

iscte

INSTITUTO
UNIVERSITÁRIO
DE LISBOA

Descontinuidades Urbanas e Topográficas, Topo do Vale de Chelas

Susana Filipa Silvestre Marreiros

Mestrado Integrado em Arquitetura

Orientadores:

Arquiteto João Maria de Paiva Ventura Trindade, Professor Auxiliar
ISCTE-IUL - Instituto Universitário de Lisboa

Arquiteto Diogo Rabaça Figueiredo, Professor Assistente
ETH Zurique

Outubro, 2021

Departamento de Arquitetura e Urbanismo

Descontinuidades Urbanas e Topográficas, Topo do Vale de Chelas

Susana Filipa Silvestre Marreiros

Mestrado Integrado em Arquitetura

Orientadores:
Arquiteto João Maria de Paiva Ventura Trindade, Professor Auxiliar
ISCTE-IUL - Instituto Universitário de Lisboa

Arquiteto Diogo Rabaça Figueiredo, Professor Assistente
ETH Zurique

Outubro, 2021

DESCONTINUIDADES URBANAS E TOPOGRÁFICAS,
TOPO DO VALE DE CHELAS

ISCTE - INSTITUTO UNIVERSITÁRIO DE LISBOA

Escola de Tecnologias e Arquitetura
Departamento de Arquitetura e Urbanismo
Mestrado Integrado em Arquitetura

SUSANA FILIPA SILVESTRE MARREIROS

77791
Novembro 2021

ORIENTADOR

Arq. João Maria Ventura Trindade

CO-ORIENTADOR

Arq. Diogo Rabaça Figueiredo



AGRADECIMENTOS

Aos meus orientadores, Arq. João Ventura Trindade e Arq. Diogo Figueiredo, um muito obrigado pelo incentivo, disponibilidade, conhecimento e sentido prático.

Aos meus pais, Rui e Gilda, pelo enorme apoio incondicional, pela paciência infinita e acima de tudo pela oportunidade. Nunca vos vou conseguir agradecer o suficiente.

Ao meu irmão, Rodrigo, por me ensinar a ver a vida de outra forma.

Aos amigos que se tornaram família.

À querida amiga Bea, por estar ao meu lado desde que arquitetura foi um sonho e por acreditar acreditar em mim.

Aos queridos amigos Inês e ao João, pelas horas infinitas de companhia, seja de trabalho, ou de grandes momentos e experiências, sempre lado a lado.

Ao meu namorado Kajó, pelo carinho, paciência, preocupação e confiança. Um enorme obrigado pela tua perspetiva e apoio que tanto me ajudou neste percurso.

Obrigada a todos por estarem presentes neste percurso.
Sem vocês não teria sido possível.

RESUMO

Em Lisboa, no decorrer das últimas décadas, observou-se uma série de transformações urbanísticas que viriam a revolucionar a cidade que conhecemos atualmente. Com a presente investigação, que parte da análise do troço da Linha Ferroviária de Cintura de Lisboa, procura-se perceber qual o impacto urbano de um meio de transporte tão imponente na cidade. Apesar de se revelar como um meio fundamental para o crescimento da cidade, a linha ferroviária trouxe algumas ‘cicatrices’, uma vez que a sua implementação exige uma enorme suavidade e precisão. Quando esta percorre uma cidade muito assinalada pela sua topografia e estrutura verde natural, é necessária uma grande adaptação do território a este modo de transporte.

Partindo da observação do território em estudo, o troço de linha presente no Topo de Vale de Chelas, um grande eixo natural na cidade de Lisboa, percebemos que foram necessárias adaptações ao território por meio de remoção de terras e a construção de taludes. Consequentemente estas ‘cicatrices’ desconectam mais intensamente o vale da cidade que o percorre, pois, apesar de existir uma forte ligação visual que potencia a vivência da cidade neste meio natural quase intacto, a sua acessibilidade é muito restrita e condicionada. Desta análise, entende-se então um território informal e complexo, com a potencialidade de unir malhas e cotas urbanas, num espaço natural da cidade.

Para tal, estuda-se a possibilidade de uma tipologia, um edifício-ligação e um programa que permita percorrer e atravessar o Topo do Vale de Chelas, sem a perturbação deste sistema natural tão delicado.

PALAVRAS-CHAVE

Descontinuidade, Barreira, Topografia, Ligação, Acessibilidade

ABSTRACT

Over the last few decades, in Lisbon, there has been a series of urban transformations that revolutionized the city we know today. With this research, that starts from the analysis of the segment of Lisbon Beltline Railway, we pursue the understanding of the urban impact of such an imposing transport has in the city. Despite revealing itself as a fundamental mean for the city’s growth, the railway line brought some ‘scars’, since that implementation requires immense efficiency and precision. When it travels through a city that is very well known for its topography and natural structure, a great adaptation of the territory to this transport is necessary.

Observing the territory in study, the segment of line present at the Top of Vale de Chelas, a great natural axis in the city of Lisbon, we realized that the territory needed some adaptations. Consequently, these ‘scars’ intensely disconnect the valley from the city that runs through it, since, despite the existence of a strong visual connection that enhances the experience of the city in an almost intact natural environment, its accessibility is very restricted and conditioned. From this analysis, an informal and complex territory emerges, with the potential to unite urban grids and heights, in a natural space of the city.

To this end, the possibility of a typology, a connecting building and a program is being studied that will make it possible to pass over and cross the top of the Chelas Valley, without disturbing this very delicate natural system.

KEY-WORDS

Discontinuity, Barrier, Topography, Connection, Accessibility

ÍNDICE

RESUMO	06
ABSTRACT	07
ÍNDICE DE FIGURAS	11
I. APRESENTAÇÃO	13
II. BARREIRA TOPOGRÁFICA	17
III. O LUGAR	23
IV. REFERÊNCIAS PROJETUAIS	23
PPPHO, Falcão de Campos Arquitetos	
Estádio Municipal de Braga, Souto Moura	
Museu Nacional de Arte Romana, Rafael Moneo	
V. PROJETO	41
Infraestrutura	
Edifício Público	
Proposta	
Matéria	
VI. CONSIDERAÇÕES FINAIS	49
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	51

ÍNDICE DE FIGURAS

- Figura 1 – Planta de Lisboa com Linha Ferroviária de Cintura e Zona de Intervenção
- Figura 2 – Planta de Lisboa, com os espaços e corredores verdes da cidade inseridos nos vales
- Figura 3 – Estudo comparativo da escala de diversos parques – Parque Florestal de Monsanto, Bouis de Boulogn, Central Park e Hyde Park
- Figura 4 – Estudo da escala do Hyde Park ao lado do Parque da Bela Vista
- Figura 5 - Planta do Vale de Chelas, com os espaços e corredores verdes inseridos na topografia
- Figura 6 – Planta evolução dos limites de Lisboa - Cerca Muralha Fernandina, Antiga Linha de Costa, Estrada da Circunvalação, Linha de Cintura e Principais Vias de Acesso
- Figura 7 – Imagens retiradas do filme “Os Verdes Anos” de Paulo Rocha
- Figura 8 - Planta esquemática da evolução da zona de intervenção – 1911, 1950 e Atual
- Figura 9 – Quinta das A meias, 195-
- Figura 10 – Quinta das Ameias – 195-
- Figura 11 – Linha ferroviária de cintura, Topo do Vale de Chelas – 194-
- Figura 12 - Praça do Chile, Areeiro e Av. Alm. Gago Coutinho – 195- e 2021
- Figura 13 – Alameda de D. Afonso Henriques e Areeiro – 195- e 2021
- Figura 14 – Av. Alm. Gago Coutinho e Zonas Circundantes – 195- e 2021
- Figura 15 – Linha ferroviária de cintura, Topo do Vale de Chelas – 2021
- Figura 16 – Quinta das Ameias – 2021
- Figura 17 – Quinta das Ameias – 2021
- Figura 18 – Maquete Proposta PPPHO, Falcão de Campos Arquitetos
- Figura 19 – Perspetiva Ponte Pedonal de Atravessamento, Proposta PPPHO, Falcão de Campos Arquitetos
- Figura 20 – Planta Geral da Proposta – Estratégia, Proposta PPPHO, Falcão de Campos Arquitetos
- Figura 21 – Planta Parque do Vale da Montanha, Proposta PPPHO, Falcão de Campos Arquitetos
- Figura 22 – Estádio Municipal de Braga, Eduardo Souto Moura
- Figura 23 – Museu Nacional de Arte Romana, Rafael Moneo
- Figura 24 – Perfis transversais e longitudinal com implantação da proposta
- Figura 25 – Conjunto de plantas, cortes e alçado com implantação da proposta
- Figura 26 – Vista aérea Zona de Intervenção atual
- Figura 27 – Vista aérea Zona de Intervenção com implantação da proposta
- Figura 28 – Perspetiva exterior da proposta
- Figura 29 – Perspetiva exterior da proposta
- Figura 30 – Perspetiva interior da proposta – Ponte Pedonal da Bela Vista
- Figura 31 – Perspetiva interior da proposta – Ponte Pedonal da Bela Vista
- Figura 32 – Conjunto de alçado, corte e planta da proposta e axonometria explodida

De modo a analisar e perceber o território da cidade de Lisboa e o sistema da Linha Ferroviária de Cintura em estudo, foram necessárias diferentes aproximações e leituras a diversas escalas, compreendidas entre 1:25000 e 1:100. Partindo de uma análise mais geral, que se vai aproximando da área em estudo, pretende-se um levantamento das características biofísicas, históricas, socioeconómicas, entre outras, de forma a conhecer o território, e de seguida, dá-se a produção de bases de trabalho.

A investigação parte da análise dos momentos em que a Linha Ferroviária de Cintura percorre a cidade, ou seja, quando a linha atravessa os grandes vales, nomeadamente o de Alcântara e o de Chelas, e quando a linha atravessa o Planalto, focando-se sobretudo nos momentos em que a linha não percorre nem os Vales, nem o Planalto, momentos estes de transição topográfica intensa. Esta análise encontra-se interligada com a leitura do sistema húmido e verde de Lisboa, mostrando a sua ligação íntima com os espaços verdes da cidade. Este entendimento dos momentos de transição que a linha ferroviária percorre e as suas consequências urbanas e topográficas são o componente motivador da investigação, a partir do qual é possível delimitar a área de estudo onde mais tarde se procura responder arquitetonicamente aos problemas analisados.

Posteriormente, depois de analisados os elementos biofísicos, procura-se perceber qual a evolução histórica da zona em estudo, observando algumas fotografias aéreas que revelam o carácter rural que foi perdurando até muito recentemente. Comparando-as à situação atual, percebemos que esta zona ainda se encontra muito desconectada da cidade que a rodeia e na qual se insere. De seguida, partiu-se para o entendimento socioeconómico, onde se compreende que é uma área principalmente habitacional, com alguns escritórios e serviços que vão sustentando a zona, bem como infantários e escolas, existindo ainda o Complexo Desportivo do Casal Vistoso, que atualmente, desempenha outras funções.

A leitura deste sítio revela-nos uma porção de cidade desconectada, em vários sentidos, começando pela grande separação que se dá na Avenida Gago Coutinho, onde se sente que a cidade consolidada termina no momento que vai de encontro ao início do Vale de Chelas, havendo aqui um grande potencial de ligação entre estes dois momentos, abrindo quase que uma 'porta da cidade'. Procurou-se ainda descobrir possíveis intervenções e planos para esta zona, que revelassem outras leituras do local ou outras possibilidades de ocupação estudadas. Outro fator tido em conta no estudo da zona e do desenvolvimento de uma proposta foi a implementação da Terceira Travessia do Tejo que, quando construída, fará uma importante ligação que irá originar toda uma nova centralidade e movimento essencial à Linha de Cintura e ao movimento de todas as zonas que a circundam. Sendo o troço da linha presente no Vale de Chelas, atualmente com menos 'uso', o previsto redesenho do antigo Apeadeiro de Chelas, para uma estação mais central, e o redesenho da cidade à sua volta, apresenta outra realidade.

Refletindo na investigação a informação recolhida, explora-se uma possível resposta projetual que responda à questão em causa. A proposta passa por interligar e

conectar os espaços verdes e os núcleos habitacionais, apoiados por programas públicos, sociais e culturais, muito necessários, resolvendo as diversas discontinuidades que desqualificam o local e consequentemente a sua utilização e proveito. Procura-se então um processo de transformação social e dinâmica, que se foca na mobilidade pedonal, que devolva a cidade aos seus utilizadores e que permita aproveitar e revelar a infraestrutura natural da cidade que até hoje permanece mais intacta, o Vale de Chelas. Para tal, não será necessária a implantação de uma série de elementos e volumes, uma vez que já existem um conjunto de infraestruturas com o potencial de constituírem elementos agregadores do espaço público, nomeadamente a Ponte Pedonal da Bela Vista e o Parque de Estacionamento Manuel Gouveia - EMEL, pretendendo então acrescentar-lhe uma estrutura e programa que conecte ambas as realidades da linha ferroviária e nos permite focalizar o Vale e a sua relação com a cidade consolidada.

Em suma, o tema de investigação da tese procura ligar-se intimamente com estes temas suscitados durante a leitura do local, ou seja, procura perceber qual a importância dos sistemas verdes e húmidos na cidade naturais da topografia acentuada, e como podem ser elementos agregadores de cidade, como é o exemplo do desenho dos corredores verdes na cidade de Lisboa, e pretende ainda estudar o potencial que as infraestruturas podem ter, reforçando o seu



Figura 1 – Planta de Lisboa com Linha Ferroviária de Cintura e Zona de Intervenção

“As cidades mudam quando há guerras, peste, incêndios ou caminhos-de-ferro que as cortam.”

(Souto Moura, 2006, pg.57)

A linha de cintura ferroviária de Lisboa apresenta um movimento imparável e essencial à cidade, porém, independente da mesma e vários são os fatores que assim a caracteriza e posteriormente transformou. Originalmente denominada Linha de Circunvalação de Lisboa, inaugurada em 1888, esta veio trazer uma nova centralidade e movimento à cidade. Com aproximadamente 12 quilómetros, num traçado semicircular que circunda a cidade, veio ligar as várias linhas ferroviárias que chegavam à cidade, nomeadamente as linhas de Cascais, de Sintra e do Norte, cruzando também várias estações do metropolitano, incluindo ainda o Túnel do Rossio, uma outra ligação revolucionária na cidade, permitindo passar dos limites da cidade naquela época, para a zona do centro de Lisboa.

A implantação de uma linha ferroviária, é muito precisa e responde a critérios muito rigorosos. Quando se aplica essa ‘fórmula’ à cidade de Lisboa, a cidade das Sete Colinas, muito caracterizada pela sua fisionomia, topografia, sistemas verdes húmidos e malhas muito diversas, é necessária uma grande adaptação ao meio. Aquando da implantação da linha, a cidade ainda se encontrava em pleno desenvolvimento industrial e em crescimento social, económico, e até político, sendo então a linha pensada para servir os limites da cidade, trazendo a população e mercadorias. Quando chega o momento em que é necessária a evolução da cidade, nasce um novo limite, porém este limite é fortemente marcado pela linha de cintura ferroviária, quase como que uma cicatriz, no sentido em que levanta muitas questões e problemas não só arquitetónicos como urbanísticos, por consolidar, criando momentos de barreira, de limite ou até de muro perante a cidade uma vez que são necessárias adaptações ao território por meio de remoção de terras e a construção de taludes que permita a circulação da linha com segurança. De repente, o meio que veio ligar a cidade, acaba por ‘desconectar’ a cidade para quem a habita e nela circula.

Analisando as grandes cidades europeias, comparativamente nas suas características biofísicas e naturais, Lisboa adquire um grande destaque pelos seus acidentes topográficos bastante acentuados que, consequentemente, resultam num sistema complexo e intenso de vales e colinas. Pela sua dimensão, mas também morfologia, destacam-se os Vales de Alcântara, no eixo ocidental da cidade, o vale mais profundo, formado em Sete Rios, que termina no rio Tejo, em Alcântara, e o Sistema dos Vales de Chelas, uma vasta bacia hidrográfica estruturada pelas suas linhas de água. A localização e fisionomia dos vales em conjunto com as margens do rio Tejo e da cidade de Lisboa, conduziram e delimitaram grande parte da expansão urbana, através de eixos marginais e estruturas que se consolidavam principalmente no fundo dos vales. Enquanto o Vale de Alcântara presenciou desde cedo uma forte ocupação do seu fundo de vale, o Sistema do Vale de Chelas apresentava um atraso na sua ocupação, edificada ou infraestrutural, tendo apenas começado a existir com os planos urbanísticos da década de 60, que privilegiaram a ocupação das zonas altas.

As ‘cicatrices’ que se vão formando no novo limite da cidade encontram-se relacionadas com o movimento que a linha ferroviária segue na cidade, ou seja, percorrer um vale não revela as mesmas implicações que percorrer uma zona mais plana da cidade. É o estudo deste posicionamento da linha ferroviária no território que revela momentos distintos, quando a linha atravessa os grandes vales, nomeadamente o de Alcântara e o de Chelas, e quando a linha atravessa o Planalto. Resultante destas características biofísicas surgem as zonas verdes e naturais que mais se destacam na cidade de Lisboa. No lado Ocidental da cidade esta estrutura é maioritariamente ocupada pelo Vale de Alcântara, no qual se incorpora a cobertura verde da ETAR de Alcântara, subindo a norte até ao Parque Florestal de Monsanto, que ocupa cerca de 10% do concelho, e ainda uma série de conexões que vieram unificar os espaços verdes no Corredor Verde Ocidental, idealizado e fortemente defendido pelo arquiteto paisagista Gonçalo Ribeiro Telles. Porém, no lado Oriental existem uma série de espaços verdes que se encontram desconetados, sem qualquer planeamento, espaços estes que resultaram de antigas quintas. Para tal, foi também pensado e desenhado o Corredor Verde Oriental, que conecta todos estes espaços, ligando-os ao Parque da Bela Vista, a segunda maior área verde da cidade, a seguir ao Parque Florestal de Monsanto.



Figura 2 – Planta de Lisboa, com os espaços e corredores verdes da cidade inseridos nos vales

Porém, ainda existe um outro momento distinto, quando a linha não percorre nem os Vales, nem o Planalto, momentos estes de transição topográfica intensa. São nestas zonas que se encontram os espaços mais desconectados topograficamente, na qual a implantação da linha teve uma forte contribuição, e onde é possível encontrar elementos estruturais necessários à estabilização do terreno, porém afastando os dois lados da cidade. Na zona Ocidental da cidade, o foco da transição encontra-se em Sete Rios, num cruzamento de todas as linhas, gerando um não lugar onde não existe acesso, enquanto na zona Oriental o foco da transição se encontra na zona de estudo entre 3 zonas verdes, o Parque do Casal Vistoso, o Parque do Vale da Montanha e o Parque da Bela Vista. Com o objetivo de perceber o impacto das estruturas verdes nas cidades foi conduzida uma análise comparativa de alguns dos maiores parques de outras cidades, com a conclusão de que o Parque Florestal de Monsanto surge como uma das maiores infraestruturas naturais na Europa, destacando ainda o Parque da Bela Vista, com uma escala muito semelhante ao Hyde Park.

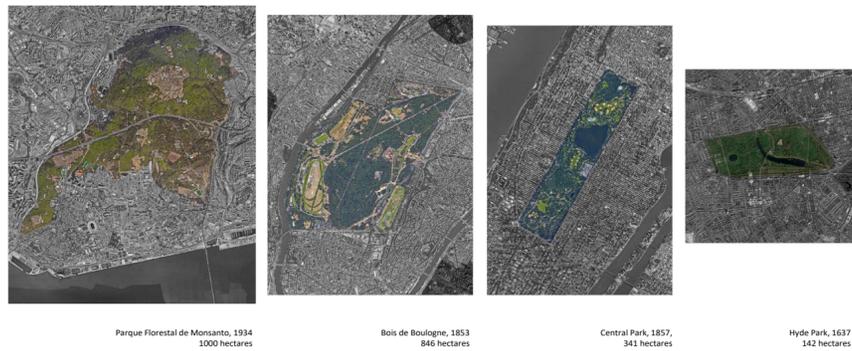


Figura 3 – Estudo comparativo da escala de diversos parques – Parque Florestal de Monsanto, Bois de Boulogne, Central Park e Hyde Park



Figura 4 – Estudo da escala do Hyde Park ao lado do Parque da Bela Vista

A partir de meados do séc. XX, a área oriental da cidade de Lisboa foi objeto de diversas operações arquitetônicas e urbanísticas, porém estas estratégias revelaram uma rutura no desenvolvimento urbano da cidade, no sentido em que eram pensados e propostos núcleos principalmente habitacionais de forte densidade, mas dispersos entre si. Apesar desta centralidade, atualmente verifica-se que o território permanece fragmentado, com um tecido urbano não consolidado e pouco articulado. É perante esta descontinuidade urbana acentuada com a presença da linha ferroviária, que se procura uma intervenção que provoque transformações no território, que resultem numa oportunidade de reestruturação e integração na cidade.



Figura 5 - Planta do Vale de Chelas, com os espaços e corredores verdes inseridos na topografia

Porém, não só a separação causada pela linha ferroviária impossibilita esta vivência do vale. A diversidade altimétrica, que acima da linha apresenta alturas entre os 70 e os 100 metros, bem como os declives acentuados, na zona de encosta, revelam que esta zona é difícil no que toca à sua altimetria. No entanto, estes declives acentuados fornecem inúmeras vistas para o Vale de Chelas, a estrutura natural da cidade que menos alterações viu decorrer ao longo dos anos, permanecendo deste modo a sua essência.

A estrutura e malha urbana de uma cidade é, constantemente, cenário para novas estratégias. Por um lado, a cidade que hoje habitamos é o resultado de planos que foram desenvolvidos no passado, por outro lado, aquilo que se projeta e pensa atualmente permite criar panoramas futuros. Começa-se então por analisar o processo histórico até à atualidade, tentando perceber como a zona de estudo cresceu e se tornou no que hoje se conhece. Partindo de alguns momentos que criaram as maiores ruturas, sobretudo urbanas, na cidade de Lisboa, tais como a reconstrução depois do terramoto de 1755, a Cidade Pombalina, a Cidade Capitalista que se expandiu para Norte com o plano das Avenidas Novas, a Cidade do Estado Novo idealizada pelo “Plano de Gröer” ou ainda a Metropolização da Cidade da qual surge a Área Metropolitana de Lisboa, percebemos que todos estes momentos e processos simbolizavam novos limites da cidade que resultavam de uma ocupação territorial cada vez mais intensa, devido ao aumento demográfico.



Figura 6 – Planta evolução dos limites de Lisboa - Cerca Muralha Fernandina, Antiga Linha de Costa, Estrada da Circunvalação, Linha de Cintura e Principais Vias de Acesso

Com estas sucessivas evoluções, vai-se lentamente perdendo uma lógica tendencialmente central do plano pombalino, um plano urbano mais fechado sobre si, que não impulsionava a expansão da cidade. Um desenvolvimento marcante da cidade, foi a construção da Avenida da Liberdade que surgiu após a demolição do Passeio Público, o primeiro jardim público de Lisboa, em 1879, e esta demolição abriu caminho para futuras intervenções. A Avenida delimitava-se a Norte por uma grande rotunda, a qual se dedicou ao Marquês de Pombal, posteriormente, e a partir da mesma desenvolveram-se novos eixos na cidade para poente e nascente, com a Avenida do Campo Grande e para Norte, com o Parque Eduardo VII. De seguida, com o plano de Ressano Garcia, a construção das Avenidas Novas, desenhavam-se pela primeira vez, novos arruamentos na cidade desde a reconstrução pombalina. Este plano previa um novo eixo, a atual Avenida da República que se prolongava até ao Campo Grande, e ainda desenvolveu um novo eixo, a Avenida Almirante Reis, que impulsionou o crescimento da cidade para o Oriente.

Estamos perante uma nova Lisboa, com novos eixos centrais de mobilidade, com uma circulação mais fluída, e com espaços urbanos de melhores condições salubres, devido à introdução de novas infraestruturas desde redes de gás, esgotos, águas, eletricidade, mas acima de tudo, redes de transporte. Para além da implementação do elétrico e toda a sua rede, observa-se a expansão da linha ferroviária urbana, entre os anos 1888 e 1898, onde se destacam a exploração do troço da Linha de Cintura e a construção de novas estações e apeadeiros. A partir do início do século XX, surge o automóvel, que transforma a imagem de Lisboa numa cidade moderna e cosmopolita marcada, porém, por uma grande rutura urbana e social. Porém, alguns territórios do nada permanecem na cidade.

“É no meio das grandes cidades que surgem os verdadeiros territórios do nada. São amplos espaços vazios, entre construções, como bairros sociais, antigas quintas agrícolas, instalações fabris abandonadas, que esperam a chegada da construção associada à especulação imobiliária. Até aí os territórios onde nada acontece porque de tão isolados se tornam espaços repulsivos (...).

São espaços que perderam a identidade ou que nunca chegaram a construir.”

(Teresa Alves, 2001)



Figura 7 – Imagens retiradas do filme “Os Verdes Anos” de Paulo Rocha

Desde sempre que o cinema tem uma relação íntima com a cidade, pois é nesta que nasce, inclusive, nos seus primórdios onde o espaço urbano é o foco de muitos filmes. Em Portugal, a inovação e a modernidade do método de filmar foi utilizada, paradoxalmente, com o propósito de revelar um país rural e oitocentista. Este movimento acompanhou o movimento de modernização arquitetónica, que procuravam uma nova visão da cidade e do seu espaço. Nos mesmos meios cruzavam-se arquitetos e cineastas, vivendo o mesmo aro social, cultural e político.

Esta rutura mencionada por Teresa Alves é evidenciada no filme “Os Verdes Anos” de Paulo Rocha e acontece na área de estudo. Abrindo a cena com uma viagem pelos campos magníficos que se perdem de vista, e os seus elementos puramente rurais, uma pequena ribeira, uma ponte de madeira, uma nora, uma carroça puxada a burro, situamo-nos numa realidade campestre e pobre, a cidade antiga. De seguida, enquanto a câmara sobe, e o plano abre-se sobre a cidade moderna onde é possível observar o recorte dos novos edifícios do Areeiro. A narrativa presente nesta obra revela-nos a difícil relação do camponês, o ‘patego’ com a cidade moderna, mostrando a cabeça de Afonso, o tio da personagem principal, que se barbeia à janela, que contempla a cidade nova, e os três primeiros minutos do filme servem esta relação. O (des)encontro da cidade com o campo, a nova cidade periférica construída na década de 50, que vive a paredes meias com o mundo rural, as azinhagas e os vestígios deste modo de viver.

A área de estudo situa-se entre duas freguesias diferentes, Marvila e Areeiro, estando na fronteira das freguesias do Beato e Marvila. Este encontro de freguesias tem uma relevância demográfica, uma vez que o Topo do Vale de Chelas corresponde a um “ponto de encontro central” no lado oriental da cidade. Em conjunto, a população destas 4 freguesias mencionadas corresponde a aproximadamente 16% da população da cidade de Lisboa. Atualmente esta área encontra-se identificada no Plano Diretor Municipal principalmente como uma área de espaços verdes, assim como a sua envolvente, fortemente marcada por habitação e serviços. Porém este território ainda se encontra muito desconectando, apesar dos sucessivos planos urbanísticos desenhados e propostos.

A própria delimitação da área de estudo realça uma das características do sítio, a enorme presença de infraestruturas artificiais, as faixas rodoviárias que circundam a área na sua totalidade, e a linha férrea que a atravessa e a divide, simultaneamente cruzando-se com a grande infraestruturas naturais da cidade, o início do Vale de Chelas. Este cruzamento de infraestruturas coloca-nos perante um ‘não lugar’ da cidade e através do estudo de plantas cartográficas é possível descobrir que a Linha Ferroviária de Cintura foi a primeira e única infraestruturas, durante pelo menos 4 décadas, a percorrer este sítio.

Na tentativa de perceber esta génese rural, parte-se da planta cartográfica de 1911, percebendo que esta zona tem um carácter rústico, pertencendo ao que na altura, eram considerados os arredores da cidade, sendo compostos essencialmente por quintas e hortas, com as suas azinhagas, e é possível reconhecer o Convento de Chelas na sua proximidade, que remonta ao século X, sendo dos primeiros elementos a se confrontar com a implementação da linha ferroviária. Passando para uma planta cartográfica, que apesar de se desconhecer a data, é possível datá-la entre 1911 e 1950, começa a revelar-se algumas malhas e ruas que se vão formando a sul da zona de estudo, porém o carácter rústico permanece, e na planta de 1950 é um elemento ao qual se dá algum destaque, pois nesta vêm identificadas todas as quintas e azinhagas de Lisboa, onde já é possível observar-se o crescimento da cidade que se vai aproximando da linha a sul, e a oeste começa a ultrapassá-la. Apesar desta malha surgir principalmente à volta da Alameda D. Afonso Henrique, não se aproxima da linha ferroviária onde a sua topografia se acentua e gera dificuldades. Também é possível reconhecer a Avenida Almirante Gago Coutinho. A diferença de duas malhas urbanas distintas, a malha de Alvalade e do Areeiro, e a malha do atual Parque do Vale da Montanha, malhas estas fortemente desconectadas devido à presença da linha ferroviária, ficando esta zona marcada por construções de famílias mais pobres e até mesmo de portugueses oriundos das ex-colónias na sua envolvente durante épocas.

Olhando ainda para a planta cartográfica de 1970 já se percebe algum desenvolvimento que se aproxima da linha, porém, devido à situação social e económica pobre da freguesia do Alto do Pina naquela época, foram implantando-se casas de génese ilegal de pobres condições habitacionais que acompanham a linha. Começam a surgir linhas de orientação do Parque da Bela Vista, delimitado pelos territórios agrícolas. Porém esta realidade rural começa a dissipar-se devido às operações entre 1970 e 1990, de sucessivas

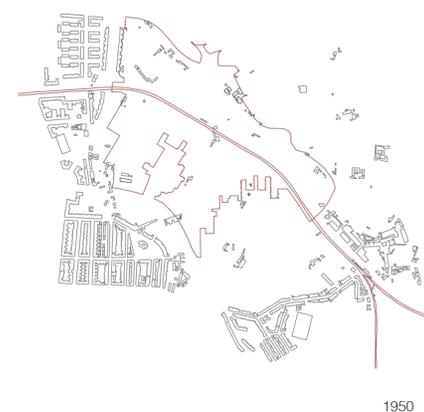


Figura 8 - Planta esquemática da evolução da zona de intervenção - 1911, 1950 e Atual

demolições de condições não salubres, relevando, no entanto, um local expectante e fragmentado. Desta ocupação antiga, ainda é possível encontrar alguns vestígios, tais como a Quinta do Pombeiro e a Quinta das Ameias, muito característica por se encontrar isolada topograficamente da cidade que a envolve, e ainda é possível percorrer as suas azinhagas, sendo as mais presentes a Azinhaga do Pombeiro e a Azinhaga da Fonte do Louro.

Atualmente, analisando os registos dos ortofotomapas, começando pelo ano de 2001 percebemos que a malha urbana se desenvolveu quase sempre até aos limites da linha e que os conjuntos de génese ilegal vão desaparecendo, restando apenas uma estrutura da Quintas das Ameias/Casal Vistoso. Apesar desta evolução, estas malhas são sempre divididas pela linha, não havendo nenhuma ligação pedonal que nos permita atravessar de um lado para o outro. Até ao ano de 2011, quando no decorrer do festival de música Rock in Rio é construída a Ponte Pedonal da Bela Vista, que vem incentivar o passeio pedonal e da ciclovia como acesso do metro até ao parque. Esta simples intervenção foi um marco que revolucionou aquela zona, trazendo-lhe todo um novo movimento e aproveitamento da estrutura verde, com destaque para o reabilitado Parque Urbano do Vale da Montanha e da presença que um vale tem na cidade. Em tempos de pandemia como aquele em que nos encontramos é um sítio muito procurado para atividade físicas e pedonais, pela sua grande escala e dimensão, porém verifica-se uma grande inexistência de programas ou infraestruturas públicas que sirvam de apoio à população que deseja usufruir desta zona.

Foram algumas as tentativas de integração da área de estudo na malha urbana, uma vez que as áreas rurais, exteriores ao anel da Linha de Cintura, constavam no quadro de objetivos de expansão da cidade e progressivamente as azinhagas, caminhos e eixos tradicionais foram sendo transformadas em vias urbanas estruturantes da cidade que organizavam os novos limites e entradas da cidade, apoiadas por novos equipamentos públicos e habitação. Deste modo, a zona oriental da cidade, mais frágil e abandonada, começava a ser valorizada e reconhecida, passando a estar incluída nos planos gerais estratégicos da cidade. A construção do Aeroporto de Lisboa implicou uma reestruturação viária do Norte da cidade, desencadeando uma nova expansão urbana da sua área circundante em torno da Avenida Almirante Reis, que continuaria para a Avenida Gago Coutinho (antiga Avenida do Aeroporto). Este eixo estratégico é reforçado pela construção da Alameda D. Afonso Henriques, que articulou todos os eixos existentes nesta zona.

Apesar de se encontrar enquadrado numa estrutura viária bastante vantajosa, facilitada pela existência de diversos transportes desde o autocarro, o comboio e o metro, que permitem a rápida deslocação tanto para o centro da cidade, como da periferia, poucos são os acessos pedonais que nos permitem usufruir deste espaço público intimamente ligado à estrutura verde da cidade, devido à interrupção causada pela Linha de Cintura, onde a linha férrea cria uma artificialidade à natureza mais violenta própria do local, uma vez que esta interrupção é contornada por vias de acesso local, que dificultam a existência de grandes afluências à cota alta do Vale.

Partindo agora para a análise de atividade e de usos da área em estudo, observa-

mos que o uso predominante é a habitação, na qual se destaca o carácter de alguns bairros sociais, tais como o Bairro Portugal Novo, o Bairro das Olaias, o Complexo Habitacional do Casal Vistoso, todos a sul da linha ferroviária, e a norte da linha o Bairro do Armador. Seguindo a habitação surgem o comércio e os serviços que servem a habitação que rodeiam, instalando-se principalmente nas artérias principais da zona, tais como a Avenida Gago Coutinho e a Avenida Afonso Costa, muitas vezes no piso térreo dos edifícios. Os restantes equipamentos e usos respondem às necessidades básicas do quotidiano da população, localizando-se onde existe maior concentração de transportes, tais como escolas, igrejas, polos desportivos e parques. Analisando a exposição das encostas, a Sul verifica-se que são expostas maioritariamente a Norte, Nordeste, Noroeste e Este e esta alternância de exposições deve-se à diferença de altitudes características daquele território.

Os espaços verdes urbanos são ainda a base para o recreio e lazer tão indispensável ao cidadão atual, permitindo-lhe uma série de atividades. A Norte, encontra-se o Parque da Bela Vista, sendo este um conhecido parque da cidade, uma vez que é neste local que se realiza o festival do Rock In Rio e por possuir uma das maiores manchas verdes da cidade, também conhecido por Parque Oriental. Desempenha um papel muito importante na zona oriental da cidade, uma vez que exerce a função de parque urbano, possuindo aproximadamente uma área de 85 ha, sendo constituído por várias zonas arborizadas de prado e relvado. As áreas mais altas do parque oferecem a possibilidade de desfrutar de uma ampla vista sobre a cidade e sobre o rio Tejo.

Assinalam-se como principais fraquezas do lugar a pouca acessibilidade urbana, a desagregação do local no seu contexto urbano que geram margens inacabadas, que por sua vez, geram uma série de oportunidades por constituir um vazio urbano, com uma grande permeabilidade, e com a possibilidade de enquadramento com a estrutura verde que o envolve, permitindo novos programas aos habitantes. Percebe-se a desconexão em dois momentos, na chegada ao subvale do Casal Vistoso, que vai de encontro ao Vale da Montanha que continua para o Vale de Chelas, e no morro resultante da identidade rural que perdura, a Quinta das Ameias. Estes momentos, pensados e redesenhados podem potenciar a ligação, unindo o sítio, criando um sistema interligado. Outra desconexão muito impactante nesta zona é a presença dos taludes que foram criados, quando a linha se intensificou e confrontou a topografia acentuada da cidade, criando uma diferença significativa de cotas, assim que se cruza com a linha ferroviária, desconectando os dois lados da linha, onde a norte da linha se encontra um espaço verde requalificado, o Parque Urbano do Vale da Montanha.



Figura 9 – Quinta das Ameias, 195-



Figura 10 – Quinta das Ameias, 195-



Figura 11 – Linha ferroviária de cintura, Topo do Vale de Chelas – 194-



Figura 12 - Praça do Chile, Areeiro e Av. Alm. Gago Coutinho – 195- e 2021



Figura 15 – Linha ferroviária de cintura, Topo do Vale de Chelas – 2021



Figura 13 – Alameda de D. Afonso Henriques e Areeiro – 195- e 2021



Figura 16 – Quinta das Ameias – 2021

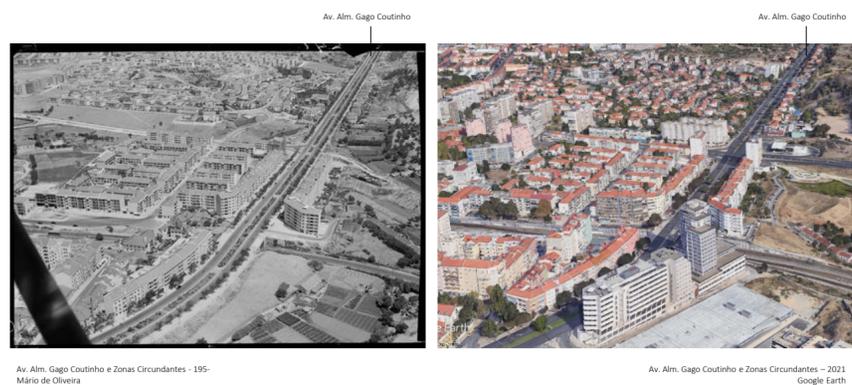


Figura 14 – Av. Alm. Gago Coutinho e Zonas Circundantes – 195- e 2021



Figura 17 – Quinta das Ameias – 2021

PPPHO, FALCÃO DE CAMPOS ARQUITETOS

Antes de se delimitar uma estratégia projetual procurou-se perceber outras propostas desenhadas e pensadas para a área de estudo. Apenas foi possível encontrar uma proposta, o Plano de Pormenor Parque do Parque Hospitalar Oriental, do atelier Falcão de Campos Arquitetos.

Nos seus objetivos, destacam-se como princípios propostos a colmatação dos vazios urbanos, o acerto das cotas de soleira, a eliminação de impasses, o ajuste de perfis, o favorecimento de atravessamentos, o reconhecimento da versatilidade do espaço público, a estimulação da diversificação social e a correção das carências relacionadas com o comércio e serviços. De forma semelhante à investigação, no estudo do local houve sempre uma procura do entendimento da importância dos espaços verdes, da sua escala e da sua presença na cidade afirmando que é essencial evidenciar o papel preponderante dos existentes e regenerados parques. Como tal a estratégia proposta assume a pertinência da reconversão, que pretende integrar estruturas urbanas consolidadas, mais do que apoiar-se na demolição, tentando aproximar os bairros com a densificação das suas periferias.

São três os vetores estruturantes que constituem o conceito da intervenção. O primeiro sendo a regeneração urbana que parte das estruturas existentes tanto nas zonas de planalto como na área superior da encosta permitindo assim a libertação do fundo do vale, procurando restabelecer ainda a antiga linha de água. O segundo procura a estruturação dos principais eixos do espaço público a partir da unificação das duas vertentes de vale, restabelecendo assim a continuidade da estrutura ecológica entre os vales de Chelas, da Montanha e do Casal Vistoso. Para além destes vetores estruturantes ainda se propõe uma nova hierarquização viária, o reperfilamento das vias sobredimensionadas e a beneficiação da estrutura pedonal e de tráfego ligeiro, privilegiando-se o assentamento de praças, largos e alamedas, o cuidado com o ensombramento arbóreo e reorganiza-se ainda o estacionamento. Prevê-se ainda a ligação transversal às interfaces urbanas intercetando todas as linhas de metro, inculcando assim eficácia ao sistema de mobilidade da cidade. Este sistema prevê ainda a uma rede pedonal e ciclável, com a implementação de novas pontes pedonais capaz de aproximar zonas limítrofes, até agora desconexas pela naturalidade dos vales e redes viárias.

Em suma, a tentativa de preencher vazios de forma regrada e pormenorizada, criar novas mobilidades de carácter brando, aproveitar a dinâmica dos novos equipamentos para introduzir a possibilidade de vivências diferenciadas e introduzir usos múltiplos, são formas de induzir a regeneração urbana que se pretende na proposta que responde à investigação levantada.

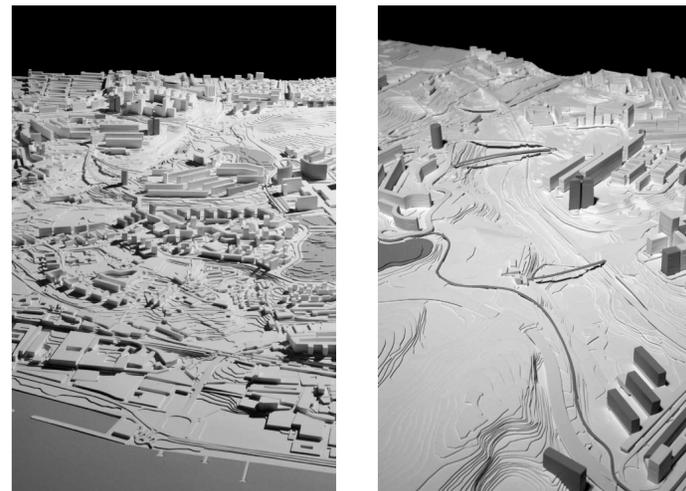
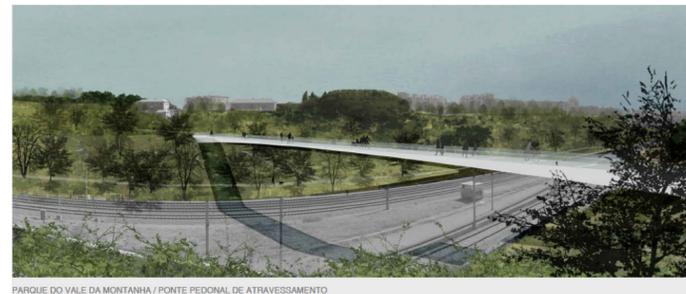


Figura 18 – Maquete Proposta PPPHO, Falcão de Campos Arquitetos



PARQUE DO VALE DA MONTANHA / PONTE PEDONAL DE ATRAVESSAMENTO

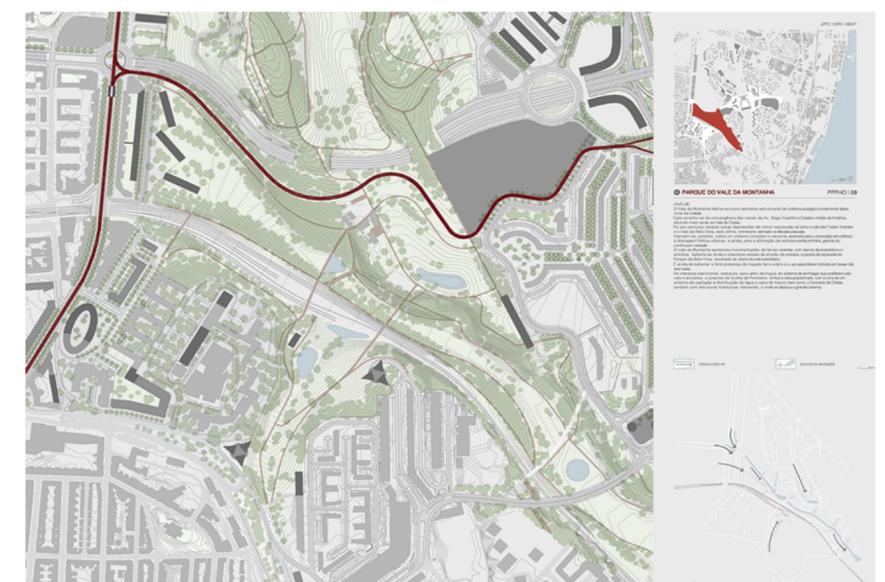


PARQUE DO VALE DA MONTANHA / QUINTA DOS FRADES VICENTES

Figura 19 – Perspectivas Paque do Vale da Montanha, Proposta PPPHO, Falcão de Campos Arquitetos



Figura 20 – Planta Geral da Proposta – Estratégia, Proposta PPPHO, Falcão de Campos Arquitetos



PARQUE DO VALE DA MONTANHA

Figura 21 – Planta Parque do Vale da Montanha, Proposta PPPHO, Falcão de Campos Arquitetos

ESTÁDIO MUNICIPAL DE BRAGA. EDUARDO SOUTO MOURA

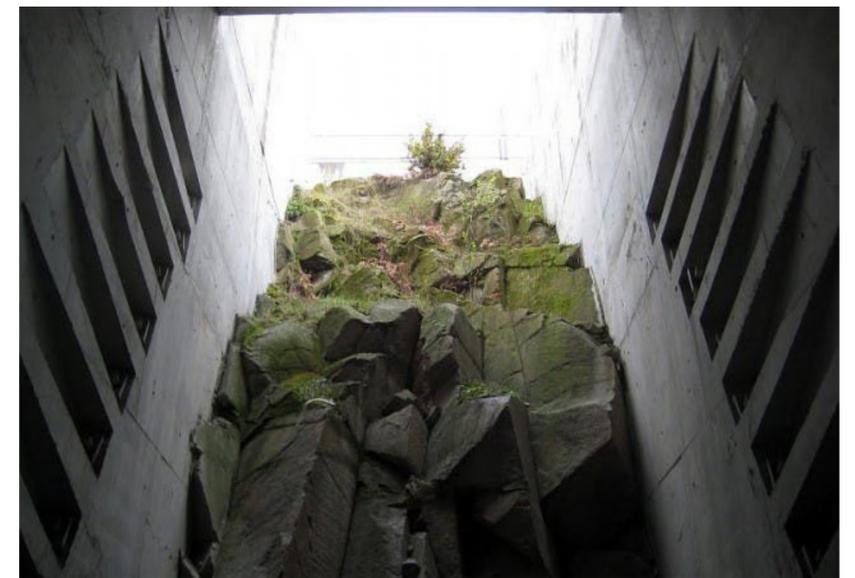
Uma pedra deu lugar em Braga a um estádio.

Implantado no Parque Desportivo de Dume, na encosta norte do Monte Castro foi projetado pelo Arquiteto Eduardo Souto de Moura e pelo Engenheiro Rui Furtado, o Estádio Municipal de Braga. A sua implantação é a resultado da decisão de não modificar a linha de água que percorre o vale de forma muito natural, onde a alternativa seria então a de deslocar o estádio para poente, adotando-o à encosta, como num clássico anfiteatro romano, resultando num edifício projetado como uma operação paisagística, no seio de uma pedra existente.

Esta capacidade e mestria de dar corpo a projetos urbanos de grande escala, afirma a arquitetura como uma disciplina que constrói a cidade. Apesar das características e dificuldades instigadas pela 'ferida' existente no lugar, o projeto revela a sua capacidade de se integrar numa envolvente tão natural, graças a uma capacidade de redesenhar novos territórios, mais artificiais, capazes de incorporar e agregar o carácter do lugar, "restabelecendo e afirmando assim uma tradição da arquitetura clássica onde o Arquiteto é o artista e o engenheiro, construtor das infraestruturas da sua época. Deste modo, natureza e arquitetura constituem-se e criam a obra que atinge a qualidade fundadora de novos lugares para o homem contemporâneo". (Fernandes, F, 2009).

A forte ligação entre Engenharia e Arquitetura é um tema muito presente na emblemática obra do arquiteto. Estas duas áreas são compreendidas como duas faces da mesma moeda, isto é, uma não responde ou não funciona sem a outra. Um projeto com uma escala quase monumental exige um elevado nível de rigor, leveza e simplicidade e, como tal, o arquiteto pretendia que as necessidades técnicas fossem determinativas no desenvolvimento do projeto em si. O resultado estético para além do que naturalmente ocorre da definição do programa e dos espaços, adviria também de um exigente, intenso e estimulante diálogo entre a engenharia e a arquitetura, e o processo de desenho de soluções só estava terminado quando o resultado agradava ambas as áreas, num processo onde tudo era subjugado a uma série de critérios cuja validade era facultada pela inexistência de soluções "ad-hoc". "Com a obra agora terminada percebe-se que falar da estrutura do estádio é também falar da sua arquitetura e que explicar a sua arquitetura é contar a história dos problemas que a engenharia foi tendo que enfrentar." (Fernandes, F, 2009).

Como é conhecido na sua obra, todas as operações desde a construção, a estrutura, a infraestrutura e os acabamentos, são realizadas no sentido da execução exata das opções tipológicas. Foi graças à engenharia que os "objetos" de grande escala dramaticamente suspensos na sua glória são exequíveis, sendo uma consequência da articulação e combinação da grande dimensão do programa solicitado, com um contraforte formal que Souto Moura leva até às suas últimas consequências. O resultado é um elemento controla-



do e contido, mas simultaneamente exaltante. Tudo isto é possível devido à capacidade do arquiteto de transformar de forma muito eloquente estas 'equações' num projeto com uma definição tipológica muito clara, resultando num edifício de uma redução ao mínimo dos elementos que posteriormente se manifestam numa extensão exponenciada.

Figura 22 – Conjunto de imagens Exteriores e Interiores Estádio Municipal de Braga, Eduardo Souto Moura

MUSEU NACIONAL DE ARTE ROMANA, RAFAEL MONEO

Localizado em Mérida, no local do antigo posto Ibérico da Eremita Augusta, encontra-se o Museu Nacional de Arte Romana, projeto em 1985 por Rafael Moneo, arquiteto espanhol consagrado.

O projeto inaugurado em 1986 trata de invocar o passado romano da cidade na arquitetura do edifício, e este desejo de aproximação, a base do projeto, é enfatizado no interior do museu, onde prevalece por excelência o sistema construtivo romano, instalado esquematicamente num sistema de muros paralelos, ortogonal à rua. Existe algo fundamentalmente atemporal na simplicidade estrutural e da sua invocação clara do património romano, uma vez que as formas e os materiais não pertencem nem ao presente, nem ao passado, possibilitando que o projeto unifique os dois, de um modo singular. A interação entre o moderno e o antigo existe, mesmo no que toca ao nível mais conceitual do museu.

A estrutura romana dos arcos foi amplamente utilizada como um elemento com o objetivo de assinalar as maiores conquistas da civilização romana. No projeto os grandes arcos estruturais são capazes de suportar uma cobertura pesada, porém são sustentados por uma cobertura leve, criando um ambiente interior que se revela exposta à realidade exterior, como se o tempo lentamente tivesse desgastado a cobertura. Como resultado, o espaço não é sobrecarregado pelo peso da cobertura tradicional e a experiência imersiva no sítio arqueológico é muito mais autêntica. Nessa malha de elementos verticais, Moneo articula uma polémica forte na arquitetura que se relaciona com a historicidade e a modernidade, usando livremente motivos antigo, porém tornando-os contemporâneos, de uma forma nem satiricamente redutora, nem como uma imitação, dando um toque moderno à estrutura incrível do Museu.

O espaço é articulado por uma série de arcos de tijolos, apresentando-se como uma visão moderna de uma basílica, onde as paredes, colunas e arcos são todos feitos do mesmo material, atribuindo uma uniformidade ao espaço. Os arcos dão um suporte formal a uma arquitetura de muros na qual os intervalos, as aberturas e as proporções são uma questão elementar.

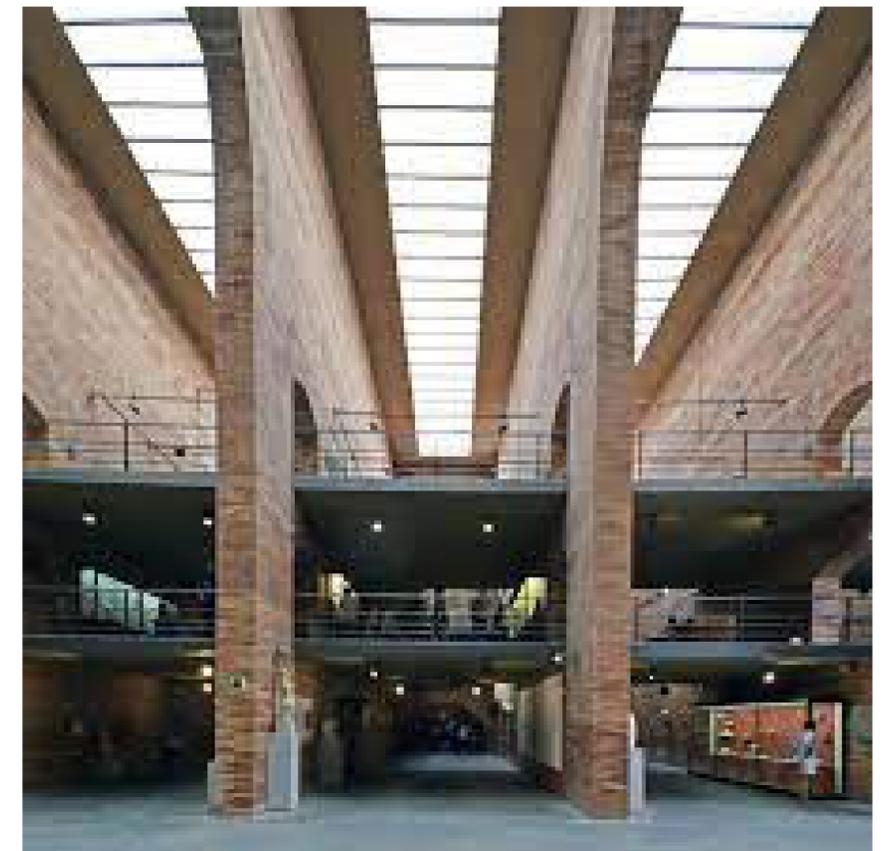


Figura 23 – Conjunto de imagens Exteriores e Interiores Museu Nacional de Arte Romana, Rafael Moneo

“As cidades não mudam por vontade própria ou por decretos políticos, mas pela emergência de sistemas necessários à sua sobrevivência e ao seu desenvolvimento.”

(Souto Moura, 2007)

Os limites entre o espaço público/privado são campos indissociáveis e intimamente relacionados com a estrutura urbana que, tal como nas palavras de Nuno Portas (2007) *“não pode haver edifício que não faça cidade”*, e que esta seja, portanto, uma composição de todos estes espaços e elementos, sem exceção.

O espaço público é palco da vida quotidiana, sendo as cidades locais magnéticos. Vão por isso crescendo na medida em que melhoram a capacidade de transporte e armazenamento de bens necessários ao abastecimento de populações concentradas. Esta capacidade depende da dimensão das infraestruturas, mas também da sua eficácia e sofisticação. Quanto maior é o território que se ambiciona controlar, mais complexo e impressionante se torna o sistema de estradas, portos e fortificações que dependem de um determinado sistema de centros. As infraestruturas são também uma segunda natureza.

Um tema intimamente ligado à arquitetura é a infraestrutura uma vez que é um elemento permanente na urbanização do território e, desde logo, na construção das cidades. Se as características do território são decisivas para fundamentar e proporcionar as cidades, a infraestrutura é o elemento de conexão entre a cidade e o território. Em Portugal a infraestrutura não está, geralmente, associada à arquitetura, e muito menos a um significado cultural, no entanto, existem casos como o projeto já analisado do Arquiteto Souto Moura, o Estádio Municipal de Braga. A construção ou reconversão de uma infraestrutura é normalmente uma significativa oportunidade de transformação pela escala de atuação que implica

Partindo do início do Vale, na Avenida Gago Coutinho pretende-se desenhar um momento de chegada quando se sai da nova estação Roma-Areeiro redesenhada pelo colega José Pinto, que por sua vez se ligará ao parque de estacionamento, continuando a sua ligação ao edifício/estrutura que procura resolver o talude, ligando-se ainda à ponte pedonal, que irá conter um edifício ponte. Todas estas ligações apoiam o uso dos parques verdes, dando uma nova centralidade e usufruto da cidade, funcionando como uma clareira com os seus limites suavemente definidos pelos programas públicos e infraestruturas reaproveitadas.

À semelhança do que acontece no projeto do Estádio, onde a infraestrutura da proposta é tão importante como o seu pensamento arquitetónico, também na proposta se procura que a infraestrutura dialogue com os espaços. Primeiramente procura-se perceber quais os elementos estruturais, tais como muros de suportes e contrafortes, que possam ser colocados e desenhados no território, com uma linguagem arquitetónica e natural, unificando a malha em vários momentos. Pretende-se redesenhar o talude existente como uma oportunidade de ligação de cotas, de forma a permitir atravessar a linha, com um edifício ligação e reaproveitar o espaço a nordeste do parque de estacionamento, com o propósito

de ser um ponto de apoio aos transportes da cidade.

Para tal, não será necessária a implantação de novos volumes, uma vez que já existem um conjunto de infraestruturas com o potencial de constituírem elementos agregadores do espaço público, nomeadamente a Ponte Pedonal da Bela Vista e o Parque de Estacionamento Manuel Gouveia - EMEL, pretendendo então acrescentar-lhe uma estrutura e programa que conecta ambas as realidades da linha ferroviária e nos permite focalizar o Vale e a sua relação com a cidade consolidada.

O programa não é absolutamente definido uma vez que o desenho dos módulos dos espaços, por sua vez, resultante da nova estrutura de suporte, permite diversas possibilidades, permitindo que a proposta se possa adaptar à cidade do amanhã. Porém, atualmente funciona como espaços de escritórios e serviços que possam ser utilizados de diferentes formas.

Relativamente à materialidade, em toda a proposta está interligada com o sítio onde se insere. A infraestrutura de suporte, projetada em betão, vêm substituir os antigos taludes também em betão, sendo assim possível suportar as massas de terreno onde o projeto se insere. Todos os vãos e caixilharias são idealizados em estrutura metálica, associado à presença da ferrovia, com uma grelha de envidraçados que permitem a comunicação do interior dos espaços com o Vale de Chelas.

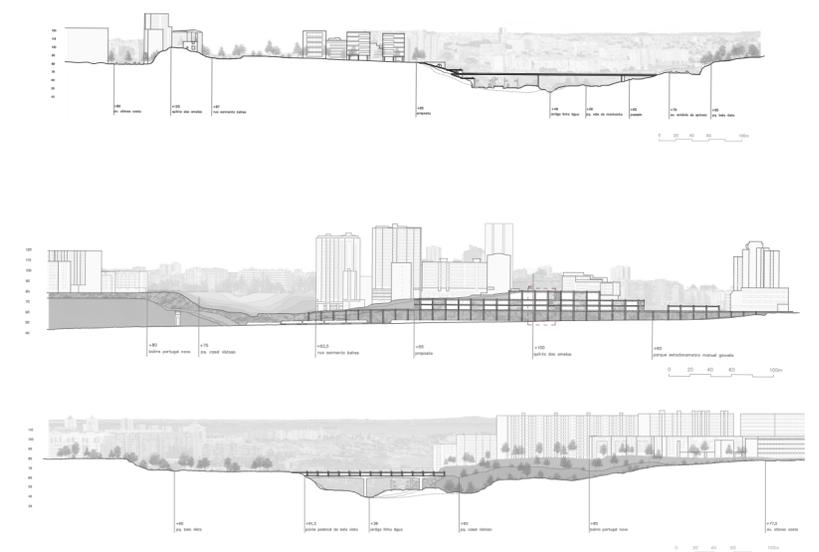


Figura 24 – Perfis transversais e longitudinal com implantação da proposta

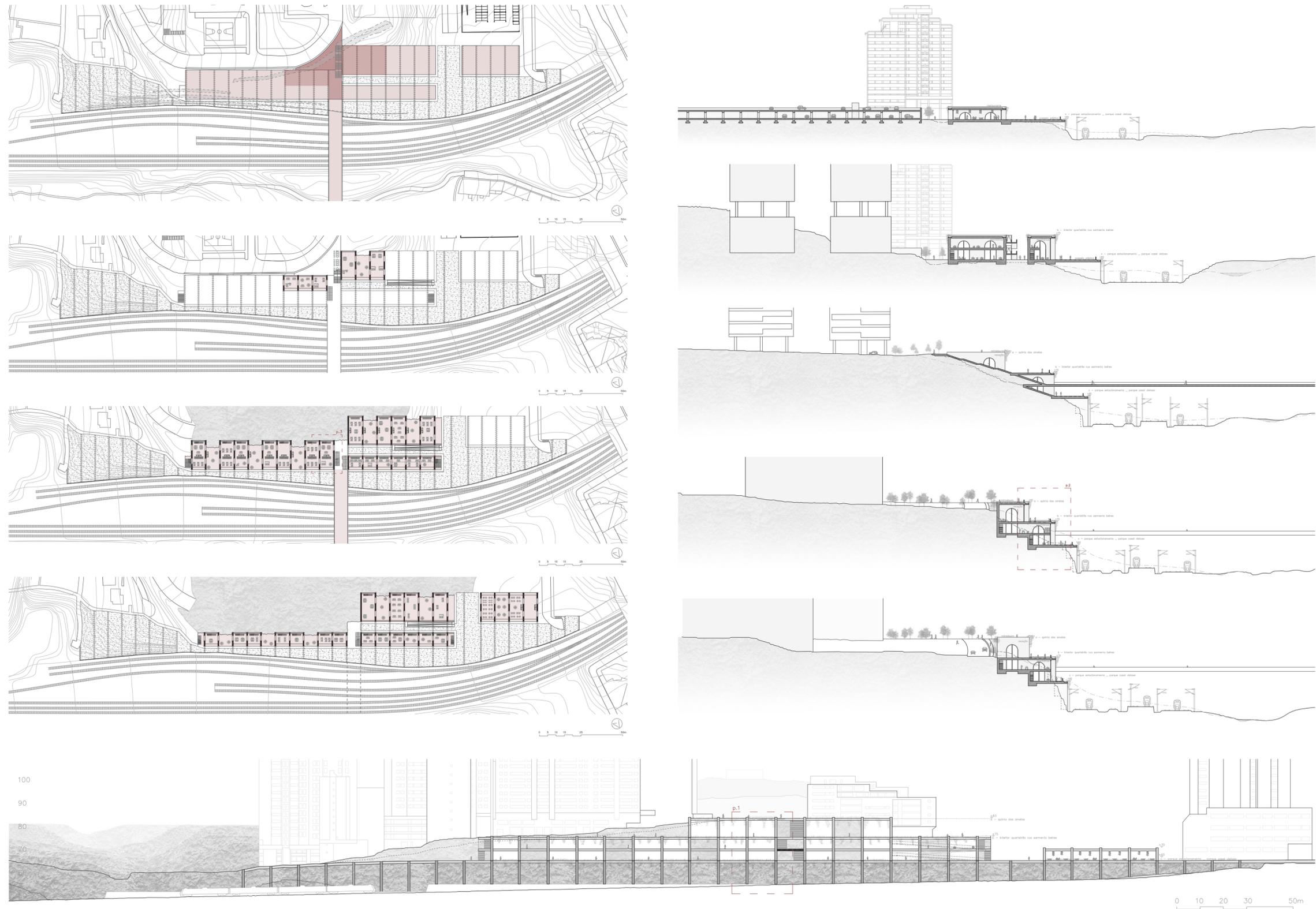


Figura 25 – Conjunto de plantas, cortes e alçado com implantação da proposta



Figura 26 – Vista aérea Zona de Intervenção atual



Figura 27 – Vista aérea Zona de Intervenção com implantação da proposta

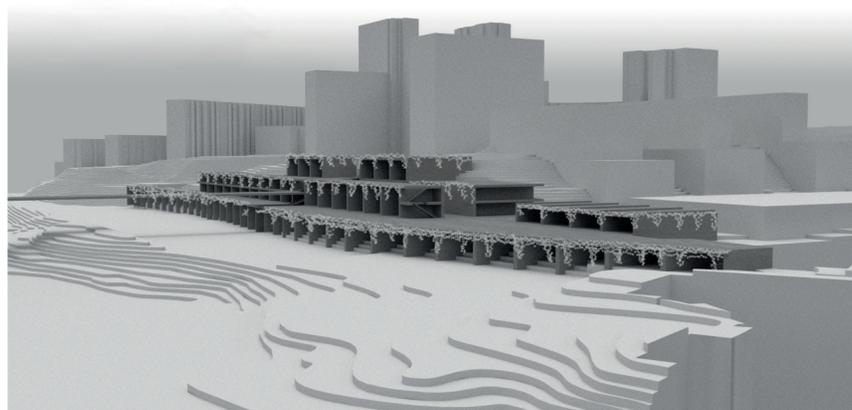


Figura 28 – Perspetiva exterior da proposta

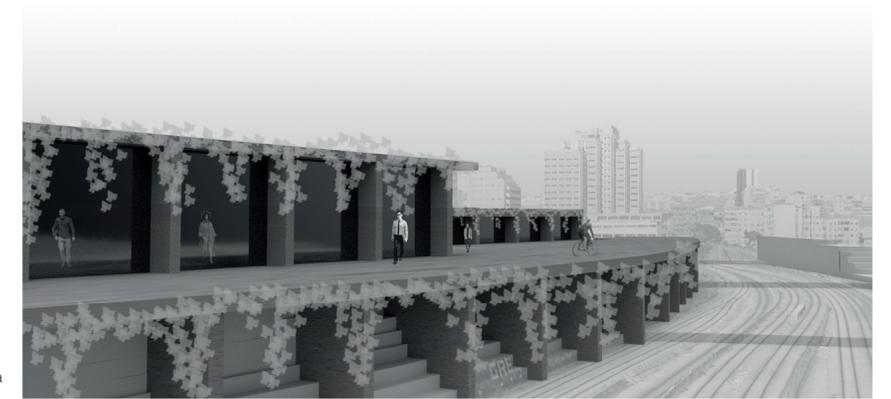


Figura 29 – Perspetiva exterior da proposta



Figura 30 – Perspetiva interior da proposta – Ponte Pedonal da Bela Vista



Figura 31 – Perspetiva interior da proposta – Ponte Pedonal da Bela Vista

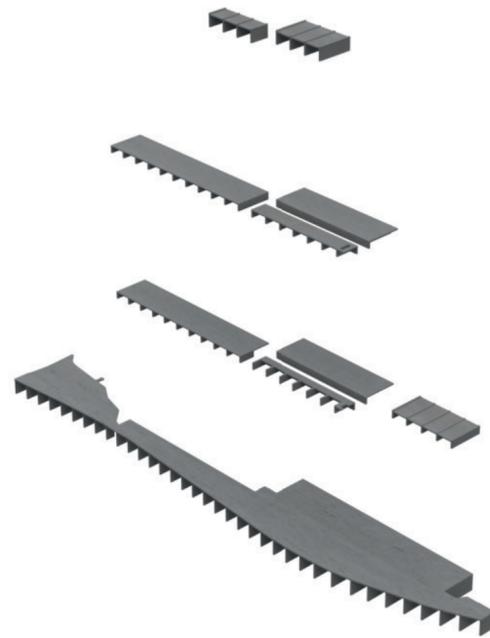
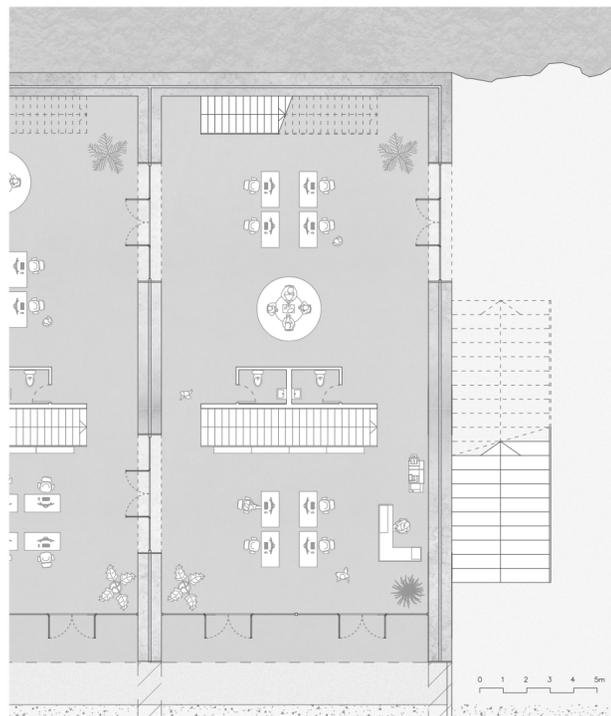
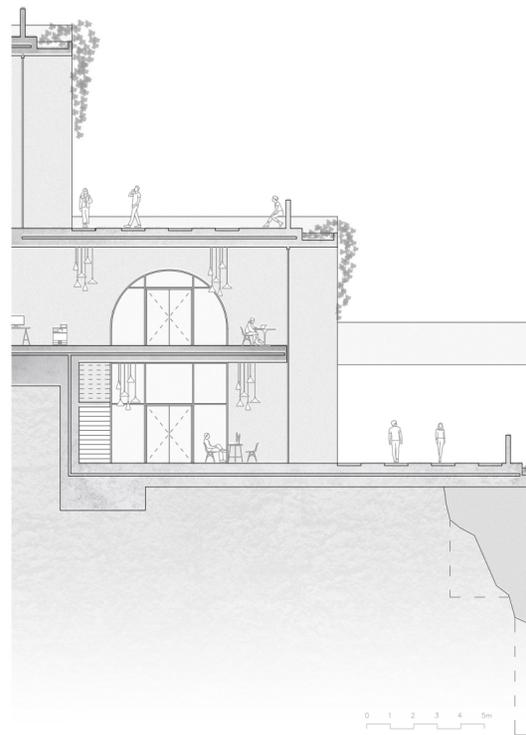
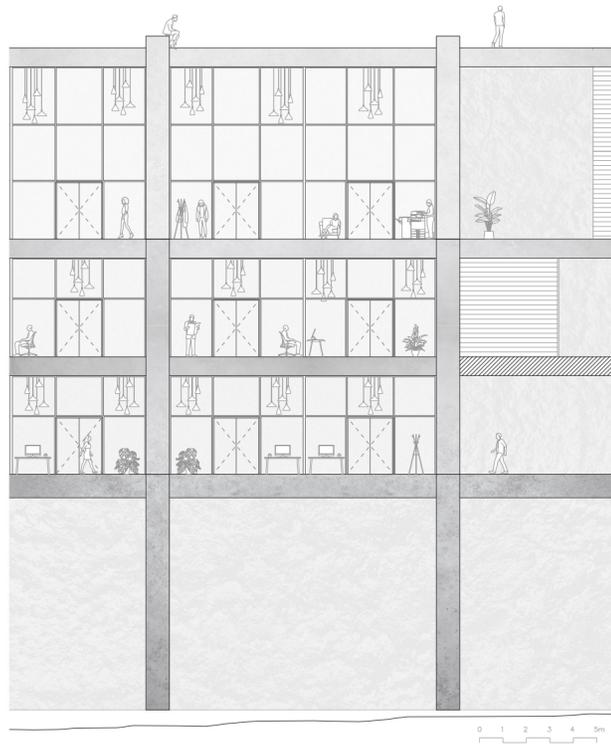


Figura 32 – Conjunto de alçado, corte e planta da proposta e axonometria explodida

O tema da topografia e descontinuidade, muito presente na cidade de Lisboa, é vasto e complexo. Com a presente investigação, Descontinuidades Urbanas e Topográficas - Topo do Vale de Chelas, o objetivo passou por compreender o território em estudo e as suas condicionantes.

No início da investigação foi lançado o desafio de, a partir da leitura e análise da Linha Ferroviária de Cintura de Lisboa, suscitar vários temas sobre o território que foram sendo aprofundados pelos alunos. A análise partiu de três momentos principais, o antes, o durante e o depois da implantação da linha ferroviária num terreno tão natural e acentuado. Deste princípio, cada aluno seguiu a sua investigação, na temática que queria explorar, e no caso deste trabalho o foco está no momento em que a linha percorre a cidade nem nos grandes vales naturais, nem no planalto, e o afastamento das margens naturais e verdes da cidade acentuadas pela implantação da ferrovia. De seguida, foi realizada uma extensa análise desde biofísica, histórica e sócio económica com o intuito de entender o território, e qual tinha sido o processo que gerou essa descontinuidade, acentuada pelos taludes e adição ou subtração de terras, com a intenção de a resolver arquitetonicamente, trazendo uma nova realidade com um programa público que serve a população que a habita.

Entendida a intervenção não só como uma intervenção arquitetónica, mas também uma obra de engenharia, estuda-se o Estádio Municipal de Braga, do arquiteto Souto de Moura como principal referência. Posto isto, nasce o projeto que pretende apresentar uma proposta de resolução topográfica e de continuidade com um programa público pensado em contexto pós-pandémico, aplicando os princípios observados nos casos de estudo.

Relativamente ao projeto de intervenção, a nova estratégia passa por resolver as cotas desconectas pela linha ferroviária, criando novas ligações nos espaços verdes da cidade e uma circulação mais fluída num espaço tão natural, que antigamente não seria possível. A nível do espaço público como espaço arquitetónico, procurou-se um programa que permita conter serviços que servem a cidade, mas que simultaneamente oferecem espaço público e de circulação pedonal. Os desafios presentes na proposta são variados, sendo o objetivo principal a diluição do projeto num espaço natural com uma estrutura de suporte da encosta muito regular, isto é, procurar manter a topografia original do projeto. O mote do projeto é 'mais vale, menos construído', tornando um terreno impermeável num projeto permeável. Quanto ao programa surge outro desafio, o de conter um programa variado numa estrutura de suporte, da forma mais natural possível, que simultaneamente permita diferentes espaços e atividades a partir de um desenho modular dos espaços.

Finalizando, esta nova proposta não é ainda uma proposta fechada, uma vez que foi desenhada a pensar nas novas tipologias de espaço público para a cidade do amanhã.

LIVROS

Alves, T. (2001). Territórios do Nada - Lisboa Capital do Nada. Marvila: Extra Muros - Associação Cultural para a Cidade

Bachelard, G. (1994). The Poetics of Space. Boston: Beacon

Castro, J., Batista, M., Pinto, N., Carrelo, M. (2007). Plano Estratégico para o Espaço Público de Lisboa. Lisboa

Corbusier, Le. (2002). Por Uma Arquitetura. Brasil: Perspetiva

Fernandes, F. & Cannatà, M. (2009). Estádio Municipal de Braga de Eduardo Souto de Moura. Porto: Civilização Editora

Kahn, L. (1998). Louis I. Kahn: conversations with students. Houston: Architecture at Rice Publications

Peck, M. (2014). Modern concrete Construction manual: structural design material properties sustainability. Munich: Institut fur Internationale Architektur-Dokumentation

Roberto, C. (2013). Porto Poetic. Ordem dos Arquitetos – Seção Regional Norte: Greca Artes Gráficas. Disponível em: https://issuu.com/a.mag/docs/porto_poetic_arte_final_low

Rossi, A. (2001). A Arquitetura da Cidade. Lisboa: Edição Cosmos

Secil & Ordem dos Arquitetos. (2005). Prémio Secil Arquitetura 2004: Estádio Municipal de Braga: Eduardo Souto Moura. Lisboa: Secil

Siza, Á. (1998). Imaginar a Evidência. Lisboa: Edições 70

Trienal da Arquitetura. (2012). Vazios Urbanos – Urban Voids. Lisboa, Caleidoscópio

ARTIGOS E REVISTAS

Ferreira, A. (2006, Jan/Fev/Mar). Estádio Municipal de Braga. Info – Ordem dos Engenheiros Região Norte. 7.

Monteiro, P. (2006, Out/Nov/Dez). Infraestrutura. Jornal Arquitetos. Ordem dos Arquitetos. 225. Portugal. Gráfica Maiadouro, SA. Disponível em: <https://arquitectos.pt/documentos/1226279565H9jUQ6rt0Pt57XN7.pdf>

Reis e Silva, M. (2019, Julho - Dezembro). Para onde a indústria os levou: crescimento urbano de Marvila e Beato a partir de 1835. Cadernos do Arquivo Municipal. (117 – 140). 2ª série. 12. Lisboa. Disponível em: https://lisboa.rockproject.eu/wp-content/uploads/2020/02/CAM_II12_2019_artigo_MARVILA_BEATO_CrescUrbano.pdf

A Engenharia do Estádio Municipal de Braga. Afaconsult. Disponível em: http://www.afaconsult.com/uploads/FicheirosImprensa/2925_1_PT.pdf

TESES

Alves, R. (2015). Arquitetura, Cidade e Caminho de Ferro – As transformações urbanas planeadas sob a influência do caminho de ferro. Volume I. (Tese de Doutoramento). Disponível em: <https://eg.uc.pt/handle/10316/29052>

Brito, M. (2011). Circunstâncias e Oportunidade do Espaço em Aberto na Cidade de Lisboa. (Tese de Mestrado). Disponível em: <https://www.repository.utl.pt/handle/10400.5/4197>

Campos e Sousa, F. (2013). As Imagens do Espaço Público Urbano – Uma Abordagem ao Impacte do Metro do Porto na Imagem da Cidade Consolidada. (Tese de Mestrado). Disponível em: <https://repositorio-aberto.up.pt/handle/10216/78606>

Góis, A. (2010). Plano Urbano nas Olaias - Proposta para uma Nova Centralidade. (Tese de Mestrado). Disponível em: <https://fenix.tecnico.ulisboa.pt/cursos/ma/dissertacao/2353642310045>
https://www.academia.edu/31071641/O_Cinema_Novo_a_Cidade_e_a_Arquitetura_Deambula%C3%A7%C3%B5es_por_Lisboa_em_4_actos

Lima, E. (2016). Expansão do Corredor Verde Oriental de Lisboa: Quinta da Montanha. (Tese de Mestrado). Disponível em: <https://repositorio-aberto.up.pt/bitstream/10216/91001/2/176221.pdf>

Pereira, C. (2018). A Margem Urbana - Interligação e Conetividade na Reabilitação e Desenvolvimento do Vale da Montanha. (Tese de Mestrado). Disponível em: <https://www.repository.utl.pt/handle/10400.5/16489>

Pereira, H. (2012). A Política Ferroviária Nacional (1845-1899). (Tese de Doutoramento). Disponível em: <https://repositorio-aberto.up.pt/handle/10216/67281>

Simões, C. (2015). O Cinema Novo, a Cidade e a Arquitetura: Deambulações por Lisboa em 4 atos. (Tese de Mestrado). Disponível em:

DOCUMENTÁRIOS

Mendes da Rocha, J. & Rubano, P. (Realizadores) 2017. Tudo é Projeto. Olé Produções: Opa!

WEBGRAFIA

Bic Laranja. (2009, dezembro, 27). Casal Vistoso ou Quinta das Ameias
<https://biclaranja.blogs.sapo.pt/casal-vistoso-ou-quinta-das-ameias-403521>

Corredores Verdes. Lisboa Para Pessoas.
<https://lisboaparapessoas.pt/sustentabilidade/corredores-verdes/>

CP. Boletins CP
<https://www.cp.pt/institucional/pt/cultura-ferroviaria/historia-cp/boletins>

Evolução do Planeamento Urbano de Lisboa. CML
<https://www.lisboa.pt/cidade/urbanismo/planeamento-urbano/evolucao>

Gastão de Brito e Silva. (2009, dezembro 21). Quinda das Ameias ou Casal Vistoso
<http://ruinarte.blogspot.com/2009/12/esta-situada-no-cimo-de-um-monte-entre.html>

Rui Martins. (2021, abril 17). O misterioso palacete do Areeiro.
https://amensagem.pt/2021/04/17/misterioso-palacete-do-areeiro/?fbclid=IwAR2fUnzmp3zpS8cB-wPG8byp9RhunIpe_pXgReXeNTpd3IJyRQTHfZ2zmK6w