

No decorrer dos últimos séculos, temos vindo a assistir a uma transformação do território da Costa da Caparica. De um local afastado da de Almada, marcado pela paisagem do mar da terra onde viviam alguns pescadores, para um lugar de crescente procura a nível turístico e residencial. Esta transformação acelerou-se após a construção da Ponte 25 de Abril, que encurtou a distância entre a cidade de Lisboa e abriu as portas ao turismo de massas.

Se podemos considerar as qualidades intrínsecas do território como o primeiro fator para o seu desenvolvimento, então as infraestruturas vêm em segundo lugar, pois são o suporte e a ligação do Homem ao lugar. Assim, permitem explorar recursos e manipular o terreno para criar linhas de defesa, abastecimento e acesso. O seu caráter de ocupação permanente, juntamente com o seu potencial na humanização do território, fazem das infraestruturas um tema de discussão recorrente na arquitetura.

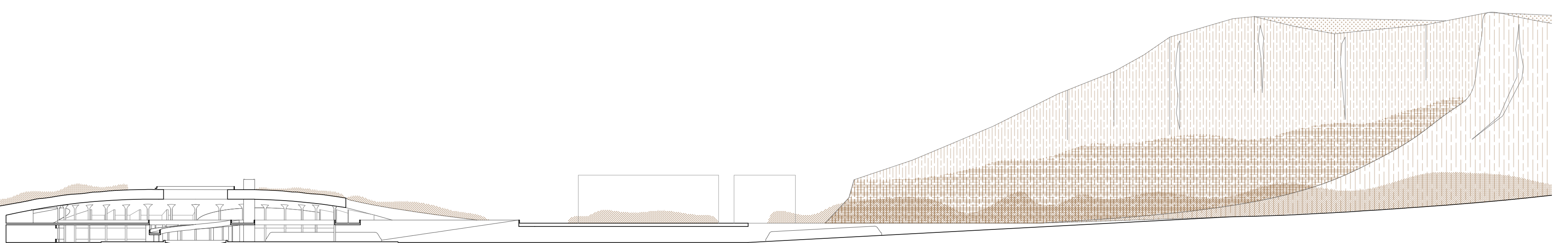
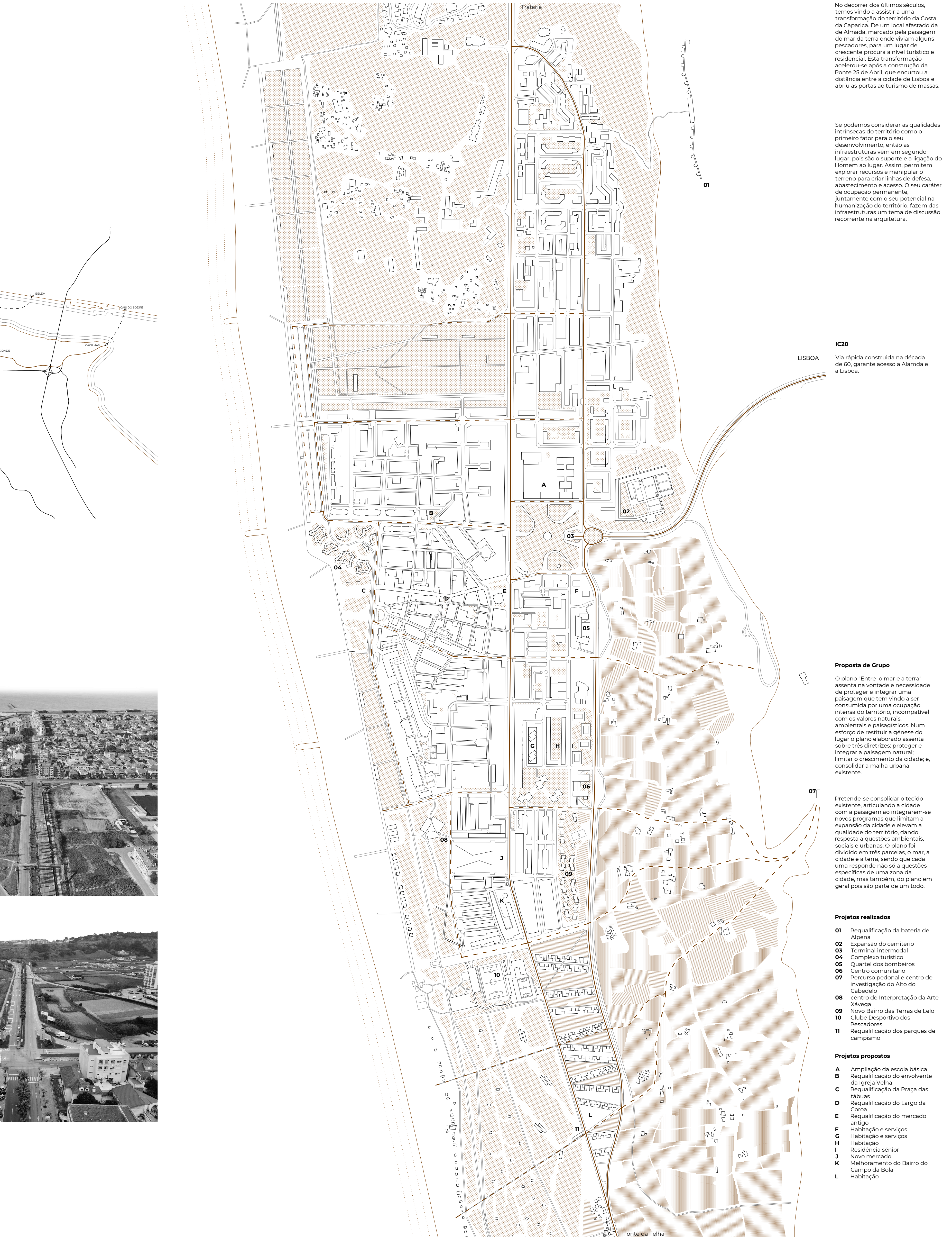
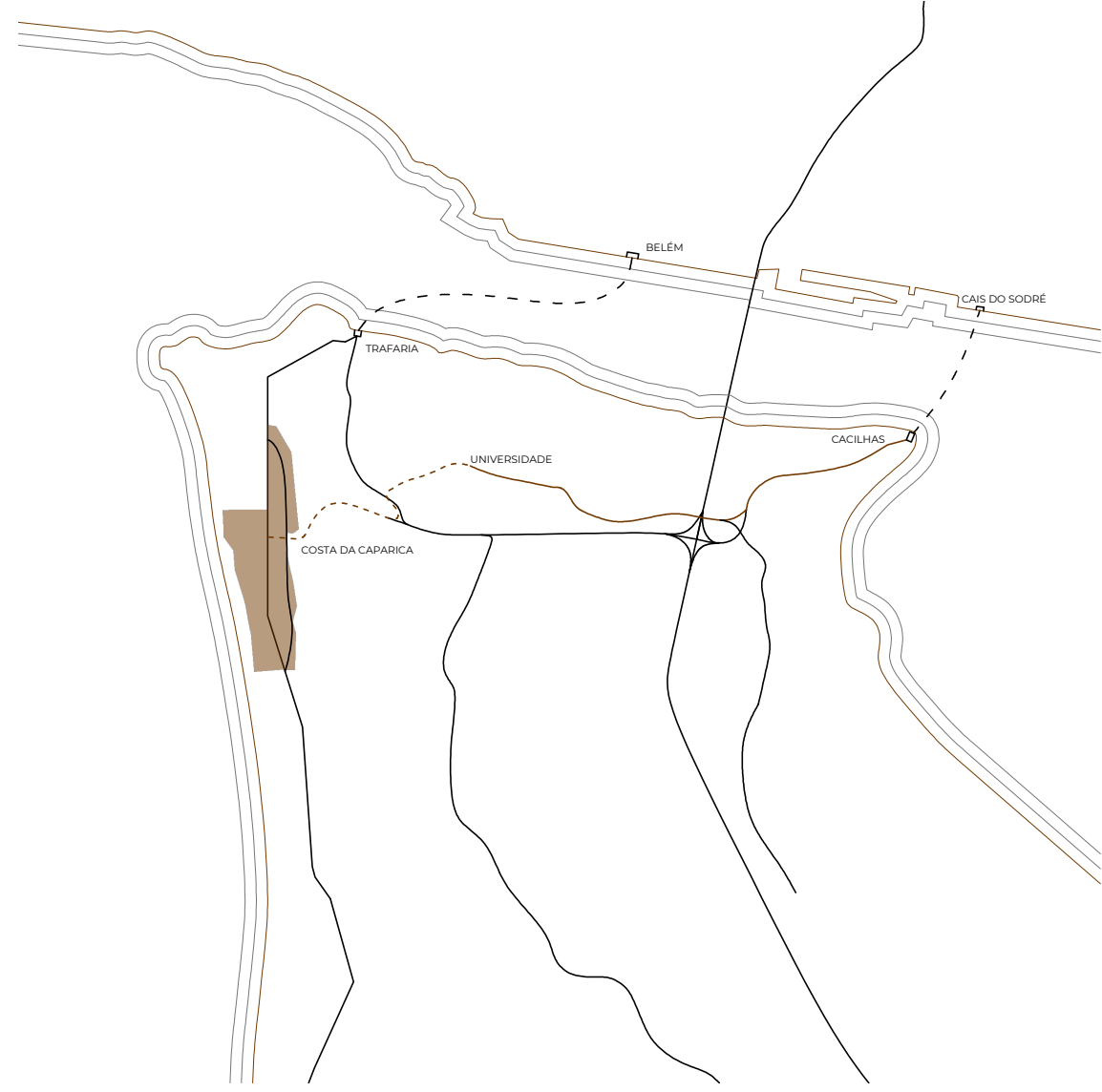
**IC20**  
Via rápida construída na década de 60, garante acesso a Almada e a Lisboa.

**Proposta de Grupo**  
O plano "Entre o mar e a terra" assenta na vontade e necessidade de proteger e integrar uma paisagem que tem vindo a ser consumida por uma ocupação intensa do território, incompatível com os valores naturais, ambientais e paisagísticos. Num esforço de restituir a genese do lugar o plano elaborado assenta sobre três diretrizes: proteger e integrar a paisagem natural; limitar o crescimento da cidade; e, consolidar a malha urbana existente.

Pretende-se consolidar o tecido existente, articulando a cidade com a paisagem ao integrarem-se novos programas que limitam a expansão da cidade e elevam a qualidade do território, dando resposta a questões ambientais, sociais e urbanas. O plano foi dividido em três parcelas, o mar, a cidade e a terra, sendo que cada uma responde não só a questões específicas de uma zona da cidade, mas também, do plano em geral pois são parte de um todo.

- Projetos realizados**
- 01 Requalificação da bateria de Alpena
  - 02 Expansão do cemitério
  - 03 Terminal intermodal
  - 04 Complexo turístico
  - 05 Quartel dos bombeiros
  - 06 Centro comunitário
  - 07 Percorso pedonal e centro de investigação do Alto do Cabedelo
  - 08 centro de interpretação da Arte Xávega
  - 09 Novo Bairro das Terras de Lelo
  - 10 Clube Desportivo dos Pescadores
  - 11 Requalificação dos parques de campismo

- Projetos propostos**
- A Ampliação da escola básica
  - B Requalificação do envolvente da Igreja Velha
  - C Requalificação da Praça das tábuas
  - D Requalificação do Largo da Coroa
  - E Requalificação do mercado antigo
  - F Habitação e serviços
  - G Habitação e serviços
  - H Habitação
  - I Residência sénior
  - J Novo mercado
  - K Melhoramento do Bairro do Campo da Bola
  - L Habitação



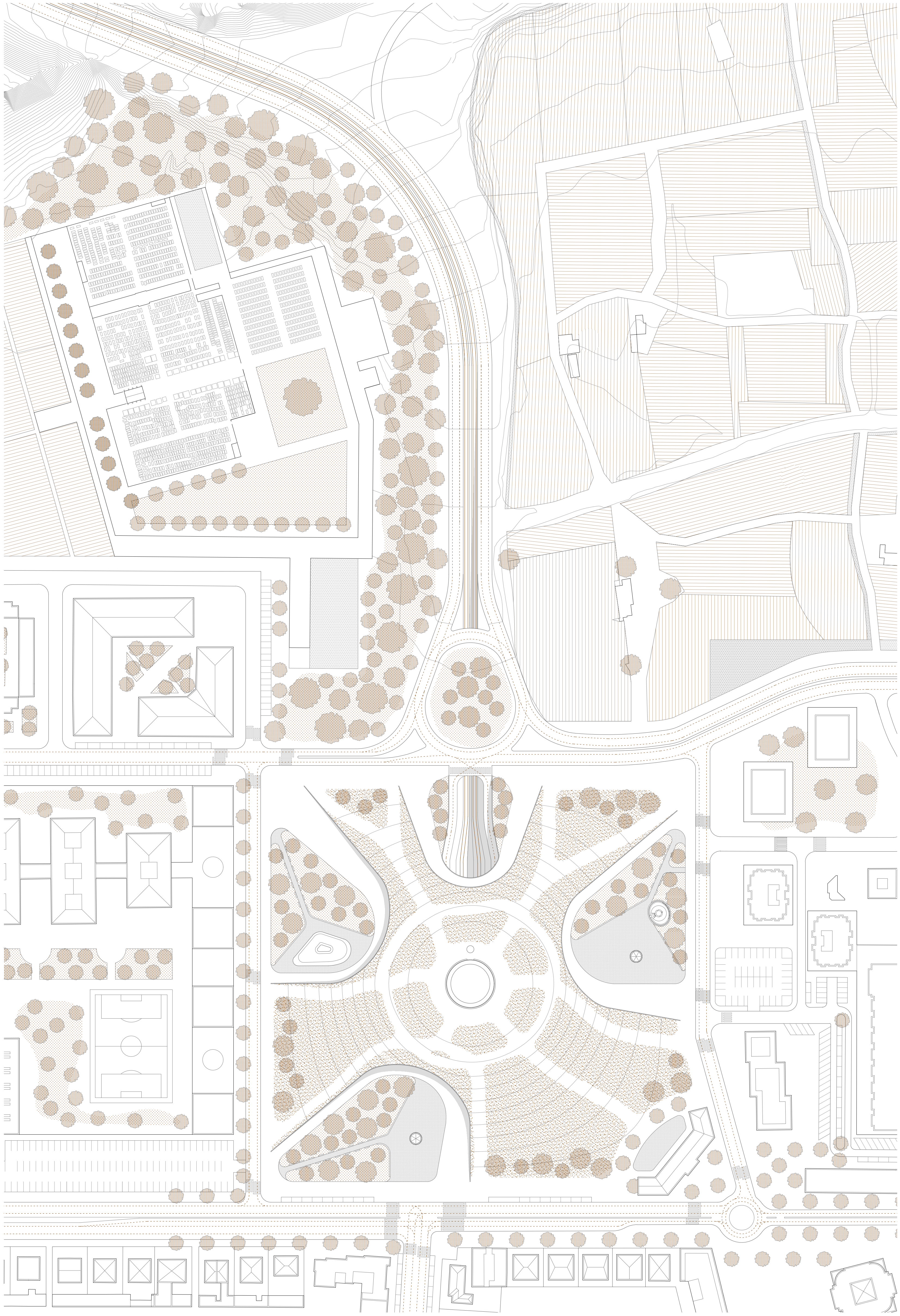


Conduzido pela vontade de integrar a infraestrutura de mobilidade na paisagem delicada da Arriba Fóssil, o projeto desenvolve-se a partir de uma análise e consequente modelação do terreno.

Esta estratégia permite articular o terminal intermodal com um parque urbano, concentrando os intensos fluxos de transportes à porta da cidade ao mesmo tempo que se prolonga a natureza envolvente para dentro dos seus limites. Pretende-se ainda resolver as ligações entre diferentes meios de transporte de forma fluida e discreta, priorizando a criação de espaço público verde e a preservação da essência do lugar e da paisagem.

Este método tira partido da infraestrutura de mobilidade enquanto elemento concentrador de pessoas e transportes para a criação de uma transição entre a paisagem e a cidade.

O projeto funciona como um híbrido entre a cidade e o campo, que alberga o terminal e se funde com a paisagem ao mesmo tempo que destrói a barreira que o IC20 gera e dá a



A paisagem é a camada de cobertura do projeto. Surge como uma grande duna no embasamento da arriba, e dá continuidade aos espaços naturais existentes no local. É um manto ajardinado, que cobre e dissolve a presença do terminal no lugar.

Sobre a cobertura estendem-se de forma orgânica percursos pedonais pavimentados com saibro estabilizado bege, este material permite a absorção de água e assemelha-se tanto às areias das dunas como aos caminhos de terra dos campos agrícolas. Estes percursos são ladeados por vegetação autóctone fortalecendo a relação do projeto com o território. À cota baixa, nas zonas de acesso à cobertura propõe-se plantar pinheiros mansos.

A cobertura gera continuidade ao nível da cidade juntando o lado Norte ao Sul que se encontram separados pela barreira do IC20. Gera também continuidade ao nível da paisagem, ao "puxar" a natureza envolvente, do cemitério e dos campos agrícolas, para dentro da cidade introduzindo um prolongamento da mancha verde envolta da cidade.

Cemitério

Bairro de Santo António

Avenida dos Oceanos

Escola básica

Avenida Afonso de Albuquerque

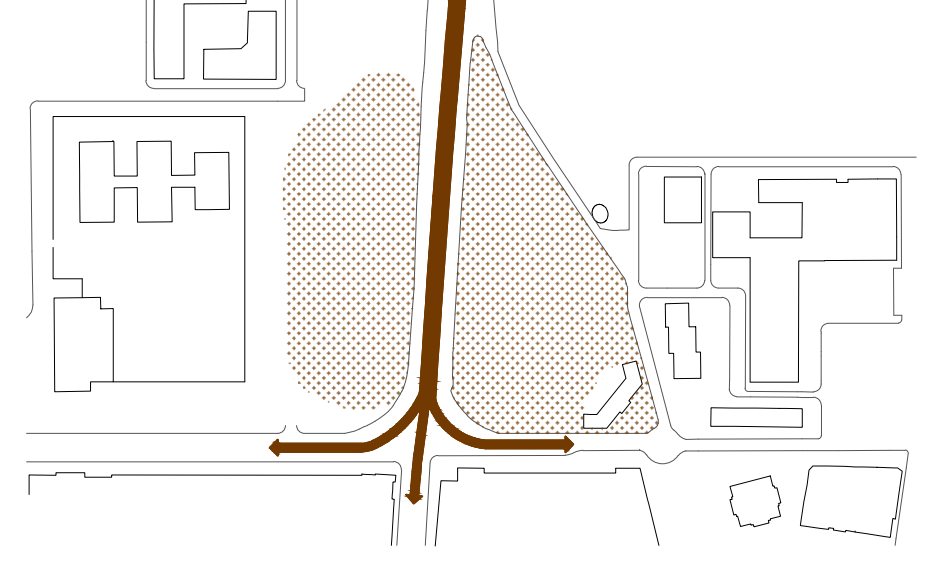
Campos agrícolas

Vala de drenagem

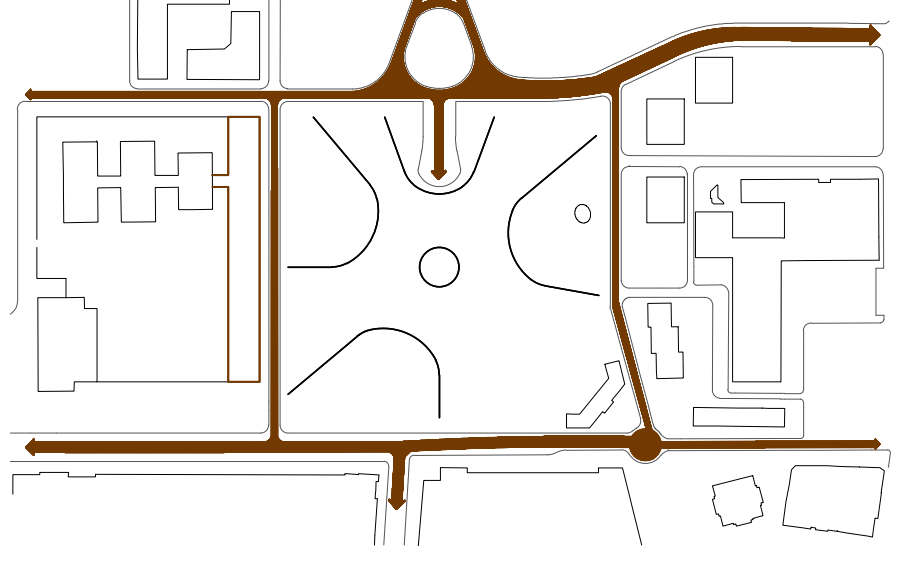
Avenida Lelo Martins

Rua do juncal

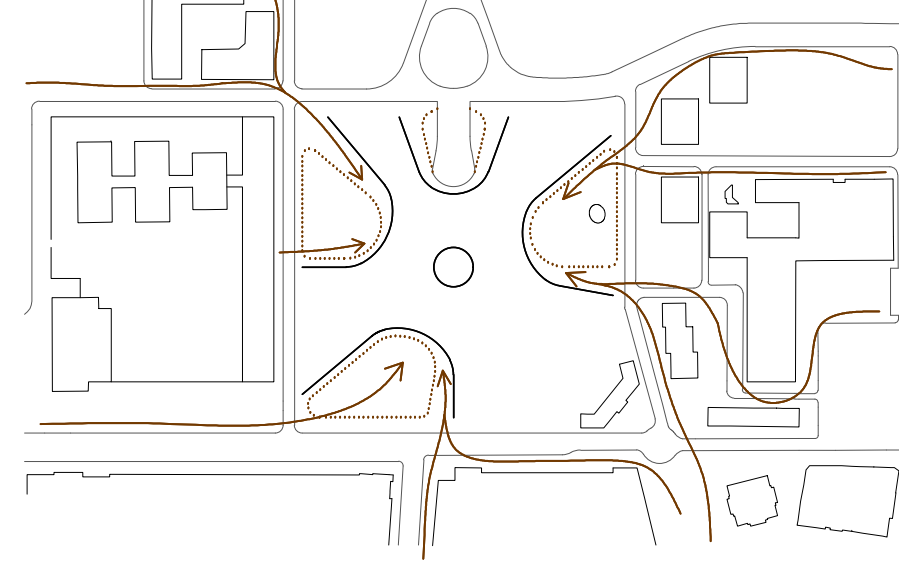
Mercado



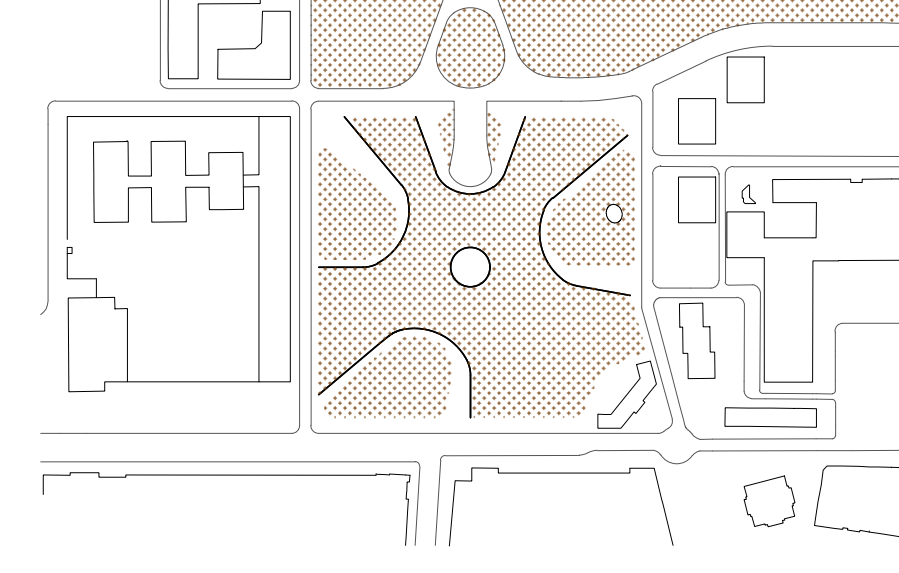
**O lugar fragmentado**  
A área de intervenção é atravessada por uma via rápida, esta infraestrutura é um obstáculo que impede a continuidade natural do tecido urbano, a barreira deve ser dissolvida para que a cidade se torne uma unidade contínua.



**Consolidar**  
Dissolve-se a via rápida ao através da reordenação das vias de trânsito, esta ação permite criar mais acessos à cidade, regravar o tecido urbano e unir toda a área de intervenção.

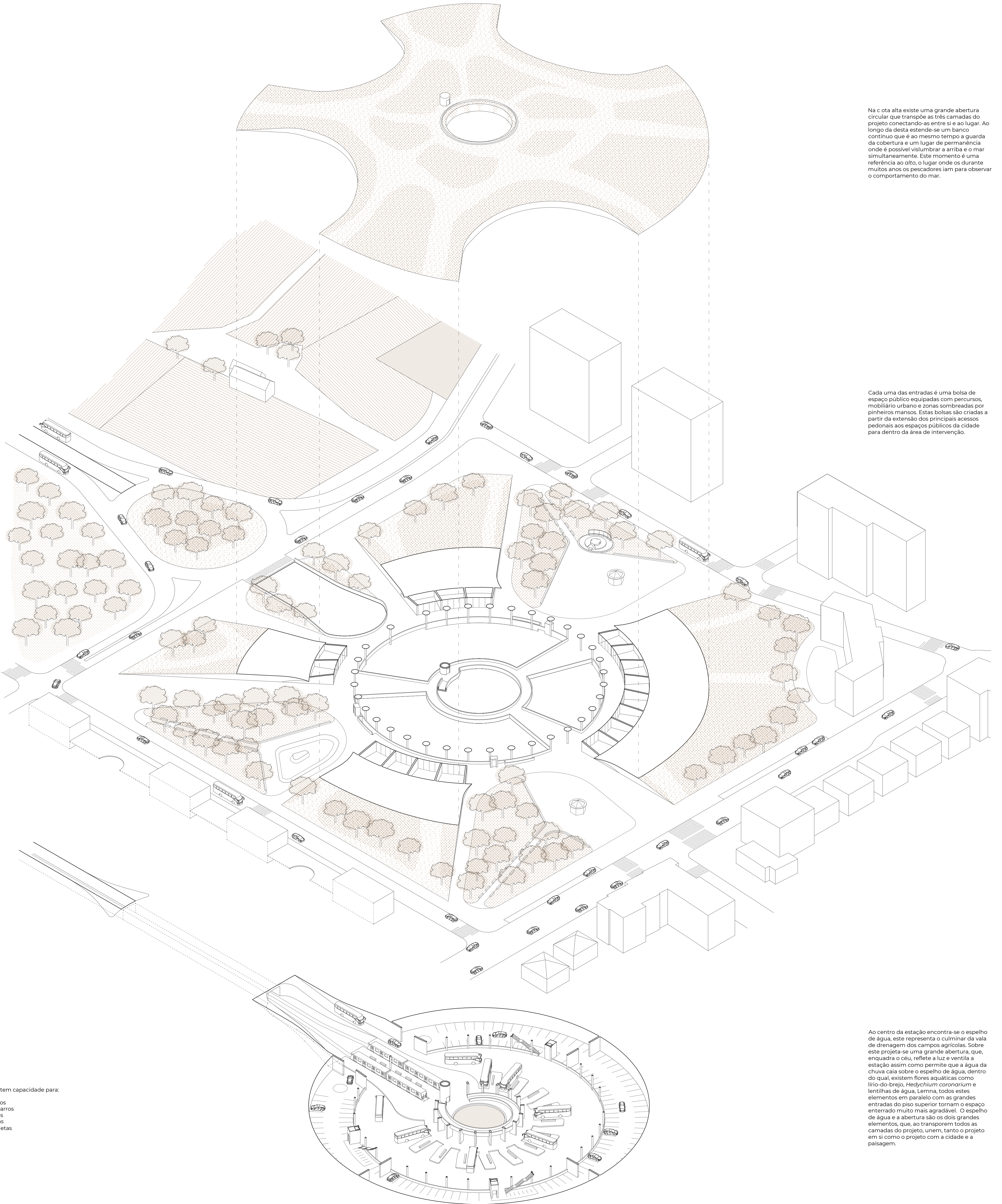


**Unir a cidade**  
A proposta une-se ao tecido urbano, através do prolongamento dos arruamentos existentes para dentro da área de intervenção, assim, gerando bolsas que são simultaneamente espaço público e as entradas do terminal.



**UNIR A PAISAGEM**  
A proposta une-se ao lugar ao puxar a paisagem envolvente, materializando-se através da cobertura. O projeto é um elemento híbrido, uma paisagem construída, uma rótula entre o construído e o natural.





Na cota alta existe uma grande abertura circular que transpõe as três camadas do projeto conectando-as entre si e ao lugar. Ao longo da desta estende-se um banco contínuo que é ao mesmo tempo a guarda da cobertura e um lugar de permanência onde é possível vislumbrar a arriba e o mar simultaneamente. Este momento é uma referência ao alto, o lugar onde os durante muitos anos os pescadores iam para observar o comportamento do mar.

Cada uma das entradas é uma bolsa de espaço público equipadas com percursos, mobiliário urbano e zonas sombreadas por pinheiros mansos. Estas bolsas são criadas a partir da extensão dos principais acessos pedonais aos espaços públicos da cidade para dentro da área de intervenção.

O terminal tem capacidade para:  
2 metros  
14 autocarros  
140 carros  
21 motos  
45 bicicletas

Ao centro da estação encontra-se o espelho de água, este representa o culminar da vala de drenagem dos campos agrícolas. Sobre este projeta-se uma grande abertura, que, enquadra o céu, reflete a luz e ventila a estação assim como permite que a água da chuva caia sobre o espelho de água, dentro do qual, existem flores aquáticas como lírio-do-brejo, *Hedychium coronarium* e lentilhas de água, Lemna, todos estes elementos em paralelo com as grandes entradas do piso superior tornam o espaço enterrado muito mais agradável. O espelho de água e a abertura são os dois grandes elementos, que, ao transporem todas as camadas do projeto, unem, tanto o projeto em si como o projeto com a cidade e a paisagem.



**Espaço público**

Através da perlongação dos arruamentos envolventes geram-se "bolsas" que articulam a cidade com o interior do terminal, estes espaços são desenhados de acordo com o ponto da cidade em que tocam. São rotundas, espaços de permanência e transição, são arborizados com pinheiros mansos e equipados com mobiliário urbano.

**Piso 0**

A estação desenvolve-se sobre uma métrica circular. No seu perímetro estende-se uma galeria onde se desenvolvem todos os programas necessários para o funcionamento do terminal.

Este elemento permite observar o metro e todas as paragens de autocarro de um ponto elevado e garante acesso ao estacionamento e aos cais de embarque no piso inferior.

Ao centro encontra-se uma segunda galeria a partir da qual se desce uma larga rampa iluminada pela abertura na cobertura, esta olha sobre os transportes e o espelho de água.

**Entrada Norte**

A entrada Norte por estar junta à Escola Básica, tem o seu desenho direccionado para os utilizadores mais jovens, para tal propõe-se um skate park. A introdução de um programa desportivo vai de encontro com a filosofia de bem-estar físico da Costa da Caparica.

**Entrada Poente**

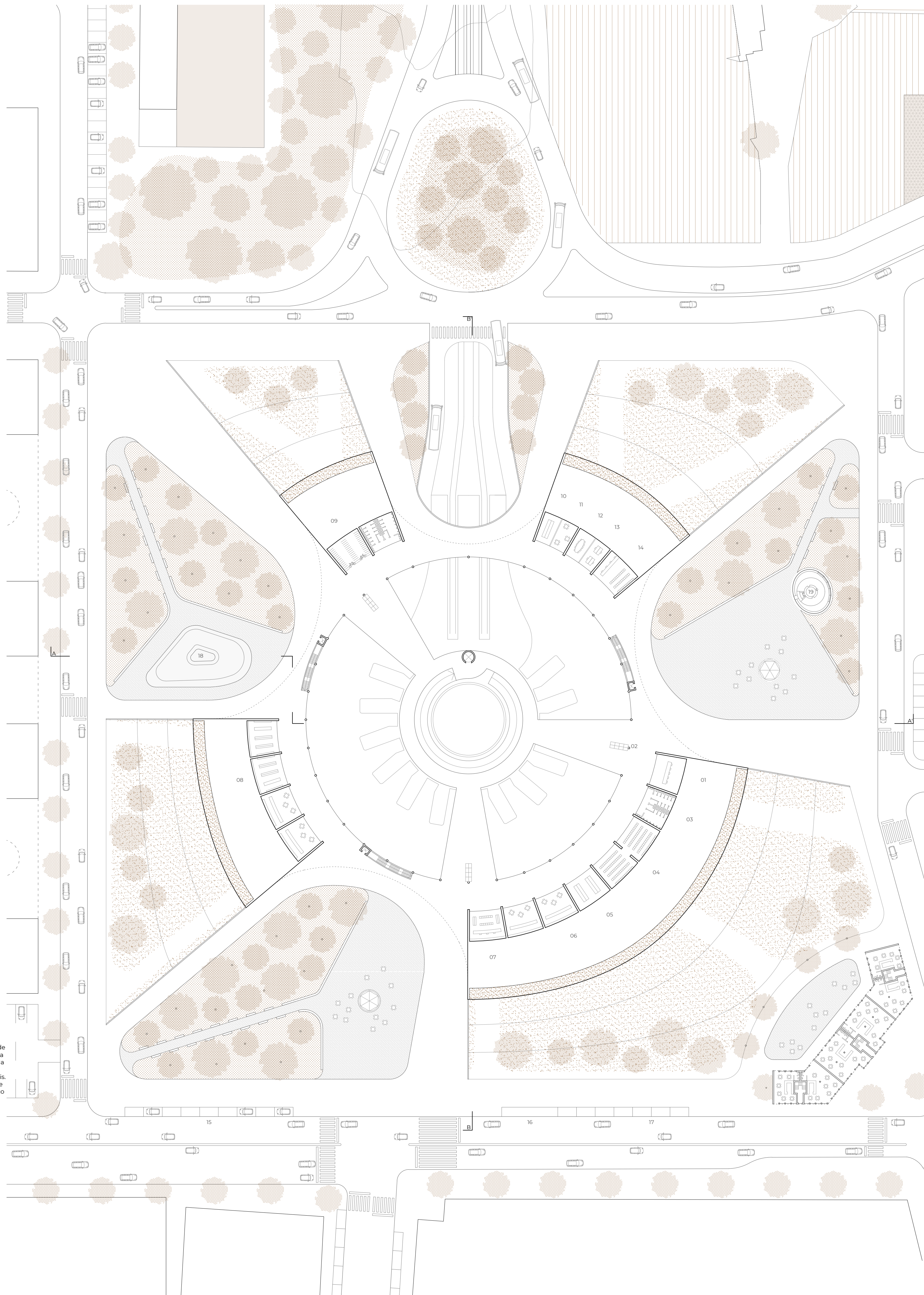
Esta entrada estando junta à Avenida Afonso de Albuquerque, a principal via de distribuição interna da Costa da Caparica é onde se localizam os pontos de tomada largada de passageiros, a paragem do autocarro porta-a-porta e a praça de táxis. Devido à sua ligação com a Avenida 1ª de Maio, que dá acesso às praias este espaço é ótimo para a introdução de um quiosque e esplanada.

**Reordenação das estradas**

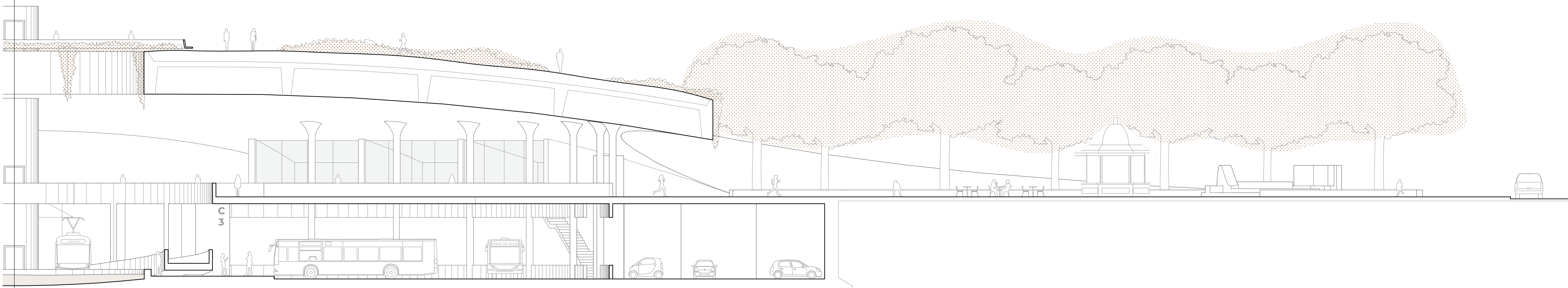
O traçado da via rápida não permitia a fluidez do trânsito, a criação de uma rotunda termina o IC20 de forma a dissolver o trânsito sem paragens, melhorando o acesso à cidade.

**Entrada Sul**

Construído em 1879 o poço da bomba foi durante muito tempo o principal abastecedor de água potável da população da Costa da Caparica, no entanto, atualmente este marco é despedido. O projeto respeita a sua existência, integrando-o no desenho de uma praça. Esta praça é também átrio de entrada no terminal e é equipada com um quiosque, bancos e zonas sombreadas para o uso público.



- 01 Bilheteira com atendimento
- 02 Bilheteira automática
- 03 WC
- 04 Sala de espera
- 05 Depósito de bagagem
- 06 Cafeteria
- 07 Posto de turismo
- 08 Loja de conveniência
- 09 Parque de bicicletas
- 10 Arrumos
- 11 Sala dos motoristas
- 12 Sala de reuniões
- 13 Gabinetes
- 14 Apoio ao cliente
- 15 Kiss and ride
- 16 Paragem do porta a porta
- 17 Praça de táxis
- 18 Parque de skates
- 19 Poço da bomba







**Piso -1**

O piso dos transportes é enterrado de modo a diminuir a sua presença, gerar continuidade no piso térreo e ocultar os veículos.

**Transportes**

**Metro**

O metro de superfície enquanto transporte de massas faz sentir a sua presença no território, de forma a diminuir seu impacto este chega à Costa da Caparica ocupando o separador central do IC20, submerge em túnel e surge já dentro do projeto. A organização do terminal é concebida de maneira prática, eficiente e interessante. A forma circular permite organizar os espaços a partir de um sistema de anéis:

**Anel exterior**

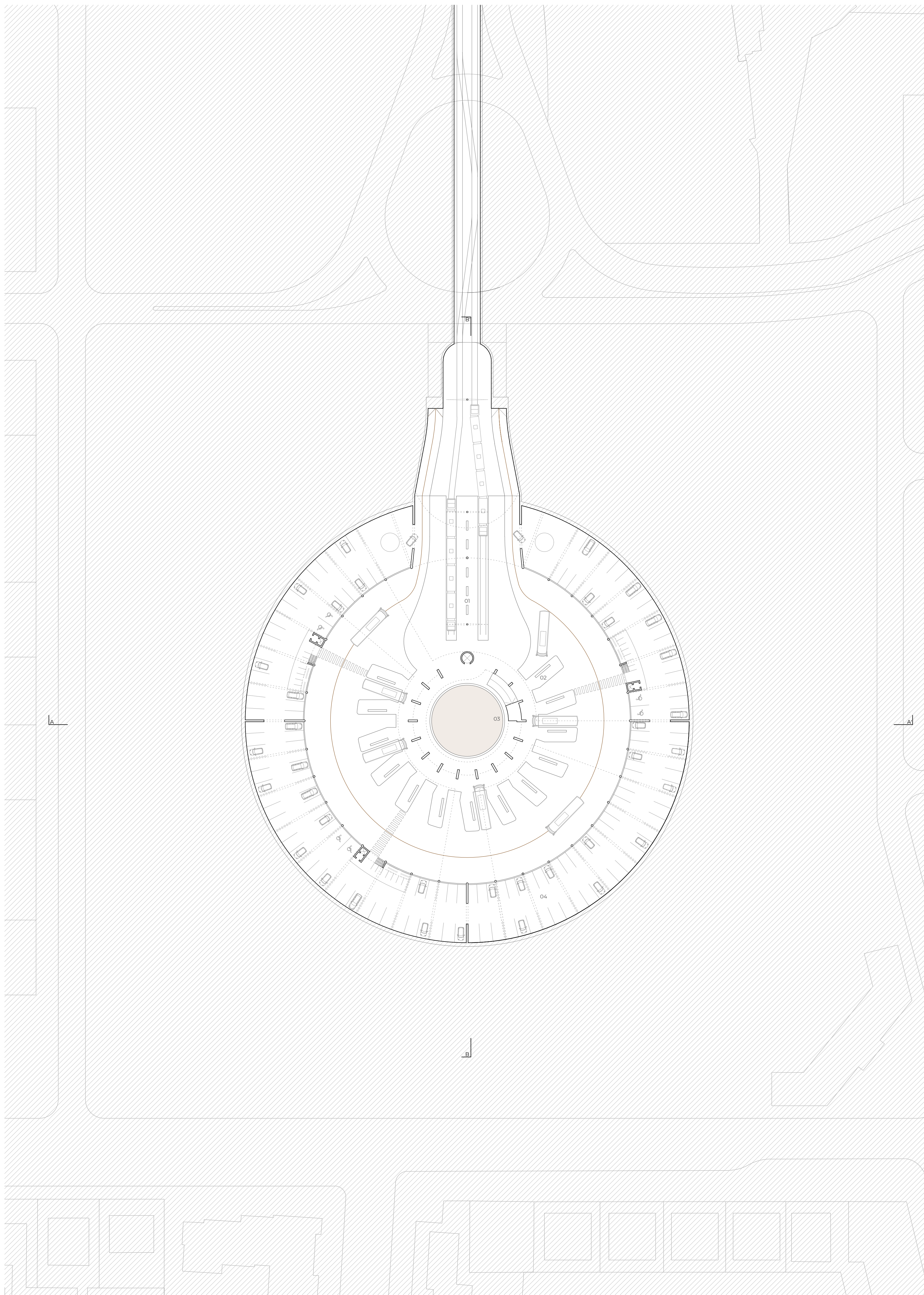
Estacionamento de carros

**Anel intermédio**

Circulação exclusiva de autocarros

**Anel interior**

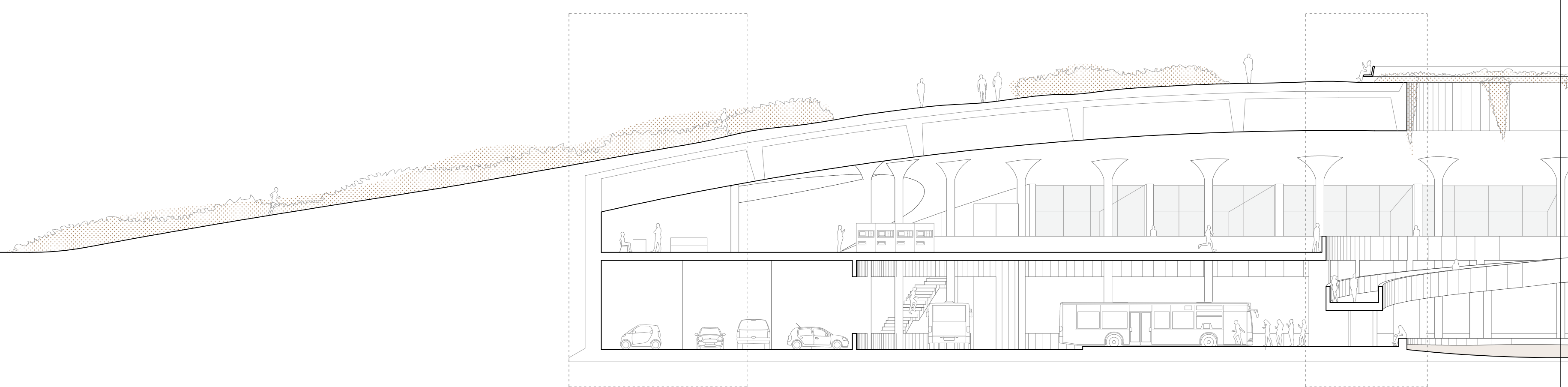
Circulação de passageiros



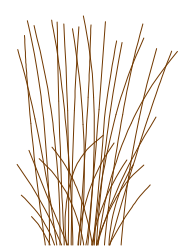
**Núcleo**

Ao centro do terminal encontra-se um espelho de água que é o culminar da vala de drenagem dos campos agrícolas. Sobre este elemento existe uma grande abertura que permite a entrada de luz e a ventilação natural da estação. O espelho de água contém vegetação aquática e reflete a luz da abertura assim embelezando o terminal ao mesmo tempo que incuba os elementos naturais do território.

- 01 Plataforma do metro
- 02 Paragem de autocarro
- 04 Espelho de água
- 03 Estacionamento automóvel







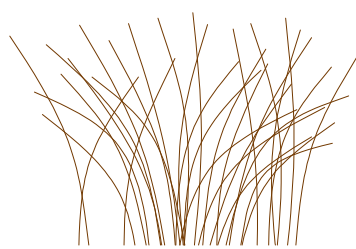
Feno da Areia  
*Elymus Farctus*

Planta de crescimento rápido, tem o papel essencial fixação de areias.



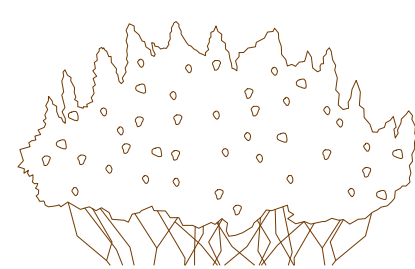
Estorno  
*Ammophila Arenaria*

Muito tolerante à seca, salinidade e ao vento. Essencial para a fixação de areias



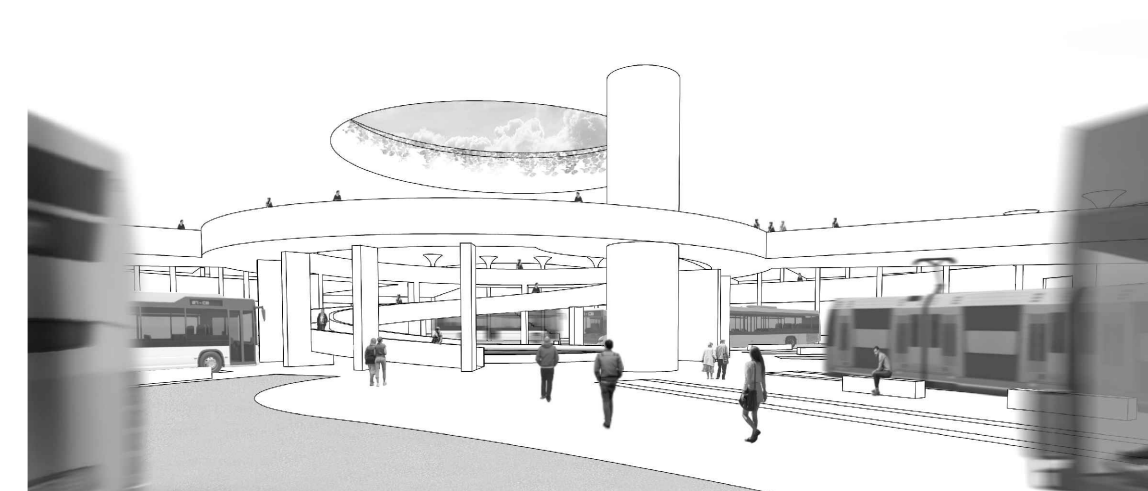
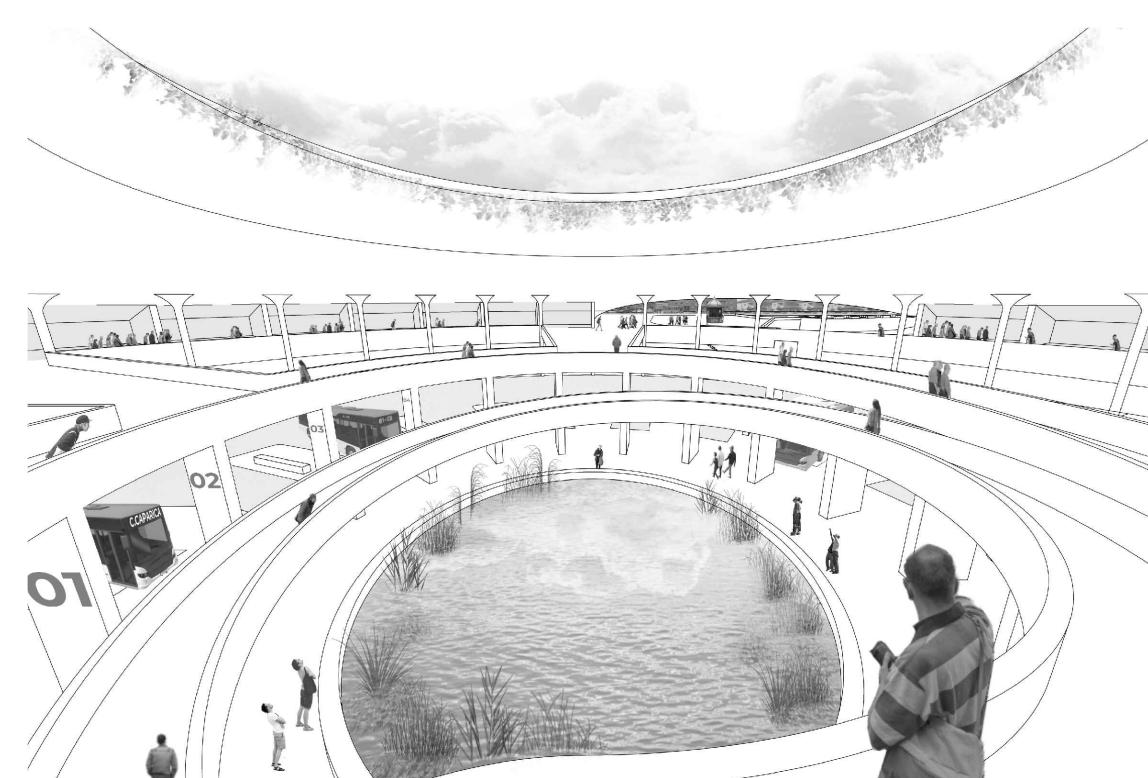
*Elymus Farctus*

Abundante em areias marítimas, praias, dunas e arribas marítimas. Essencial para a fixação de areias



Camarinha  
*Carema Album*

Frequente em sistemas dunares e pinhais, as suas bagas brancas são comestíveis e doces.



- 01 Saibro estabilizado 200mm
- 02 Substrato vegetal arenoso - 400 mm
- 03 Camada de drenagem
- 04 Impermeabilização
- 05 Isolamento térmico - 150mm
- 06 Barreira de vapor
- 07 Laje funiforme - 400mm
- 08 Tirante metálico
- 09 Gesso cartonado 13mm
- 10 Ancora
- 11 Parede estrutural - 1000mm
- 12 Caixa de ar 150mm
- 13 Alvenaria de tijolo de cimento 190mm
- 14 Reboco 30mm
- 15 Tubo de dreno D=200mm
- 16 Enrocamento
- 17 Camada geotêxtil
- 18 Laje niveladora 150mm
- 19 Laje de betão 500mm
- 20 Botonilha 100mm
- 21 Betão polido 50mm

