 1924-29. http://warburg.library.cornell.edu/about/mnemosyne-themes		p. 46	048	Planta “arrábida-torrão”, escala 1/80 000. VICENTE, Raquel. 2016	p. 103	066	Estação de Alcácer do Sal - vista da estrada nacional (IC1). VICENTE, Raquel. 2015
	016	Estação de Vila Real. https://linhaferroviariadocorgo.files.wordpress.com/2011/03/6379434_y0u6z.jpeg		032	Atlas Mnemosyne - “ <i>Coordenadas da memória</i> ”- Painei C. WARBURG, Aby, 1924-29. http://warburg.library.cornell.edu/about/mnemosyne-themes					067	Estação de Alcácer do Sal - lado poente da estação. VICENTE, Raquel. 2015	
p. 21	017	Linha do Tua - km 67. BELO, Duarte. 2014. http://linbadotua.com/index.html		033	Atlas Mnemosyne - “ <i>Astrologia e mitologia: projecções sobre o cosmos (Babilónia, Atenas, Alexandria, Roma)</i> ”- Painei 2. WARBURG, Aby, 1924-29. http://warburg.library.cornell.edu/about/mnemosyne-themes		p. 82	049	Movimento - Ponte férrea metálica e Bairro da Quintinha em último plano. VICENTE, Raquel. 2015		068	Estação de Alcácer do Sal - lado nascente da estação. VICENTE, Raquel. 2015
	018	Linha do Tua - km 9. BELO, Duarte. 2014. http://linbadotua.com/index.html		034	Atlas Mnemosyne - “ <i>A irupção da Antiguidade</i> ”- Painei 39. WARBURG, Aby, 1924-29. http://warburg.library.cornell.edu/about/mnemosyne-themes		p. 84	050	Outros caminhos. VICENTE, Raquel. 2015. Produzido a partir de vários documentos: - Geocaching Portugal.		069	Estação de Alcácer do Sal - Edifício Principal. VICENTE, Raquel. 2015
	019	Linha do Tua - Passagem de nível. BELO, Duarte. 2014. http://cidadeinfinita.blogspot.pt/2014/07/passagem-de-nivel.html		035	Atlas Mnemosyne - “ <i>Inversões finais: o profano e o sagrado</i> ”- Painei 76.					070	Estação de Alcácer do Sal - Armazém e gare de cargas. VICENTE, Raquel. 2015	
										071	Estação de Alcácer do Sal - Antigas casas para trabalhadores. VICENTE, Raquel. 2015	
										072		

BIBLIOGRAFIA

	073	Antigos armazéns de calibragem de arroz e da F.N.P.T. (Federação Nacional dos Produtores de Trigo). VICENTE, Raquel. 2015	p. 120	097	Recepção. VICENTE, Raquel. 2015
	074	Vista para o depósito de água, em primeiro plano. VICENTE, Raquel. 2015	p. 122	098	Cafetaria, exposição, administração. VICENTE, Raquel. 2015
	075	Instalações sanitárias públicas. VICENTE, Raquel. 2015	p. 124	099	Residências. temporárias. VICENTE, Raquel. 2015
	076	Silos de armazenamento de arroz, nas proximidades da estação. VICENTE, Raquel. 2015	p. 126	100	Atlas-depósito. VICENTE, Raquel. 2015
	077	Vista dos armazéns para a estação. VICENTE, Raquel. 2015	p. 128	101	Planta de piso térreo. Escala 1/250. VICENTE, Raquel. 2016.
p. 104	078	Planta geral de Alcácer do Sal, escala 1/5 000. VICENTE, Raquel. 2016	p. 132	102	Planta de 2º piso. Escala 1/250. VICENTE, Raquel. 2016.
p. 106	079	Principais operações. VICENTE, Raquel. 2016.	p. 136	103	Planta de 3º piso. Escala 1/250. VICENTE, Raquel. 2016.
p. 109	080	Antiga cozinha (a demolir) - antigo edifício principal. VICENTE, Raquel. 2015	p. 136	104	Corte AA'. Escala 1/250. VICENTE, Raquel. 2016.
	081	Antigo edifício principal da estação de Alcácer do Sal. VICENTE, Raquel. 2015	p. 140	105	Corte BB'. Escala 1/100. VICENTE, Raquel. 2016.
	082	Cobertura do armazém de cargas da estação de Monte Novo -Palma (a reconstruir na estação de Alcácer do Sal). VICENTE, Raquel. 2015	p. 142	106	Corte CC'. Escala 1/100. VICENTE, Raquel. 2016.
	083	Antiga cozinha (a demolir) - antigo edifício principal. VICENTE, Raquel. 2015	p. 144	107	Corte DD'. Escala 1/100. VICENTE, Raquel. 2016.
	084	Núcleo central do edifício principal da estação de Alcácer do Sal (a manter). VICENTE, Raquel. 2015	p. 146	108	Corte EE'. Escala 1/100. VICENTE, Raquel. 2016.
	085	Antigo edifício principal da estação de Alcácer do Sal. VICENTE, Raquel. 2015	p. 148	109	Corte FF'. Escala 1/100. VICENTE, Raquel. 2016.
	086	Instalações sanitárias (a demolir) - antigo edifício principal. VICENTE, Raquel. 2015	p. 150	110	Corte GG'. Escala 1/100. VICENTE, Raquel. 2016.
	087	Degradação do interior - antigo edifício principal. VICENTE, Raquel. 2015	p. 152	111	Vista da estrada nacional 1. Fotomontagem. VICENTE, Raquel. 2016.
	088	Escadas principais (a manter) - antigo edifício principal. VICENTE, Raquel. 2015	p. 154	112	Corte HH'. Escala 1/50. VICENTE, Raquel. 2016.
	089	Vista para o exterior - antigo edifício principal. VICENTE, Raquel. 2015	p. 156	113	Corte II'. Escala 1/50. VICENTE, Raquel. 2016.
	090	Tecto do núcleo central (a manter) - antigo edifício principal. VICENTE, Raquel. 2015	p. 158	114	Corte JJ'. Escala 1/50. VICENTE, Raquel. 2016.
	091	Anexos das antigas casas para trabalhadores. VICENTE, Raquel. 2015	p. 160	115	Corte LL'. Escala 1/50. VICENTE, Raquel. 2016.
p. 111	092	Tipologia 1 -Edifício de cargas e cais coberto. Principais intervenções no tempo. VICENTE, Raquel. 2016.	p. 160	116	Corte LL'. Escala 1/50. VICENTE, Raquel. 2016.
p. 113	093	Tipologia 2 -Edifício principal. Principais intervenções no tempo. VICENTE, Raquel. 2016.	p. 160	117	Esquema geral da Linha do Vale do Sado. VICENTE, Raquel. 2015.
p. 115	094	Tipologia 3 -Casas para trabalhadores. Principais intervenções no tempo. VICENTE, Raquel. 2016.			
p. 117	095	Naves industriais de apoio ao transporte agrícola. VICENTE, Raquel. 2016.			
p. 119	096	Plataforma, proposta. VICENTE, Raquel. 2016.			

Bandeira, P., Lopes, D. S., & Ursprung, P. (2011). Eduardo Souto de Moura: Atlas de parede, Imagens de método. Porto: Dafne Editora .

Belo, D. (2013). A Linha do Tua. Porto: Dafne Editora.

Belo, D. (17 de Outubro de 2014). Caminhos-de-ferro a pé. Évora. Obtido em 9 de Janeiro de 2016, de <https://vimeo.com/109589223>

Belo, D. (1 de Novembro de 2015). Cidade Infinita. Obtido em 12 de Janeiro de 2016, de <http://cidadeinfinita.blogspot.pt>

Buchloh, B. H., Chevrier, J.-F., Zweite, A., & Rochlitz, R. (2000). Photography and painting in the work of Gerhard Richter: Fours essays on Atlas. Barcelona: Museu d'Art Contemporani de Barcelona.

Cantinho, M. J. (s.d.). Aby Warburg e Walter Benjamin: a legibilidade da memória. Lisboa. Obtido em 25 de Janeiro de 2016, de <https://www.academia.edu>

Clara, C. (Realizador). (2011). O comboio e as Artes. [Filme].

Costa, F., Pimentel, J., Gambóias, J., Balegas, L., & Silva, S. (Janeiro de 2009). A integração de Portugal na Rede Verde Europeia – Ecopista do Minho. Obtido em 9 de Janeiro de 2016, de O Comboio em Portugal: <http://www.ocomboio.net/>

Cunha, J. A. (2012). Caminhos de ferro Porto-Salamanca: dinâmicas territoriais no traçado desativado. Dissertação de Mestrado em Arquitectura. Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto.

Didi-Huberman, G. (s.d.). “Atlas, Entrevista a Georges Didi-Huberman”. Madrid: Museu Reina Sofia.

Didi-Huberman, G. (2011). Atlas: Cómo llevar el mundo a cuestas? Madrid: Centro de Arte Reina Sofia.

Faria, J. C. (2002). Alcácer do Sal ao Tempo dos Romanos. Lisboa: Edições Colibri.

Goff, J. L. (1984). Documento/Monumento. Em Enciclipédia Einaudi (pp. 95-106). Lisboa: Imprensa Nacional - Casa da Moeda.

Gugger, H., & Costa, B. M. (2014). Urban-Nature: The ecology of planetary artifice. San Rocco, Issue 10, pp. 32-40.

Johnson, C. D. (2012). Memory, Metaphor, and Aby Warburg's Atlas of Images. Ithaca, NY: Cornell University Press.

Judt, T. (13 de Janeiro de 2011). Bring Back the Rails! The New York Review of Books, p. 7.

Murdock, I. (1990). Acasto: dois diálogos platónicos. . Liaboa: Cotovia.

Pereira, H. J. (2010). As viagens ferroviárias em Portugal (1845-1896). Cem Cultura, Espaço & Memória, Nº 1, 25-40.

Ramalho, M., & Cardoso, R. (2004). Caminho de Ferro: um património sobre carris. Estudos/Património: Outros patrimónios, p. 229.

Richter, G., Elger, D., & Friedel, H. (2012). Gerhard Richter: Atlas. Dresden: Kunsthalle im Lipsiusbau. Obtido em 27 de Janeiro de 2016, de <https://www.gerhard-richter.com/en/vidEOS/exhibitions/gerhard-richter-atlas-54>

Sardo, D. (2000). Memória, montagem e edição. Em D. Sardo, Projecto “The Mnemosyne”. Coimbra: Encontros de Fotografia.

Teixeira, L. (1956). Crónica da fundação dos caminhos de ferro em Portugal. Lisboa: Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses.

Torres, C. M. (1931). O caminho de ferro em Portugal. Apontamento cronológico relativo ao período de 1845 e 1930. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian.

Tucci, U. (1984). Atlas. Em Enciclopédia Einaudi (Vols. 1. Memória-História, pp. 131-157). Lisboa: Imprensa Nacional - Casa da Moeda.

Warnke, M., & Brink, C. (2010). Aby Warburg: Atlas Mnemosyne. (J. C. Mielke, Trad.) Madrid: Akal.