

Planta de Enquadramento à esc. 1.15000

O Aterro da Boavista é o resultado de consecuentes aterros sobre a antiga Praia da Boavista que remontam aos inícios do século XIX. Desde a realização do mesmo para fins portuários, que a ligação da cidade com o rio sofreu uma forte descontinuidade. Isto é, as grandes infraestruturas industriais, com destaque particular para a linha de caminho de ferro, não só se tornaram uma forte barreira visual, mas também física, mudando de forma radical as vivências do lugar.

No segundo quartel do século XX, esta situação agravou-se devido ao processo de desindustrialização, em que os edifícios industriais ficaram ao abandono, permanecendo a linha ferroviária em direção a Cascais. Este processo gerou um grande vazio urbano sem função na faixa do aterro, entre o rio e a linha férrea.

Em pleno século XXI, é clara a identificação de dois problemas: o fenómeno da subida do nível médio das águas do mar, que em 2100, segundo João Pedro Costa, poderá vir a subir até um metro e meio, que ao suceder-se trará efeitos devastadores para este lugar. E uma segunda: a presença de barreiras físicas, como é o caso da linha de comboio e da Avenida 24 de Julho, e topográficas, que é o caso da diferença de cota entre a cidade consolidada e o Aterro da Boavista.

É desta forma, que se propõe um desenho urbano e uma solução multinivelada de rua elevada para Frente Ribeirinha que responda ao problema da subida do nível médio da água do mar.

Sendo que esta última tem uma segunda função que é ser o elemento regulador entre a cidade consolidada e a Frente Ribeirinha.



1808: A Cerca Fernandina e a disposição dos Edifícios Singulares definiram o traçado das Ruas Direitas e a Malha Urbana da cidade. Sendo o atual lugar do Aterro Boavista, a Praia da Boa Vista.

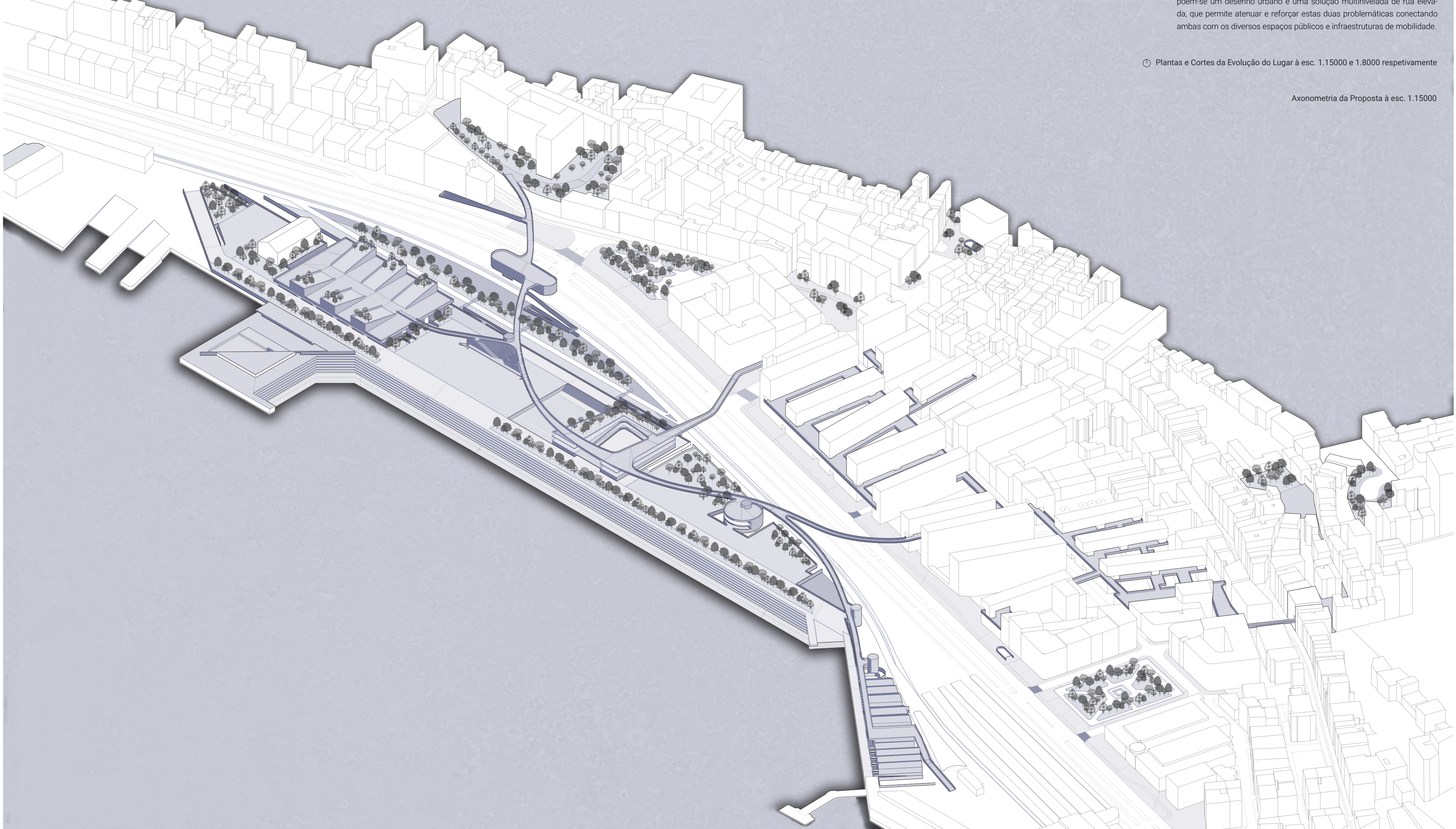
1856: É realizado o aqueduto e sobre a Praia da Boa Vista o 1º aterro, dando origem à Rua 24 de Julho e a uma malha urbana com um traçado urbano reticulado e comprimido que se abre para o rio - o Boqueirão.

1911: A chegada da industrialização a Lisboa e consequente realização do 2º aterro vêem modificar a génese do lugar, evidente na realização de infraestruturas, como a linha de caminho de ferro, e rasgamentos viários como o da Rua 24 de Julho (atual Avenida 24 de Julho), da Rua D. Carlos I (atual Avenida D. Carlos I) e da Rua Vasco da Gama (atual Rua D. Luís I).

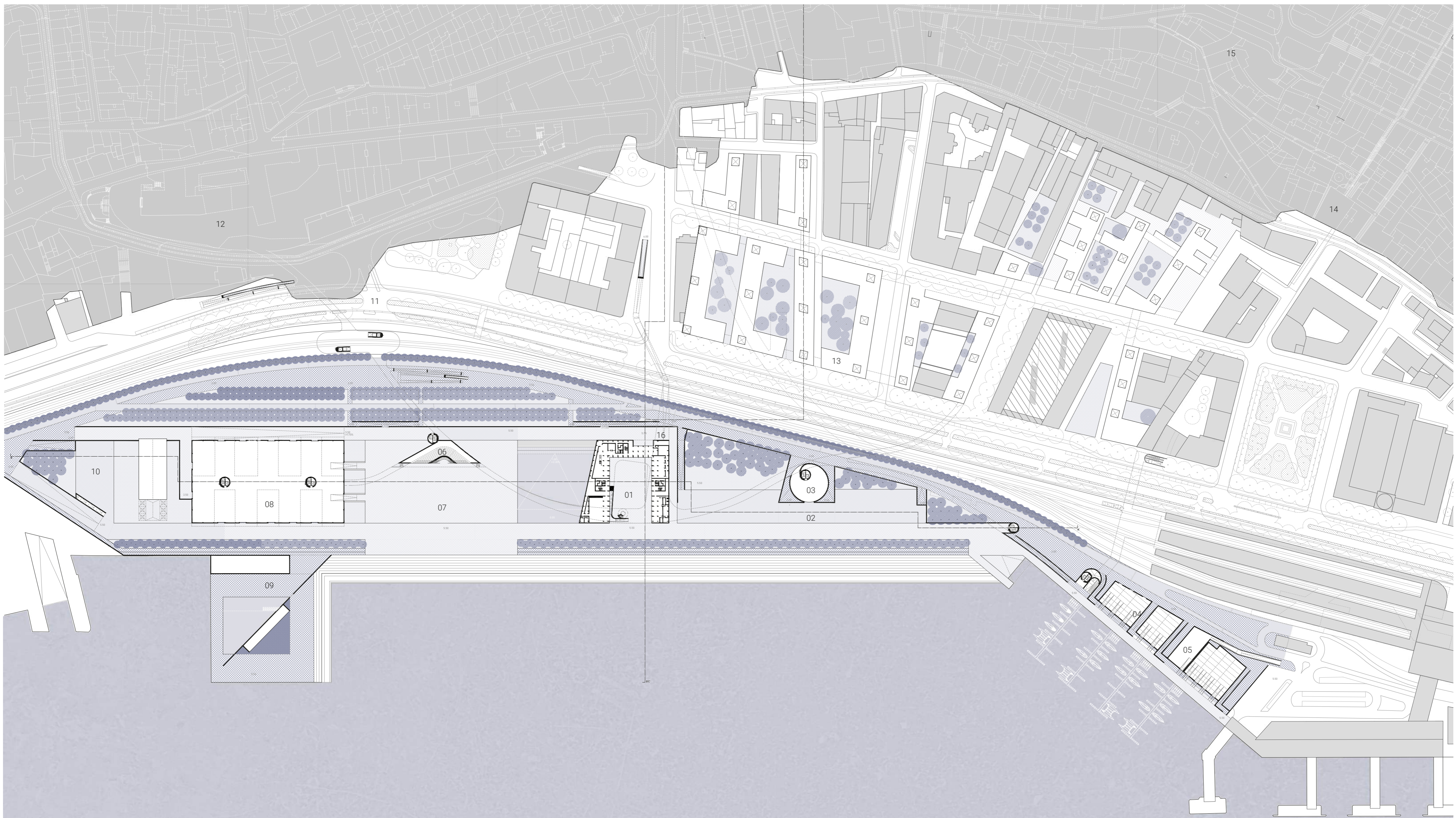
1950-2011: Fica claro os primeiros sinais de desindustrialização, com a falência das fábricas e consequente abandono e degradação do Cais Industrial. Em simultâneo a cidade renova as suas infraestruturas de mobilidade.

2021: A identificação de dois problemas: o fenómeno da subida do nível médio das águas e a presença de barreiras físicas, como é o caso da linha de comboio, da Avenida 24 de Julho, e topográficas, dada a diferença de cota entre a cidade consolidada e o Aterro da Boavista. Desta feita propõem-se um desenho urbano e uma solução multinivelada de rua elevada, que permite atenuar e reforçar estas duas problemáticas conectando ambas com os diversos espaços públicos e infraestruturas de mobilidade.

Plantas e Cortes da Evolução do Lugar à esc. 1.15000 e 1.8000 respetivamente

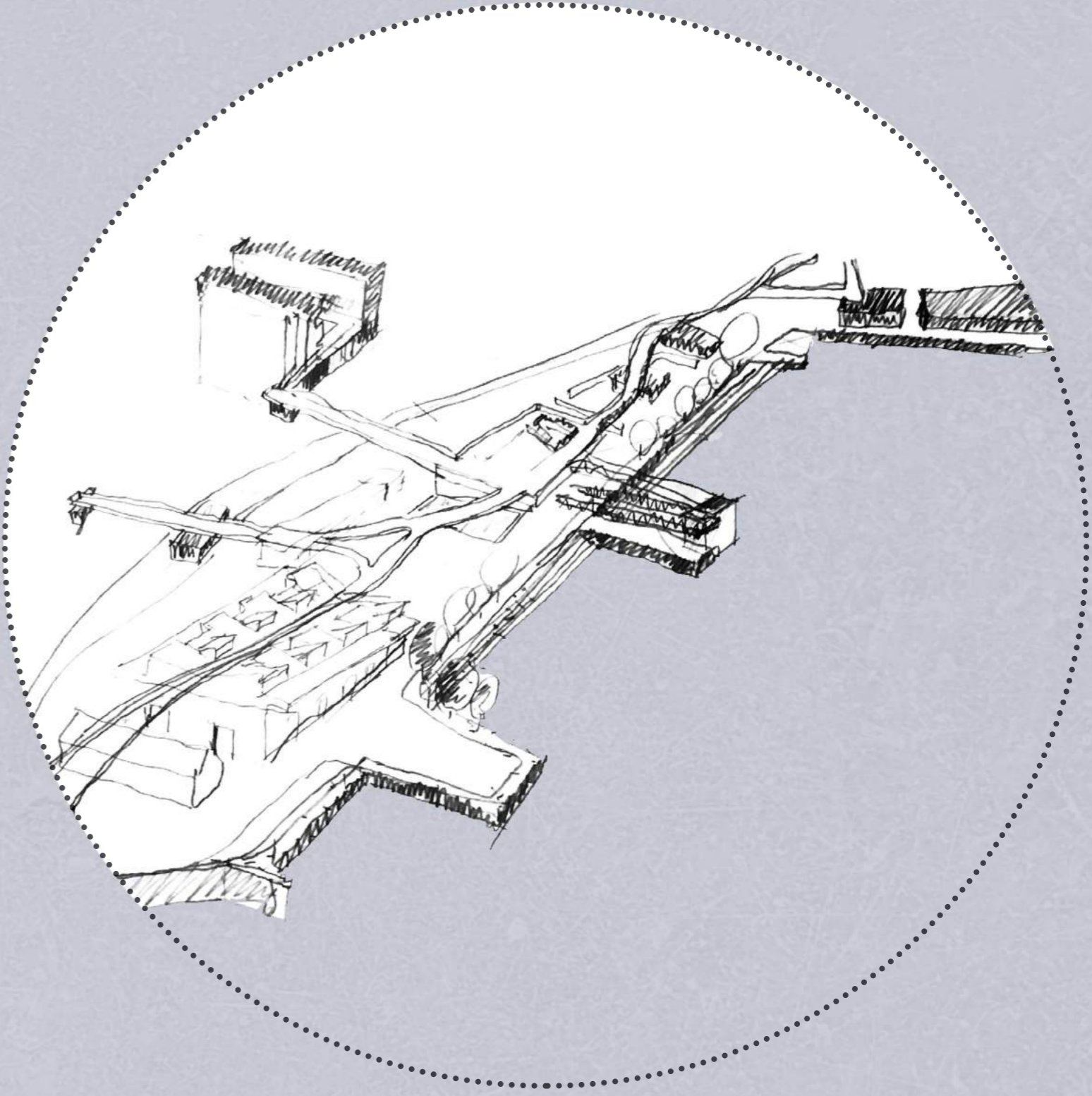
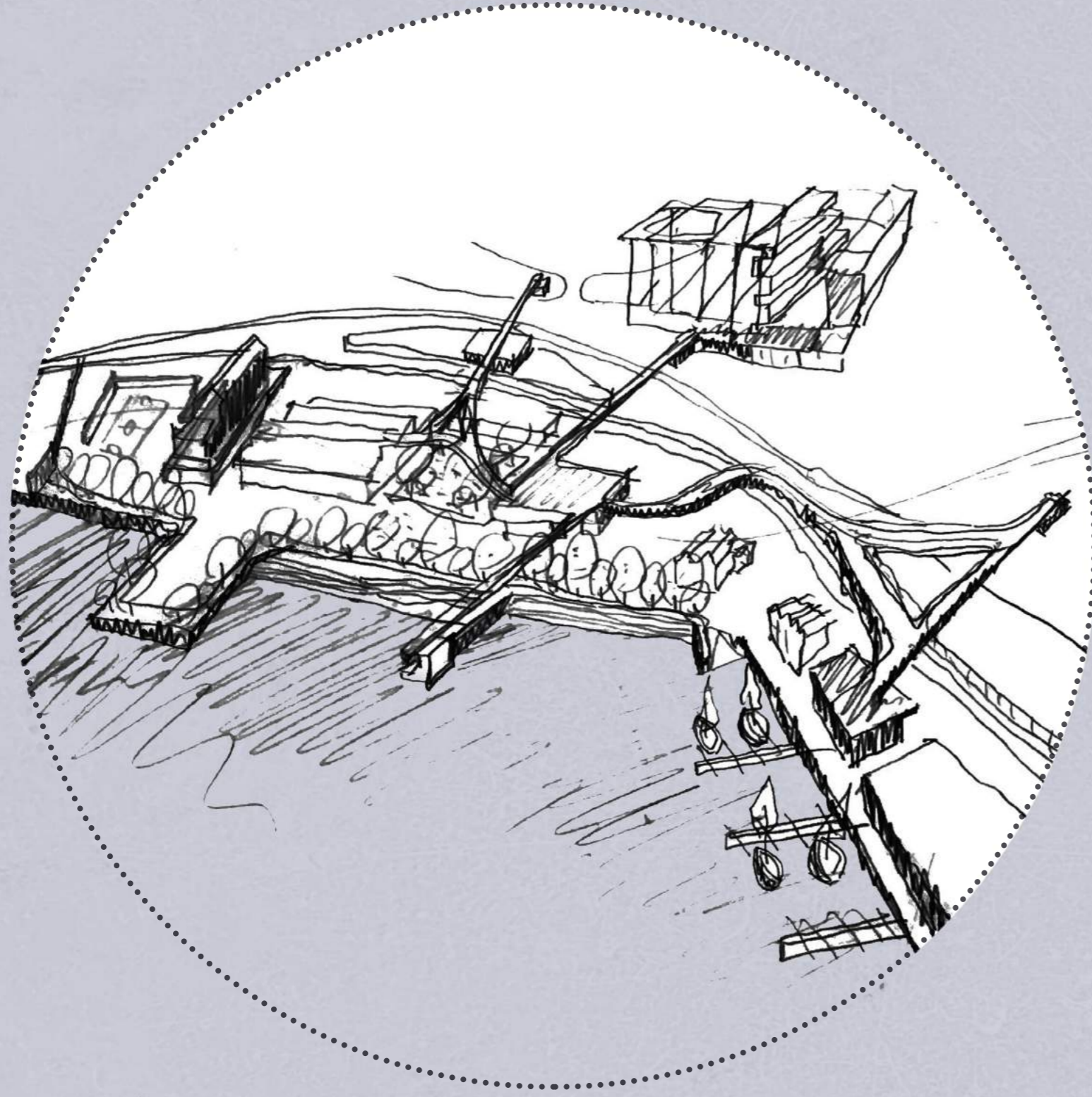


Axonometria da Proposta à esc. 1.15000

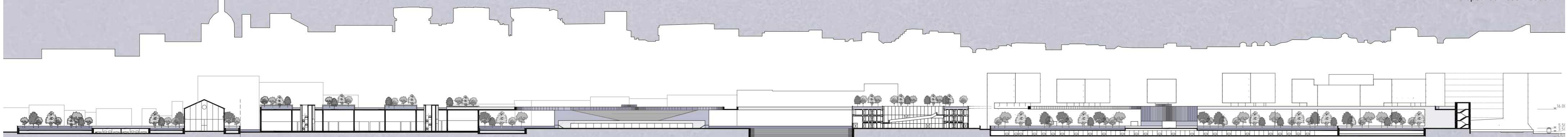


01. Escola de Artes Performativas 02. Jardim 03. Bar/Restauração 04. Escola Náutica 05. Bar/Restauração 06. Anfiteatro ao Ar-livre + Bar/Restauração 07. Praça 08. Espaço de Co-Working 09. Piscinas Públicas 10. Jardim 11. Estação de Comboio de Santos 12. Jardim da Igreja 13. Plano Pormenor da Boavista 14. Elevador da Bica 15. Elevador do Adamastor 16. Rua Elevada

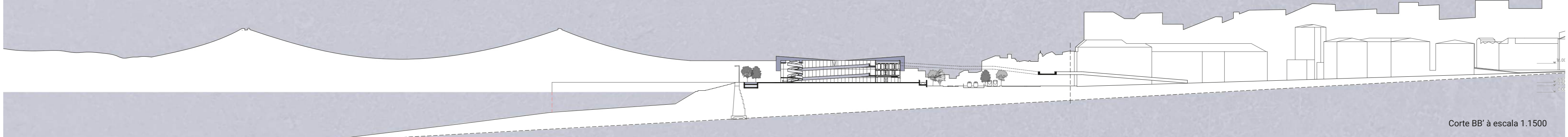
© Planta Réis do Chão da Proposta Urbana esc. 1.2000



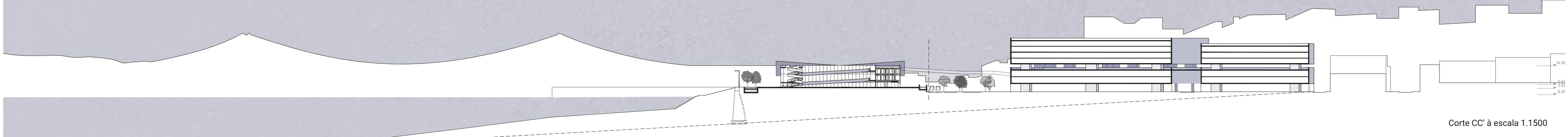
Perspetivas Desenhadas



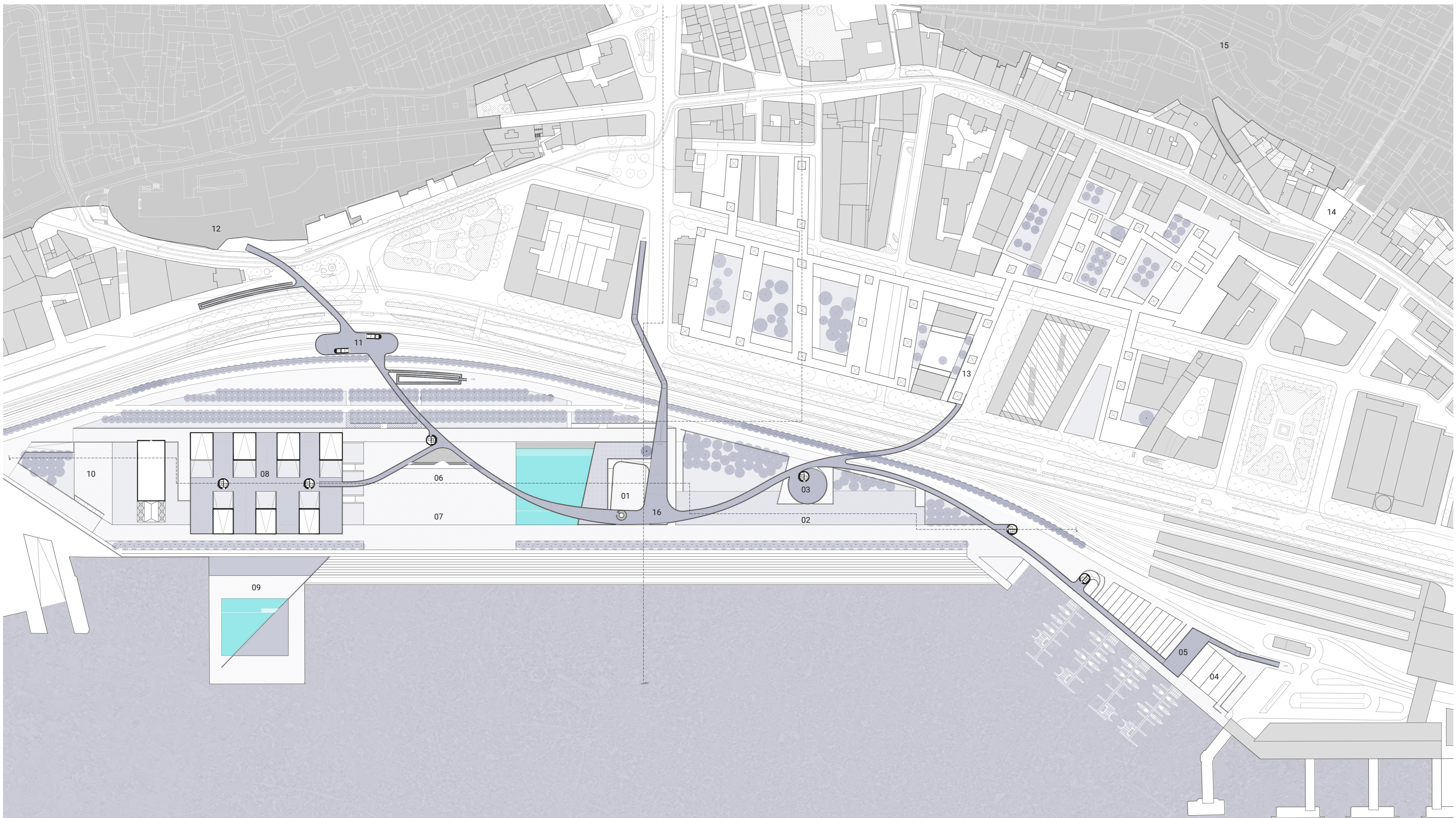
Corte AA' à escala 1.1500



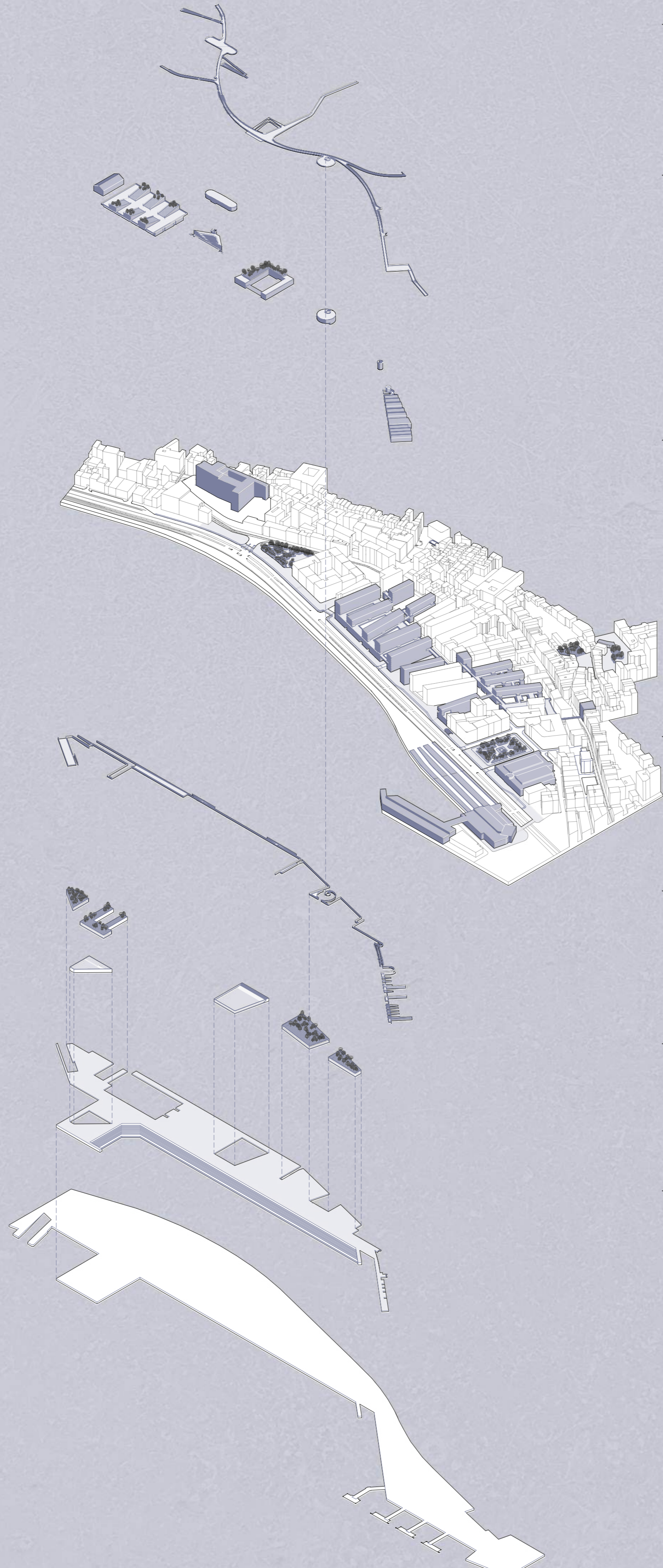
Corte BB' à escala 1.1500



Corte CC' à escala 1.1500



01. Escola de Artes Performativas 02. Jardim 03. Bar/Restauração 04. Escola Náutica 05. Bar/Restauração 06. Anfiteatro ao Ar-livre + Bar/Restauração 07. Praça 08. Miradouro para a Cidade-Rio 09. Piscinas Públicas 10. Jardim 11. Estação de Comboio de Santos 12. Jardim da Igreja 13. Plano Pormenor da Boavista 14. Elevador da Bica 15. Elevador do Adamastor 16. Rua Elevada



- Conexão com a cidade consolidada: infraestrutura multinível
Rua Elevada

- Conexão com a cidade consolidada: infraestruturas e edifícios propostos
Escola de Artes Performativas
Espaço de Co-Working (reconvertido)
Bar/Restauração
Centro Náutico (reabilitado)
Anfiteatro ao Ar-Livre
Estação de Comboio de Santos (reabilitado)
Elevador da Bica (extensão)
Elevador do Adamastor

- Conexão com a cidade consolidada: elementos urbanos a conectar:
Infraestruturas de Mobilidade
Jardins e Praças
Edifícios Singulares

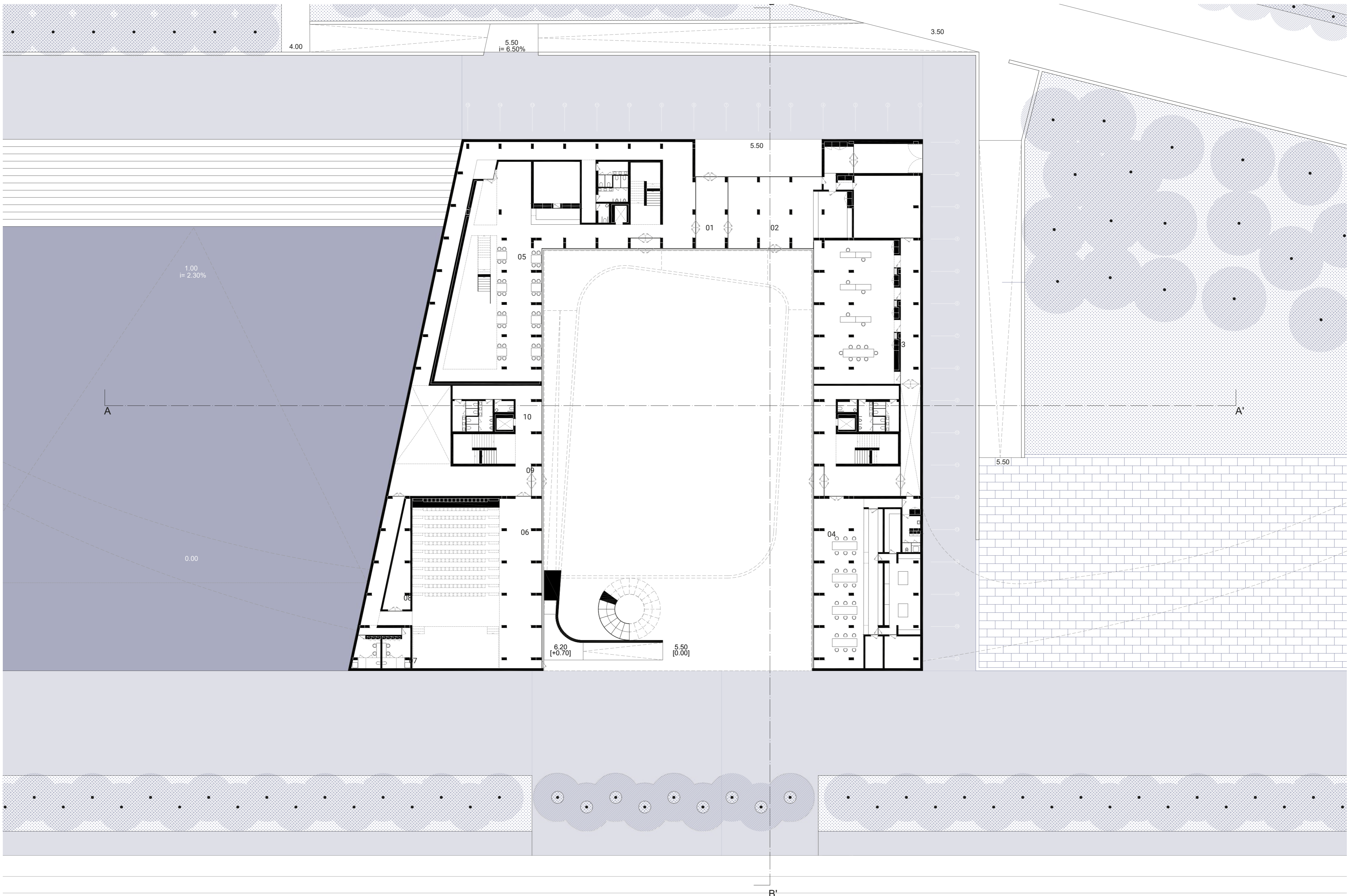
- Muro de suporte do Platô

- 2ª solução de mitigação da subida das águas do mar:
Bacia de Retenção
Piscina Pública
Jardins com depósitos de armazenamento de água

- 1ª solução de mitigação da subida das águas do mar:
Plató: cota 3.50 - 5.50 m

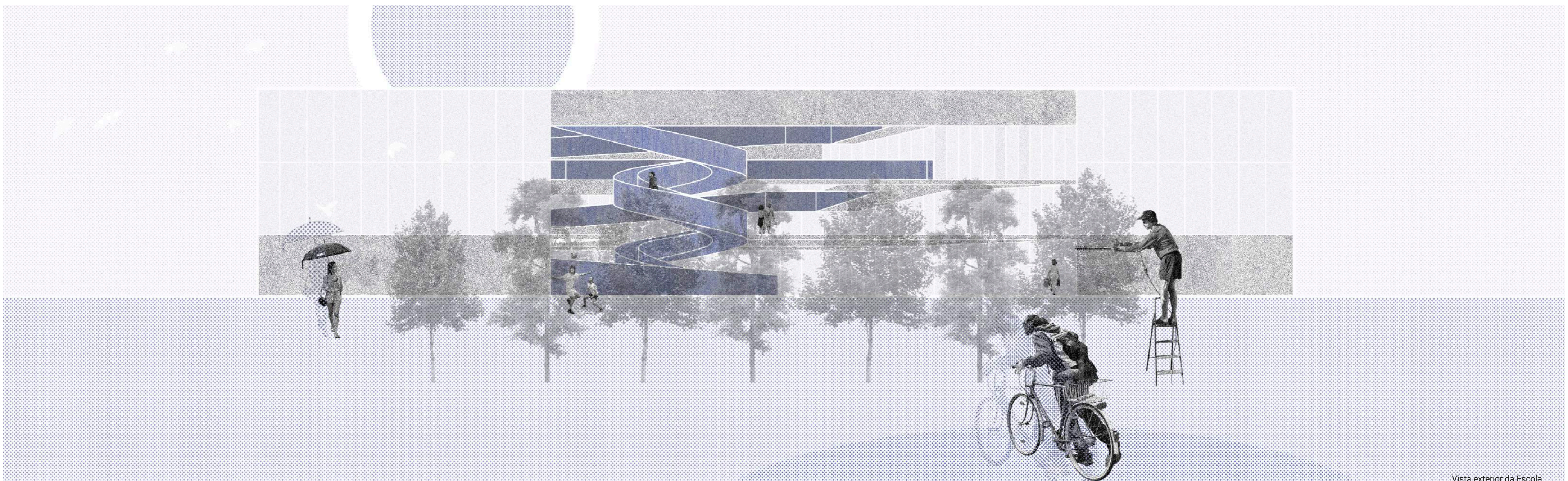
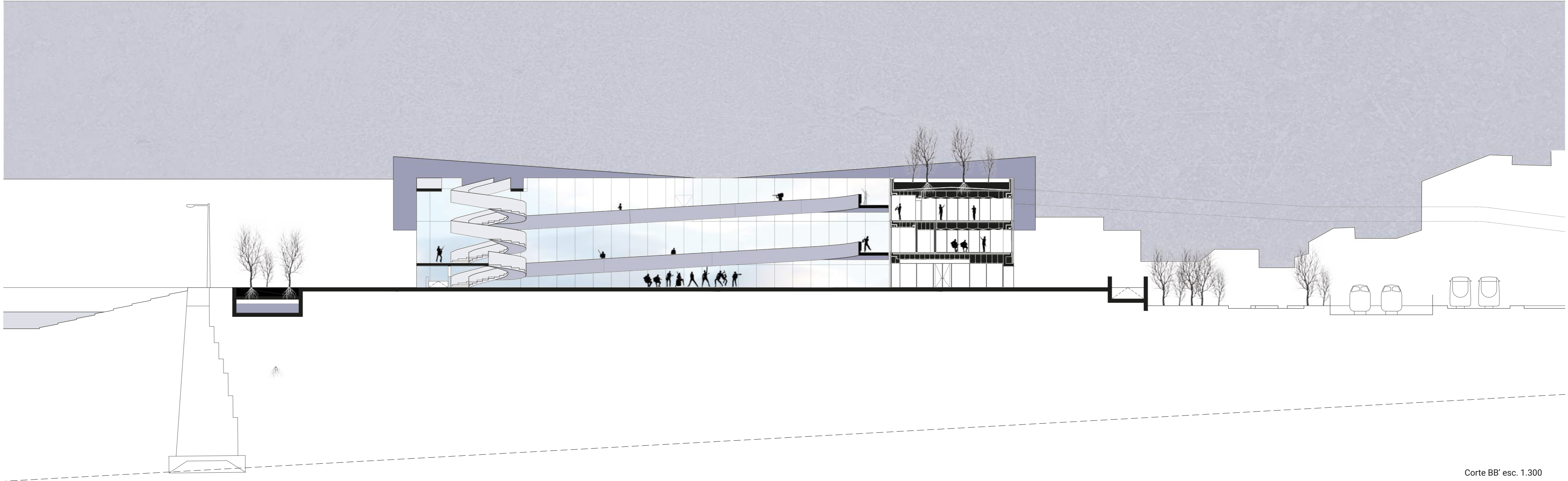
- Lugar: Aterro da Boavista

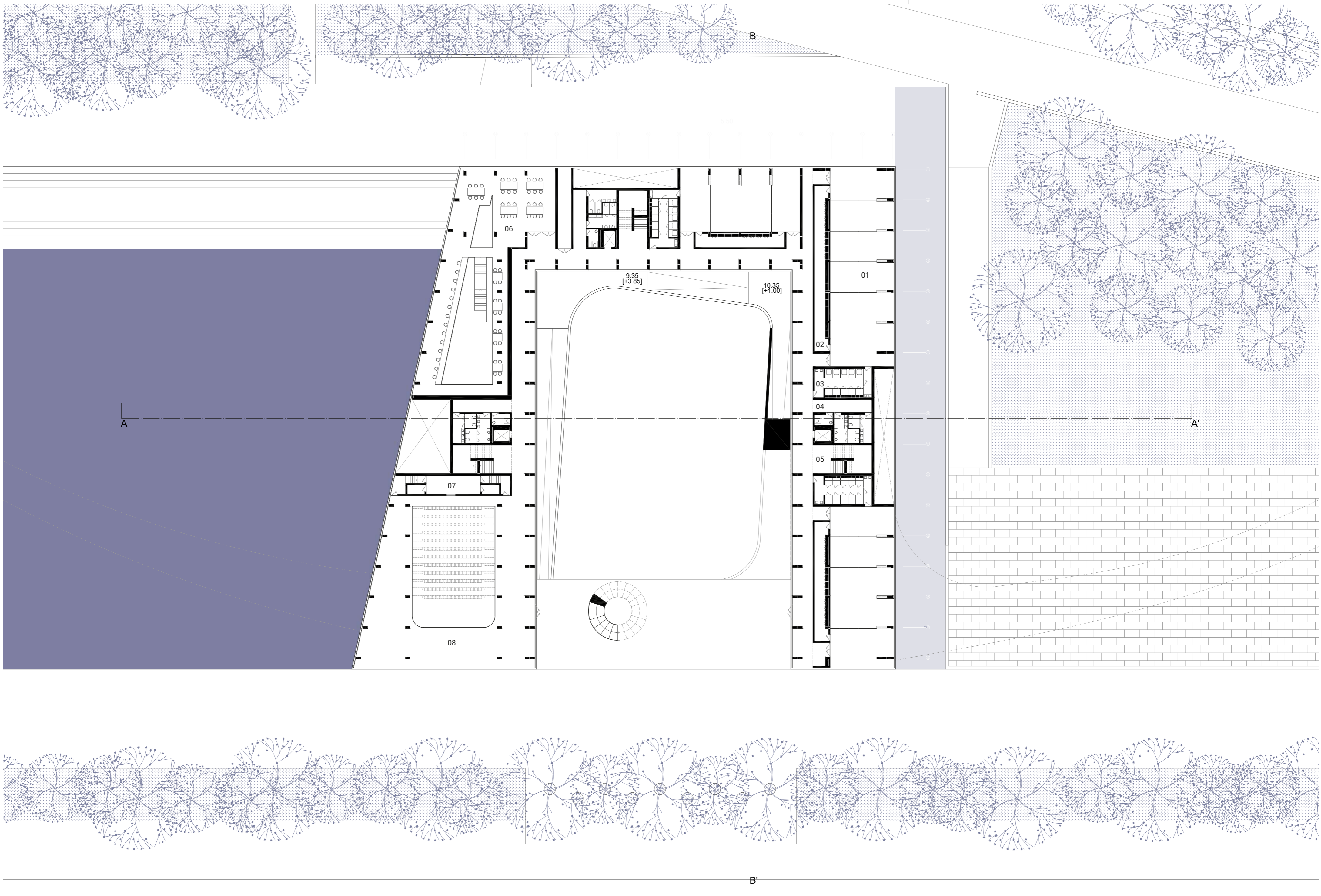
Axonometria explodida à esc. 1.5000



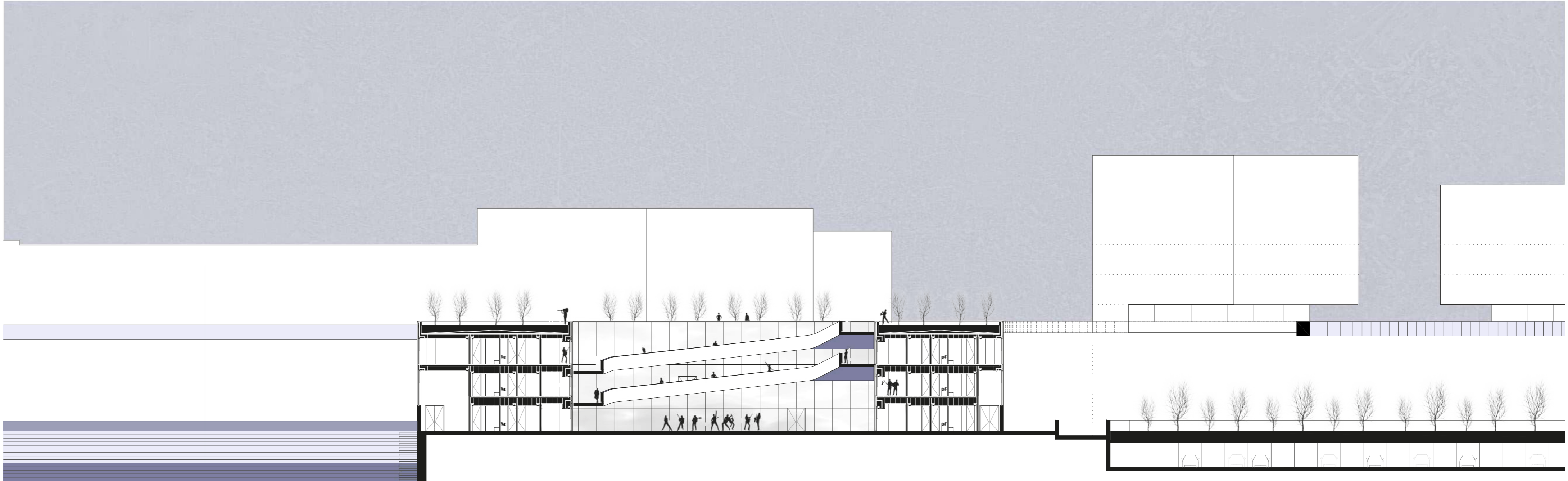
01. Foyer de Entrada 02. Recepção 03. Administração 04. Cafeteria-Bar 05. Biblioteca 06. Auditório-Sala Polivalente 07. Camarins 08. Arrumos 09. Instalações Sanitárias 10. Acessos Verticais

© Planta do piso 0 da Escola de Artes Performativas esc. 1.300





© Planta do piso 1 da Escola de Artes Performativas esc. 1.300
 01. Salas de Dança 02. Arrumos 03. Banheiros 04. Instalações Sanitárias 05. Acessos Verticais 06. Biblioteca 07. Régie 08. Auditório-Sala Polivalente



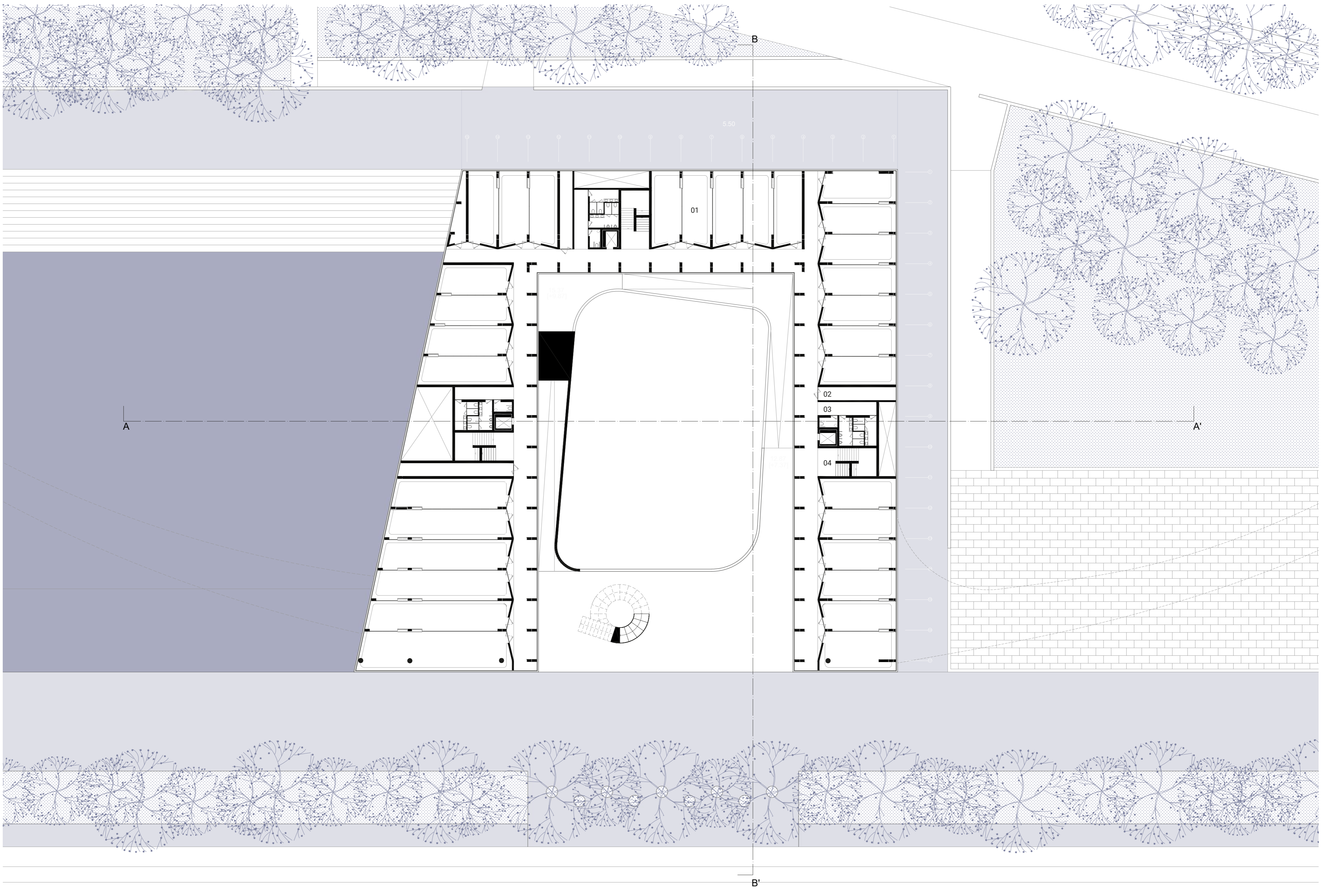
Corte AA' esc. 1.300



Vista do interior de uma sala de música



Vista do corredor de acesso às salas de música



© Planta do piso 2 da Escola de Artes Performativas esc. 1.300
01. Salas de Dança 02. Arrumos 03. Instalações Sanitárias 04. Acessos Verticais

