

iscte

INSTITUTO
UNIVERSITÁRIO
DE LISBOA

Integração da Estação na Cidade

Daniela Pereira Cristina

Mestrado Integrado em Arquitetura

Orientadores:

Professor, Doutor, Arquiteto Pedro Alexandre Aguiar Mendes,
Professor Auxiliar, Iscte, Instituto Universitário de Lisboa

Arquiteto Pedro Viana Botelho, Professor Catedrático Convidado,
Iscte, Instituto Universitário de Lisboa

Outubro, 2023



TECNOLOGIAS
E ARQUITETURA

Departamento de Arquitetura e Urbanismo

Integração da Estação na Cidade

Daniela Pereira Cristina

Mestrado Integrado em Arquitetura

Orientadores:

Professor, Doutor, Arquiteto Pedro Alexandre Aguiar Mendes,
Professor Auxiliar, Iscte, Instituto Universitário de Lisboa

Arquiteto Pedro Viana Botelho, Professor Catedrático Convidado,
Iscte, Instituto Universitário de Lisboa

Outubro, 2023

“Architecture is the art of the articulation
of spaces” Umberto Eco

Agradeço ao ISCTE
pelos professores que tive e a forma como
a disciplina me foi ensinada

Um obrigada ao Prof. Arq. João Ventura
que no 4º ano me introduzi-o à arquitetura

Um especial agradecimento aos orientado-
res

Prof. Arq. Pedro Botelho e Prof. Arq. Pedro
Mendes

Pelo gosto na partilha da história, pela sen-
sibilidade para as soluções arquitetônicas
que foram direcionando o projeto, por me
mostrarem como se executa, a importân-
cia de uma boa metodologia e nunca me
recusarem a oportunidade de continuar a
aprender

Por ultimo, a todas as outras pessoas que
partilharam amizade, conhecimento e
aqueles que tiveram presentes quando eu
não estive

Resumo

Palavras-chave Estação de Comboio / Linha férrea / Permeabilidade / Requalificação Urbana / Espaço Público / Caldas da Rainha

A Linha do Oeste, no passado, impulsionou o crescimento de Caldas da Rainha, mas hoje age como uma barreira divisória na cidade. Espera-se que as futuras obras de eletrificação, planeadas no âmbito do PNI2030, revitalizem a ferrovia a nível nacional. Neste contexto, este estudo visa integrar a estação à cidade, criando uma nova centralidade para superar as descontinuidades urbanas.

Realizou-se uma análise à cidade, da qual se desenvolveu uma estratégia de intervenção. Foi feita uma investigação sobre articulação urbana e exemplos arquitetónicos que resolvessem as problemáticas encontradas, assim como experimentos práticos com desenhos e maquetes que conduziram à solução final apresentada.

O resultado inclui um conjunto de intervenções que estabelecem uma conexão contínua do centro histórico à estação e às áreas menos atraentes, a fim de melhorar o funcionamento da cidade.

Essas soluções podem ser aplicadas em outras cidades portuguesas, abordando problemas urbanos contemporâneos, como a integração da estação com a cidade, redução do impacto do automóvel, melhoria dos espaços públicos e aumento da vegetação, para atender às necessidades associadas às mudanças climáticas.

Abstract

Key Words Train Station / Railway Line / Permeability / Urban Renewal / Public Space / Caldas da Rainha

The “linha do Oeste”, in the past, contributed to the growth of Caldas da Rainha, but today it acts as a dividing barrier in the city. It is expected that future electrification works, planned under the PNI2030, will revitalize the railway at the national level. In this context, this study aims to integrate the station with the city, creating a new centrality to overcome urban discontinuities.

An analysis of the city was conducted, from which an intervention strategy was developed. Research on urban articulation and architectural examples that addressed the identified issues was undertaken, along with practical experiments involving drawings and models that led to the final solution presented.

The outcome comprises a series of interventions that establish a continuous connection from the historic center to the station and less attractive areas, with the goal of enhancing the city’s functionality.

These solutions can be applied in other Portuguese cities, tackling contemporary urban issues such as station-city integration, reducing the impact of automobiles, improving public spaces, and increasing greenery to meet the needs associated with climate change.

Índice

Agradecimentos	v
Resumo	vi
Abstract	vii
Introdução	10
Metodologia	11
01 Leitura Crítica do Território	12
011 Análise do Território	14
012 Usos	16
013 Mobilidade	18
02 Projeto	22
021 Articulação e o Centro	24
022 Localização	32
023 Evolução da Área de Estudo	36
024 Problemas encontrados	44
025 Estratégia de Intervenção	48
026 Av. 1º de Maio	50
027 Av. Independência	52
028 Av. da Estação	54
029 Estação	56
0210 Cobertura com passagem	62
0211 Interior de Quarteirão	66
Conclusão	70
Referências Bibliográficas	72

Índice de Ilustrações

[Figura 1] Fotografia Antiga Praça 25 de Abril. Editado pela autora. [Fonte: Janela do Tempo Arquivo Fotográfico Caldense]	12
[Figura 6] Fotografia Antígada Rua da Estação. Editado pela autora. [Fonte:Janela do Tempo Arquivo otográfico Caldense]	22
[Figura 7] Paul Klee. View of a ancient City (1927) editado pelo autor[fonte: MOMA]	24
[Figura 9] fragmento do mapa de Roma de Giambattista Nolli (1748) [fonte:interstícios urbanos e o conceito de espaço exterior positivo, Guerreiro, Maria, 2008, Iscte]	28
[Figura 11] Euralille master plan, Lille, France. Oma, 1989-94 [Fonte: OMA]	32
[Figura 12] Euralille master plan, Lille, France. Oma, 1989-94 [Fonte: Davis, Colin. 2017. A New History of Modern Architecture. London]	32
[Figura 15] Plano Urbanização Coimbra B de Juan Busquets [Fonte Coimbra Colectiva]	35
[Figura 16] Avenida da Independência, início da rua das montras antes de 1930 [fonte:AEJE]	37
[Figura 21] Caldas da Rainha Fotografia Aérea anos 20 [Fonte: externatorama-lhoortigão]	41
[Figura 21] Fotografia aérea 1957 [Fonte: Instituto Geográfico Português]	41
[Figura 22] Fotografia analógica aérea 1982 [Fonte: Instituto Geográfico Português]	41
[Figura 23] Ortophoomapa 2015 [Fonte: Google Earth]	41
[Figura 24] Ortophoomapa 2019 [Fonte: Google Earth]	41
[Figura 26] Av. 1º de Maio data desconhecida [Fonte: Janela do Tempo Arquivo Fotográfico Caldense]	43
[Figura 27] Av. da Independência Nacional- Boulevard Original data desconhecida [Fonte: Janela do Tempo Arquivo Fotográfico Caldense]	43
[Figura 44] Requalificação do Largo de Santos e Av. 24 de Julho, 92 Arquitetos [Fonte: Habitar Portugal]	54
[Figura 46] Railway Station St. Gallen, Giuliani Honger, Zurick. [Giuliani Honger]	57
[Figura 47] Neue Nationalgalerie, Mies Van der Rohe [Fonte:Archdaily]	57
[Figura 48] Estação de Corroios [Fonte:Fertagus]	57
[Figura 53 & 54] Foreign Office Architects Building as landscape.International Ferry Terminal, Yokohama, Japan. Foreign Office Architects Fotografia de Satori Mishima Streeter[fonte: Divisare]	63
[Figura 55] TIC Campanhã, Arq. Nuno Brandão [Archello]	63
[Figura 57] Playground de Arq. Aldo Van Eyck (1994-2002)	67
[Figura 58] Quarteirão do Chiado- Reconversão, (1994-2002) Arq. Gonçalo Byrne [Fonte: GonçaloByrneArquitetos]	67

Introdução

O espaço arquitetônico é criado com limites que o definem, e experienciado pelo homem quando se movimenta, participando com este no tempo. A relação com que os diferentes espaços se articulam é tão importante como os limites do mesmo porque afeta a percepção, a sua funcionalidade e o comportamento humano.

Durante a história do homem, a fonte de energia usada comanda como ele se desloca e faz arquitetura. (Calder, 2021) Perante a emergência climática atravessamos um período em que somos obrigados a encontrar soluções para a sustentabilidade energética de ambos. As nossas cidades após a explosão urbana do último século, perderam humanidade, privilegiando o espaço para o uso automóvel e os grandes superfícies comerciais à porta da cidade como ponto de encontro da sociedade moderna. O centro da cidade foi envelhecendo e ficando vazio, e as periferias cada vez mais isoladas. A falta de espaço público que promova encontros sociais e facilite a ligação dos fragmentos do tecido urbano é essencial para uma sociedade diversificada, economia local e cidadãos saudáveis. O investimento para a eletrificação da infraestrutura ferroviária Portuguesa e a chegada do comboio de alta velocidade ligada à rede europeia é uma promessa de futuro.

Este ensaio sobre articulação urbana, quis mostrar como é que intervenções nas estações e outras infraestruturas de transporte poderiam ser um elemento gerador de permeabilidades que contribuíssem para a resolução do problema das descontinuidades nas nossas cidades.

Tem duas partes, a primeira com uma pesquisa feita pela turma do estudo da cidade, e a segunda com a pesquisa feita sobre o tema, a área de intervenção e a proposta para o local.

Metodologia

Este trabalho foi dividido em duas partes , a primeira Leitura e Critica do Território e a segunda Projeto

A primeira foi feita em turma e é dedicada a reflexão crítica das Caldas da Rainha. Foi feita uma visita ao local onde se permaneceu três dias, percorrendo a cidade a pé mapeando o território, visitando os edifícios importantes e vivendo e sentido a cidade e as pessoas. De seguida foi feito um estudo da evolução histórica, evolução demográfica e econômica, características biofísicas e mobilidade.

Usando o conhecimento recolhido foi identificado oportunidades de intervenção para o projeto individual. A potencialidade da eletrificação da linha do Oeste como força de desenvolvimento da cidade e a disfuncionalidade do tecido na zona, motivou o trabalho e a investigação no tema da articulação urbana. Através do estudo de mapas, ortophotomapas e fotografias de diferentes épocas, foi possível restabelecer os processos sociais e econômicos que afetaram a morfologia do tecido urbano até à sua consolidação e fazer sentido das discontinuidades que foram sentidas na visita ao local. Mostrou-se evidente o papel desta infraestrutura como suporte para a intervenção de requalificação do tecido existente e de sutura do mesmo, que fomenta os processos sociais que poderão regenerar toda a cidade.

Foram feitas propostas apresentadas com desenhos à mão, plantas, cortes e maquetes, discutidas em aula, assim como uma pesquisa no tema e de referências arquitetônicas, numa procura constante de encontrar a respostas mais eficiente e adequada ao lugar. As intervenções aparecem como consequência do lugar e este justifica o desenho final.

01 Leitura Crítica do Território

Adriana do Carmo; Ana Rita Jesus; Bernardo; Daniela Cristina; David Serralheiro; Gonçalo Silva; Ivan Sera; Joana Leite; Jude Al Shelli; Maria Inês Vieira; Nicolas MonLouis; Sofia Ferrinho.



[Figura 1] Fotografia Antiga Praça 25 de Abril. Editado pela autora.
[Fonte: Janela do Tempo Arquivo Fotográfico Caldense]

011 Análise do Território

Como forma de sintetizar e compreender a informação recolhida, na última fase de trabalho em grupo, e por intermédio de visita e de observação da cidade, elaborou-se uma SWOT analysis (Strengths/Weaknesses/Opportunities/Threats) das Caldas da Rainha. Forças: A linha férrea, pressupondo que o novo projeto da REFER se concretiza e a cidade das Caldas da Rainha combate em tempo e em distância as grandes cidades, como o Porto e Lisboa; O turismo ligado à sua tradição artística e termal; A Escola Superior de Artes e Design (ESAD), pertencente ao Politécnico de Leiria, mas com campus na cidade das Caldas da Rainha. Ponto de referência para jovens estudantes e novos artistas para a cidade; O Parque D. Carlos I, pela sua intemporalidade; O comércio; A sua história e referência pela figura Raphael Bordallo Pinheiro e seus reconhecimentos artísticos, nomeadamente a cerâmica; Facilidade de mobilidade, indo ao encontro do conceito urbano da Cidade dos 15 minutos; Serviços e equipamentos públicos. Fragilidades O estacionamento e todos os espaços vazios da cidade serem aproveitados para estacionamento de automóveis; O grande número de ruínas e edifícios degradados e ou inacabados; O sistema de transportes urbanos Rede TOMA O acesso até à Escola Superior de Artes e Design (ESAD); Os acessos pedonais; A existência de poucos espaços verdes; A débil relação entre o lado nascente e o lado poente da cidade, por intermédio da infraestrutura pré-existente - linha férrea - que se torna uma barreira física para a cidade. Oportunidade: A criação de possíveis espaços de permanência; O aproveitamento dos vazios existentes no interior dos quarteirões; O aproveitamento de estruturas; A requalificação e prolongamento da ciclovia; A recuperação do termalismo na cidade. Ameaças: O excessivo número de automóveis na cidade; O alinhamento dos edifícios; O descontrolo da escala do edificado.

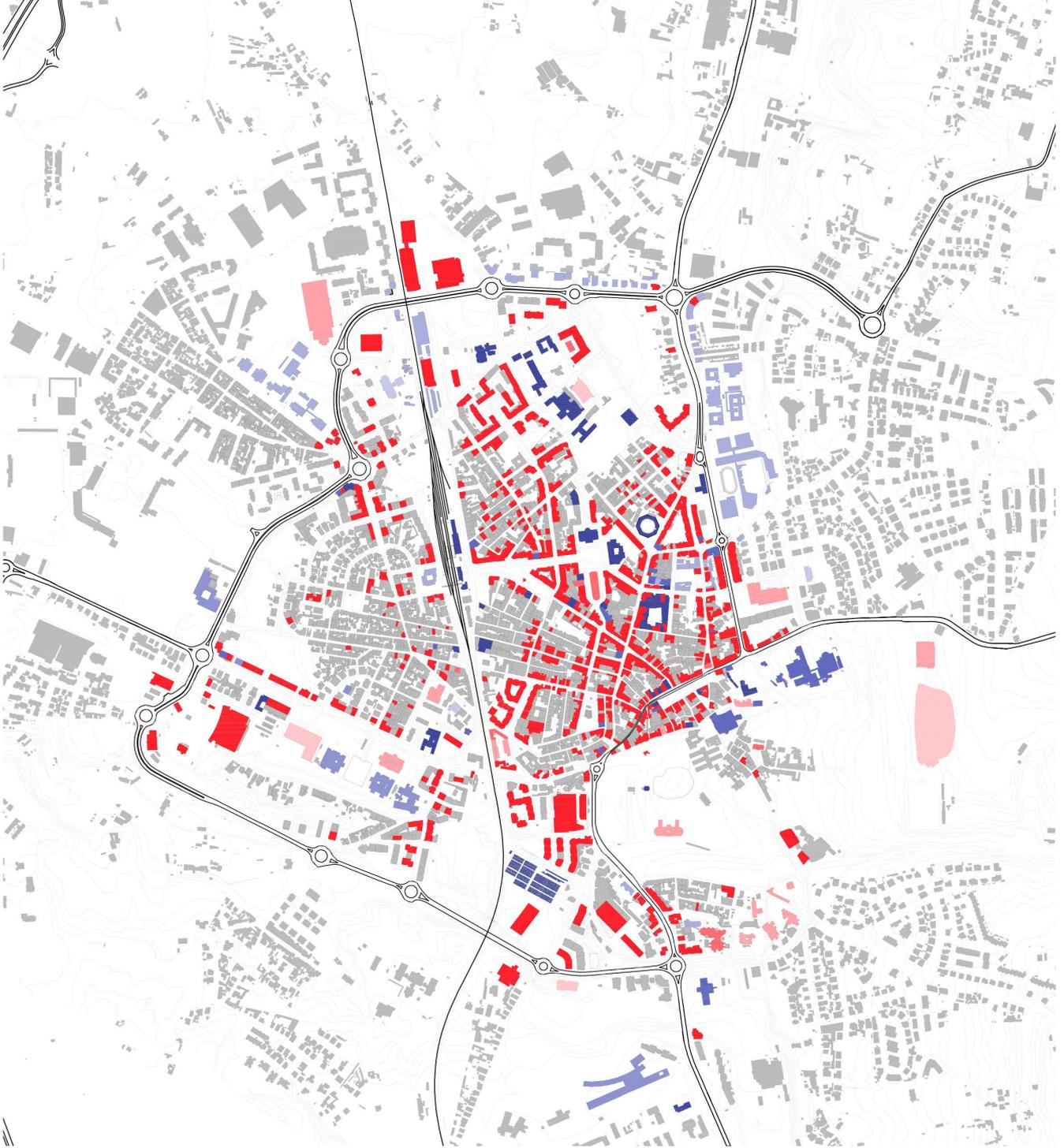
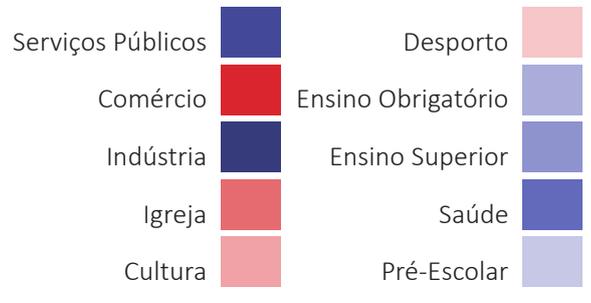


[Figura 03] Mapeamento do Terreno

012 Mapeamento dos Usos na Cidade

Elaborou-se um mapa de utilidades ao nível do piso térreo, com o objetivo de compreender o modo de vida da cidade, os pontos de encontro e de permanência dos visitantes e residentes. São, assim, mapeados os edifícios relacionados com o desporto, ensino obrigatório, ensino secundário, saúde, pré-escolar, serviços públicos, comércio, indústria, religião e cultura. Relativamente aos edifícios com funções comerciais, culturais e de atividades relativas à saúde, denota-se uma certa discrepância na sua distribuição. A nascente da linha ferroviária existe uma forte presença de estabelecimentos comerciais, enquanto que, do lado oposto, a poente, esta presença não se verifica com a mesma intensidade.

Os edifícios de serviços públicos, como o tribunal e a Câmara Municipal, e os estabelecimentos relacionados com a saúde apresentam a mesma lógica de distribuição anteriormente descrita, agora a nascente. Para regalo da população local, as restantes tipologias mapeadas nesta planta, como igrejas, estabelecimentos culturais e de ensino, estão relativamente bem distribuídas. No entanto, a poente, estes estabelecimentos, com exceção das escolas, estão localizados quase exclusivamente a sudoeste. Depreende-se que esta área é predominantemente residencial, o que poderá explicar a maior presença de escolas nesta parte da cidade. Infere-se que é exatamente devido à existência em grande número de estabelecimentos comerciais, de serviços públicos, de espaços culturais e históricos, que há uma maior mobilidade, a nascente da linha ferroviária. Assume-se que a cidade parece estar, maioritariamente, dividida, com maior área residencial a poente e outra área, maioritariamente, de usos mistos a nascente da linha de comboio.



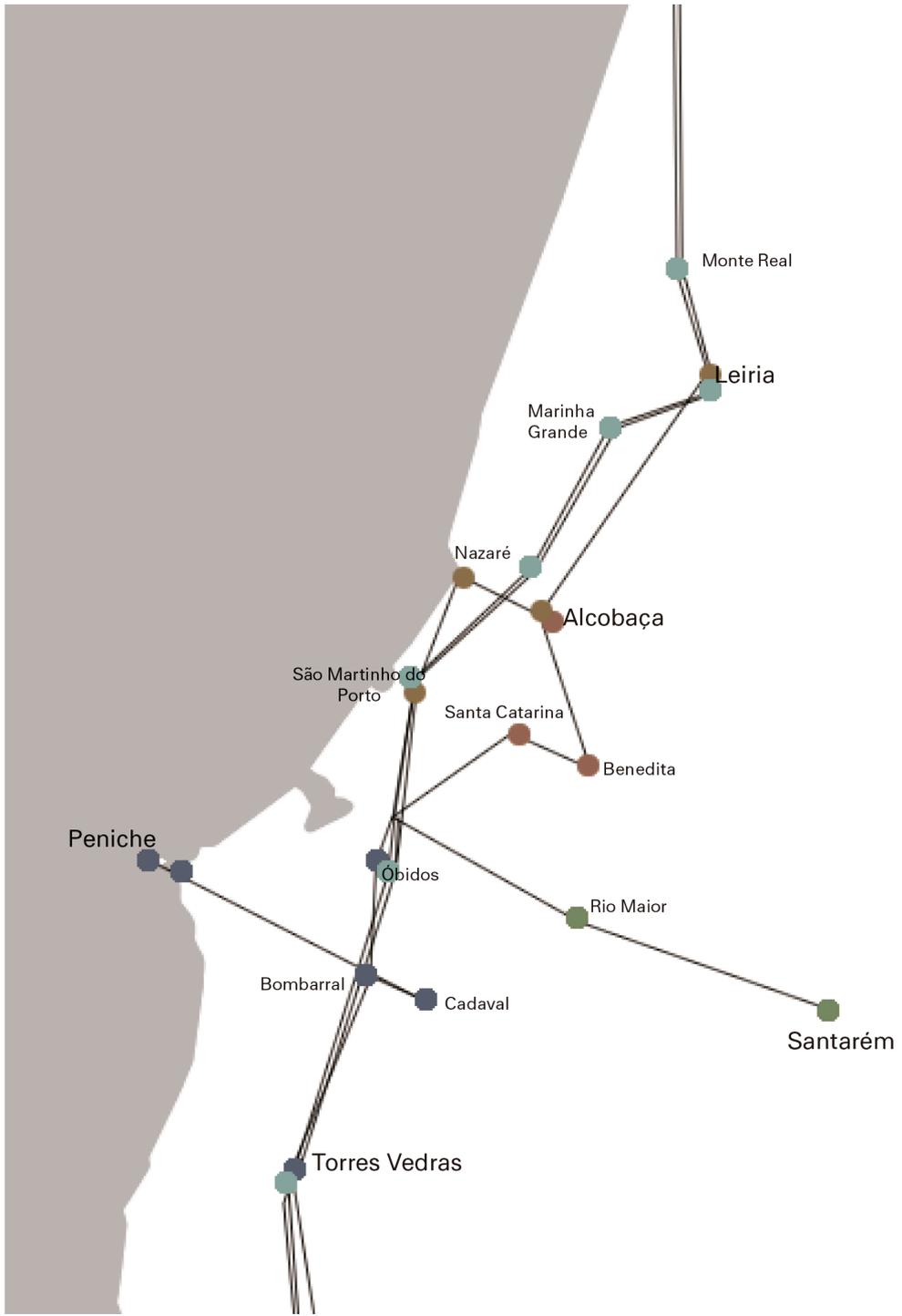
[Figura 02] Mapeamento dos Usos da Cidade

013 Mobilidade

Considerou-se também a questão da mobilidade na cidade e para a cidade. O acesso à cidade das Caldas da Rainha é feito pelas infraestruturas rodoviárias N114, A8, N360, N115 e N8. Após a análise foi verificado que um dos primeiros acessos rodoviários a servir a cidade foi a N8 e que ainda hoje faz a ligação entre Leiria e Lisboa, aparecendo mais tarde a via A8 fazendo o mesmo percurso. Para além destas existem ainda: a estrada N114 que liga Peniche a Évora; a estrada N115 que faz a ligação entre as Caldas da Rainha e Lisboa e a estrada N360 entre a Foz do Arelho e Fátima. Verificando a mobilidade na cidade- recorrendo ao uso de mapeamentos de carreiras interurbanas e de rede de transportes- foi possível entender quais os transportes públicos que permitem o acesso à cidade a nível distrital e que carreiras interurbanas atravessam o concelho. Entendeu-se que a linha férrea do Oeste- construída no século XIX- assegura a ligação entre a Figueira da Foz até Lisboa, embora não seja muito utilizado pela população. No entanto, as carreiras rodoviárias do Tejo, são o principal meio de transporte da população, pois garantem a ligação entre as Caldas da Rainha até às suas cidades vizinhas. Do mesmo modo, teve-se também em consideração a mobilidade interna na cidade- Rede de transportes urbanos (TOMA). Em 2007 a Câmara Municipal das Caldas da Rainha criou o projeto TOMA, com o objetivo de melhorar a mobilidade urbana e, desta forma, diminuir o número de automóveis dentro da cidade, estando a contribuir para um desenvolvimento sustentável. Este projeto iria também permitir uma maior facilidade nos acessos aos principais pólos geradores de tráfego- o centro da cidade, os estabelecimentos de ensino, terminais de transporte, equipamentos desportivos, Hospitais e Centros de Saúde. O projeto iniciou-se com apenas duas linhas- Linha Laranja e Linha Verde - e em 2009 criou-se a linha Azul. Em 2014 houve um reforço na Linha Verde com o intuito de facilitar o transbordo diário escolar, nos dias úteis, influenciando várias zonas da cidade- CidadeNova, Bairro da Ponte e Bairro das Morenas. 19



[Figura 03] Principais Vias



[Figura 04] Transporte Público de Acesso à cidade

Linha Azul 
Linha Laranja 
Ensino Superior 



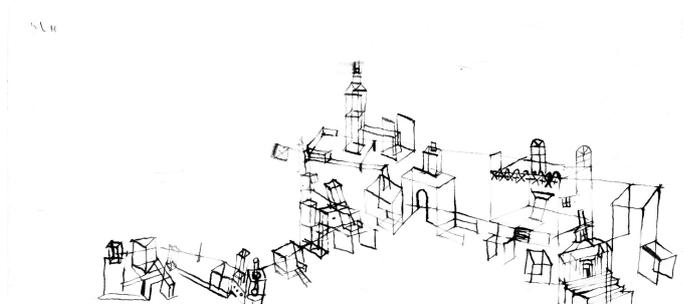
[Figura 05] Mobilidade Interna - TOMA

02 Projeto



[Figura 6] Fotografia Antigada Rua da Estação. Editado pela autora.
[Fonte:Janela do Tempo Arquivo otográfico Caldense]

021 Articulação do Centro



[7]

Desde a modernidade, “espaço” se tornou o princípio orientador da teoria de arquitetura (Walfrum & Janson, 2019, p. 67, *The City as Architecture*), moldando a forma de pensar e fazer a disciplina. Esta pode ser descrita como uma série de espaços, definidos por limites, interligados, cada um com características particulares e relacionados entre si, que são experienciados pelo participante quando se move no espaço. (Bacon, 1967)

Essa essência da arquitetura, quando aplicada à escala urbana, consiste na mesma dinâmica dos elementos, mas em uma escala maior. (Bacon, 1967) A harmonia com que os elementos que delineiam os limites são curados cria os diferentes momentos espaciais que experienciamos de forma consecutiva quando passamos pela cidade. [figura 8]

“Our experience of architecture and cities, as well as how we use them, unfolds as we pass through them, continually changing our position. Even though we typically think of architecture as something static, permanent and stable, movement in a through space is essential for our comprehension of it, especially in urban situations. Architecture, despite its permanent rootedness in a place, is therefore always a sequence of spacial units linked by movement into a temporal progression.” (Walfrum & Janson, 2019, p17-18) [ver figura x]

*“All pictorial form begins with the point that sets itself in motion...
The point moves . . . and the line comes into being—the first dimension.
If the line shifts to form a plane, we obtain a two-dimensional element.
In the movement from plane to spaces, the clash of planes gives rise to body (three-dimensional) . . . A summary of the kinetic energies
which move the point into a line, the line into a plane,
and the plane into a spatial dimension.”*
Paul Klee
The Thinking Eye: The Notebooks of Paul Klee

1961

[Figura 7]
Paul Klee. View of an ancient City
(1927)
editado pelo autor
[fonte: MOMA]

O impacto da morfologia urbana na experiência desta é determinante para a sua funcionalidade. De uma forma geral, a malha urbana divide-se em espaço privado e espaço público (Lamas, 2004). Normalmente, o espaço urbano público, através das suas tipologias como a rua, praça e os jardins, articula todos os elementos privados, como os quarteirões e os edifícios.

“simultaneamente fragmentado e articulado, esta divisão articulada é a expressão espacial de processos sociais” (Correa, 2005)

“Contendo apenas movimento, as vias dividem e separam áreas; contendo espaço social e movimento, as ruas passeáveis interligam edifícios e atividades através do espaço” (Carmona, 2010)

A relação entre espaço positivo (público) e negativo (construído) (Alexander, 1977, p518) revela características sociais e políticas que fizeram parte da evolução da sua malha. Em arquitetura é também usado o conceito de interstícios para caracterizar o espaço positivo (Guerreiro, 2008, p13-19), este é estruturante para a cidade e para a sua dimensão social e económico. A articulação destes espaços começou a ganhar importância, nos anos 50, por oposição ao programa CIAM (Congrès Internationaux d'Architecture Moderne), que tinha florescido entre 1930 e 1940 e difundia os princípios modernistas da cidade funcional de Le Corbousier na Carta de Antenas, de construção em massa e segregação espacial.

Lefebvre introduziu o conceito de “espaço social”, sugerindo que as relações de continuidade-descontinuidade interferem nas estruturas sociais e econômicas e podem tanto incentivar centros dinâmicos e multiculturais, como fragmentar, isolando e criando segregações sociais que ameaçam a vida urbana, ao ponto que a sua disfunção ter um impacto negativo no crescimento da cidade.

Em “Morte e vida das grandes cidades Americanas”, Jane Jacobs explica o problema do zoneamento das cidades modernas de forma simples, este provoca uma dependência do automóvel, proliferação de subúrbios, racismo, desigualdade e insegurança, defende um modelo de cidade tradicional e sugere características espaciais que podem fazer as cidades mais voltadas para pessoas e promover o uso saudável dos espaços públicos. A possibilidade de encontros sociais e a flexibilidade e rapidez de mobilidade são dois dos principais princípios indicados.

É fácil perceber como o modo como nos deslocamos impacta também a nossa experiência e a forma da cidade. A necessidade do automóvel para deslocamento, criadas pela expansão das cidades modernas, impossibilita ambos. O veículo individual cria tráfego e necessidade de estacionar, o que aumenta o tempo de deslocação e ocupa a maior parte da área livre não construída dentro da cidade. A velocidade a que se deslocam e o combustível fazem as ruas inseguras e torna-as desconfortáveis, impróprias para crianças e idosos que se têm que isolar nas suas casas. Da mesma forma, quem conduz esta isolado e não interage durante a sua viagem. O melhor exemplo de cidade que incorpora as ideias de tabula rasa modernistas e os problemas que estes trazem é Brasília, com grandes vias dimensionadas à escala do automóvel e impossíveis de fazer a pé em tempo útil.

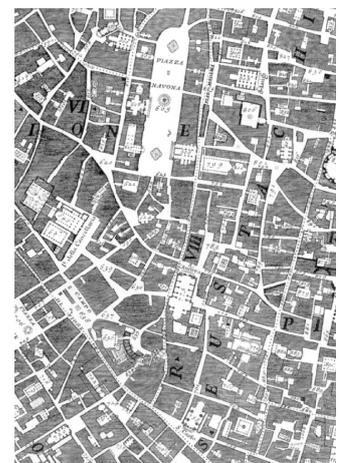


[Figura 8]
Sequencia Espacial Av. da Independência
Montagem da autora

As autoestradas e linhas de comboio são ambos estruturas de ligação como de ruptura, reduzem no tempo a chega à cidade, aproximando-a de outras povoações, mas criam uma barreira ao atravessamento do território, formando rupturas e fragmentações dentro das formações urbanas. Para além destes eixos, a descontinuidade do tecido urbano também pode ter origem numa dimensão física de origem natural - declives na topografia, rios etc - ou de política de urbanização - bairros sociais isolados, urbanizações de luxo fechadas. (Montaner, 2011, p94)

O futuro das cidades passa pela humanização destas preparando-as para a escala humana. (Gehl, 2013, p3) É usada a expressão “walkability” para descrever o grau de eficiência que a rede de estradas e infraestruturas de transporte permite a deslocação na cidade, quanto melhor for mais mobilidade pedestre existe. O modelo urbano de Haussman, associado também à chegada do comboio, com as suas hierarquias, ramificações, praças, malha compacta com blocos curtos e oferta de serviços de transportes, fez de Paris uma das cidades mais pedestres da Europa a longa e curta distância e contribuiu para a sua diversidade. (Jallon & Napolitano, 2020, p23)

A repetição do padrão dos elementos visuais das ruas e dos edifícios criam unidade conferindo à cidade legibilidade e identidade. (Jallon & Napolitano, 2020, p25) Isto cria uma leitura da cidade pelos seus participantes, o que Kevin Lynch denominou de “imagiability”, importante para a percepção destes da continuidade e interconectividade das partes distantes que a formam. Através deste padrão de elementos visuais é fácil a orientação e melhor a experiência de navegação. (Lynch, 1960, p57-102)



[9]

[Figura 9]
fragmento do mapa de Roma de Giambattista Nolli
(1748)
[fonte:interstícios urbanos e o conceito de espaço
exterior positivo, Guerreiro, Maria, 2008, Iscte]



- 01 Largo
- 02 Praça da República(Antiga Praça da Fruta)
- 03 Praça 5 de Outubro (Antiga Praça do Peixe)
- 04 Praça 25 de Abril
- 05 Rua Dr. do Leão Azevedo
- 06 Av. Dr. Miguel Bombarda (Antiga Rua das Montras)
- 07 Largo Frederico Pinto Basto
- 08 Praça do Bairro da Ponte

I
N

1:12500

[Figura 10]
Espaços Positivo com Espaços Públicos Estruturantes da Cidade

O fluxo do movimento das pessoas na malha, cria economia, através de lojas, serviços e restauração que surgem nessas vias. Ao orientar esse fluxo é possível ativar zonas degradadas da cidade. “o processo urbano é determinante para a sobrevivência do capitalismo” (Lefebvre, 1970)

Para Nolli e os seus contemporâneos, no início do renascimento, o espaço público interior e exterior existia em interligação, como uma experiência contínua, e sua representação é figurativa dessa forma de pensar (Bacon, p162). Ao interpretarmos o espaço exterior como espaço positivo - não apenas como espaço sem construção - temos tendência a dar a mesma importância quando projetamos o próprio edificado (Guerreiro, 2008), e assim pensar também com intencionalidade na sua interligação.

Em cada época a obra erguida foi a materialização de culturas e formas de pensar. Apesar de a relação espacial dos limites que criam a ideia de “espaço” arquitetônico estar sempre presente, foi em 1700 que a atenção do projeto passou do edifício para o exterior e o ambiente que este cria do lado de fora. (Bacon, 126). Na [figura 10] represento o espaço exterior como espaço positivo à semelhança do mapa de Roma de Nolli [Figura 9] e destaco os espaços públicos estruturantes da cidade em estudo.

“As discontinuidades não se situam apenas entre as formações urbanas, mas também entre as relações sociais mais gerais, entre as relações imediatas dos indivíduos e dos grupos. No entanto, a cidade medieval dura há cerca de oito séculos. A atual explosão da grande cidade tende a dissolver os núcleos urbanos de origem medieval; estes persistem em diversas cidades pequenas e médias. Numerosos centros urbanos que hoje em dia protegem e perpetuam a imagem de centralidade (a qual teria porventura desaparecido sem eles) retomam à mais alta antiguidade. (...) Esse ilusão

e essa ideologia ocultaram o movimento dialéctico nas metamorfoses da cidade e do urbano e, singularmente, nas relações “continuidade-descontinuidade”. (Lefebvre, 1970, p63)

De facto, como revela Lefebvre, o centro histórico medieval das Caldas da Rainha, uma cidade pequena, corresponde ainda aos dias de hoje com o seu “centro social”. Apesar de os monumentos já não serem o centro da vida contemporânea (mas sim turística), e de não entrarmos nas cidades por pórticos de pedra de grandes dimensões, as estações de comboio, gares e aeroportos, assumem de alguma forma este papel e é lhes atribuído colectivamente importância como espaço público. (Walfrum & Janson, 2019, p87&78)

Em muitas cidades europeias, estas estações, outrora na periferia, com o desenvolvimento da cidade impulsionados também pela economia à sua volta, encontram-se em posições centrais ou com boa relação com o centro, enquanto a linha de comboio foi no decorrer do crescimento da mesma uma estrutura de ruptura do tecido urbano que criou segregações. Por essa razão, a revitalização destas estações, conectando-as com o centro histórico e as periferias, com intervenções que criem coerência e unidade no conjunto, através de elementos que chamem a atenção do participante guiando-os, são uma oportunidade para melhorar a permeabilidade e consequentemente a funcionalidade e qualidade da vida das nossas cidades.

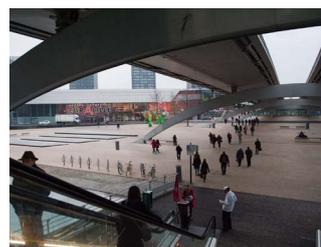
022 Localização

A localização central na cidade da atual estação é uma evidência da importância que a linha do Oeste teve no desenvolvimento das Caldas da Rainha. No entanto, hoje é uma barreira física, que a divide ao meio e impacta a sua estrutura urbana. A proposta surge dentro do contexto do plano PNI2030 que prevê um melhoramento significativo da estrutura ferroviária nacional, para alcançar as metas Europeia. Assim, propõem-se reabilitar a ligação com o centro da cidade e criar uma nova centralidade à volta da estação atenuando as descontinuidades na malha urbana.

O projeto surge por uma espécie de distorção espaço-tempo, quando a distancia geográfica perde importância para a distancia temporal. Com a eletrificação da linha do Oriente e a chegada da linha de alta velocidade até 2030, se o plano PNI2030 ficar concluído. Hoje a cidade já é conhecido como sendo “um dormitório de Lisboa”, onde o preço do m² por habitação é inferior ao da capital que tem mais oportunidade de emprego e salários superiores. É estimado que das Caldas para Lisboa saiam várias pessoas todos os dias de autocarro e carro.

Com nova aproximação com o Norte de Portugal e o problema da falta de habitação a nível nacional principalmente a atingir as grandes cidades, poderá ser uma oportunidade para o crescimento de cidades como as Caldas da Rainha.

O projeto em referencia, grande master plan Euralille da Oma, surgiu a partir do mesmo fenômeno, em Lille com a chegada do TGV e do eurotunnel à cidade. Esta ficou derrepente numa intercepção no centro da Europa, a 50min de Paris, 70 min de Londres e 18min de Bruxelas. (Davies, 2017, pp400-401) O projeto, um plano urbanístico ligado por uma shopping estendido num vasto terreno triangular e uma praça pedonal que liga a nova estação à antiga, restora a densidade na área e a continuidade com o centro. É figurativo do desenvolvimento econômico



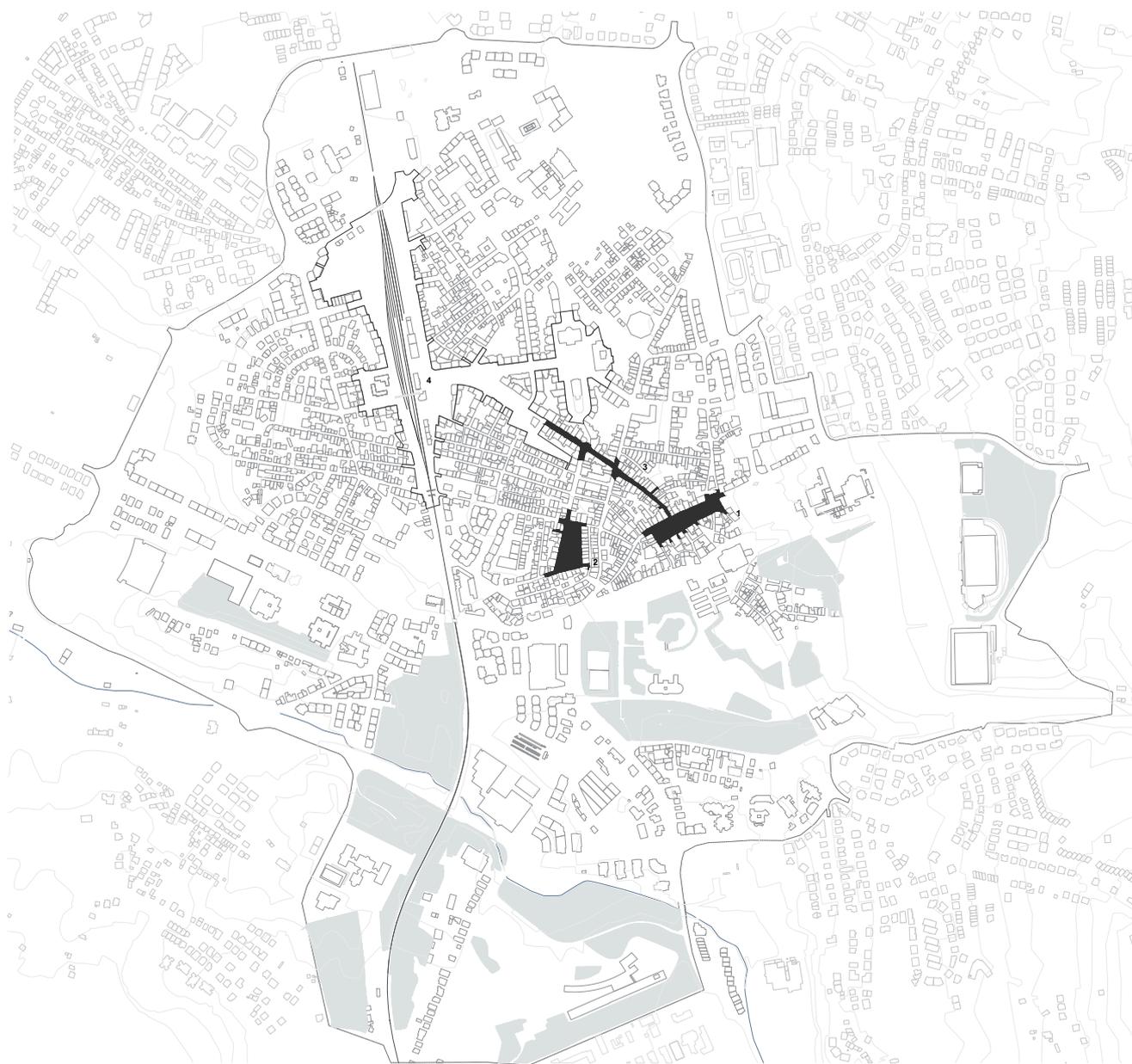
[11]



[12]

[Figura 11]
Euralille master plan,
Lille, France. Oma, 1989-94
[Fonte: OMA]

[Figura 12]
Euralille master plan,
Lille, France. Oma, 1989-94
[Fonte: Davis, Colin. 2017.
A New History of Modern Architecture. London]



I
N
Escala 1:5000

- Áreas Verdes
- Principais Espaços Públicos Estrutur
- Limite do Território em Estudo
- Linha Ferroviária
- Linha de Água
- Zona de Intervenção

- 1** Praça da República (antiga Praça da
- 2** Praça 25 de Outubro (antiga Praça d
- 3** R. Dr. Miguel Bombarda (antiga Rua I
- 4** Estação

[Figura 13]
Localização área de intervenção

que infraestruturas de conexão trazem para os núcleos urbanos.

As Caldas são também uma oportunidade para a economia do turismo, hoje já tem uma forte tematização cultural, por razões históricas, ligadas à indústria da cerâmica, principalmente de Bordalo Pinheiro, à escola das artes da ESAD e a proximidade de praia da foz e o centro Óbidos já fortemente turísticos. A melhoria do serviço ferroviário poderia reforçar este interesse.

A Estação encontra-se no ponto central do aglomerado urbano mas parece deslocada para quem vive a cidade. A recentralização através do novo enquadramento urbano da Estação com a Praça da República (praça da fruta), a Av. Dr. Almirante Reis, (rua das montras), que são os espaços públicos mais significativos do aglomerado urbano, reforça a lógica pedonal do percurso já existente e a continuidade que é criada através da extensão destas avenidas para a Rua da Estação e das novas passagens sobre a linha, promovendo a regeneração urbana dos espaços mais degenerados da cidade, para o lado norte da avenida 1º de Maio e a freguesia das Águas Santas. Assim aumenta a proximidade entre zonas anteriormente desconectadas e permite a maior vivência dos espaços, criando urbanidade e condições para o desenvolvimento da vida comunitária local.

“O espaço das cidades, incluindo as suas centralidades, não pode ser conceitualizado como estrutura monolítica e inalterável, mas antes como objecto de negociação social.”
(Fortuna, 2012)

O projeto urbano para Coimbra-B do Arq. Joan Busquets para a nova estação intermodal que vai preparar a cidade para a nova infraestrutura ferroviária contemplada no PNI2030, partilha algumas particularidades. Há um reforço da ligação pedonal sobre a ferrovia com a Av. Fernão Magalhães, e é criada uma nova centralidade em comunicação com o centro histórico da cidade tenta priorizar a passagem pela seguinte ordem, pedestres, mobilidades suaves, autocarros/metrobus e só depois veículos privados.



[Figura 15]
Plano Urbanização Coimbra B de Juan Busquets
(Fonte Coimbra Colectiva)

023 Evolução da Área de Estudo

“A cidade, tal como a realidade histórica, nunca é independente das etapas por que passou na sua evolução: É uma atualização dessas etapas e a sua projeção em direção ao futuro.” (Goia, 1982, p25)

Para Rossi, a intervenção no território edificado, deve estar em dialogo não só com o que o lugar é, mas também com que o lugar foi no passado, porque este tem um valor para além do material. O lugar teria em si uma aura particular “genious loci”, que o arquiteto devia respeitar. Não participando no “apagamento da memória” colectiva. (Montaner, 2011, p159)

Lefebvre incentiva-nos ainda a olhar para a cidade como um médico, que percebe os espaços doentes e os socialmente saudáveis, diagnóstica e prescreve uma solução intervindo através do projeto.

“Sucedem-se no tempo e no espaço, desestruturações e reestruturações sempre traduzidas no terreno, inscritas no prático-sensível, escritas no texto urbano, mas provenientes de um outro lugar: da história, do devir. Não do supra-sensível, mas de um outro nível.” (Lefebvre, 2000, p64)

“As an architect, I’m interested in the history that is stored and accumulated in landscapes, places, and things.” (Zumthor, 2018)

“The work of the architect then becomes the work of a detective who is trying to re-establish old, vital correspondences that have been traumatically cut and are barely noticeable.” (Siza, 1998)

Alinhado com o pensamento modernista de globalização. Se voltarmos ao princípio inicial, de que experienciamos o espaço de forma sequencial no tempo, e concordarmos que o espaço deve ser bem articulado, podemos entender que a intervenção arquitetônica para se articular bem no espaço, tem que se articular bem no tempo. Os percursos e espaços usados pelas pessoas da cidade fazem parte da sua memória, quem os usa tem nele um valor tanto emocional como funcional, que afeta o seu uso. A dinâmica que é criada



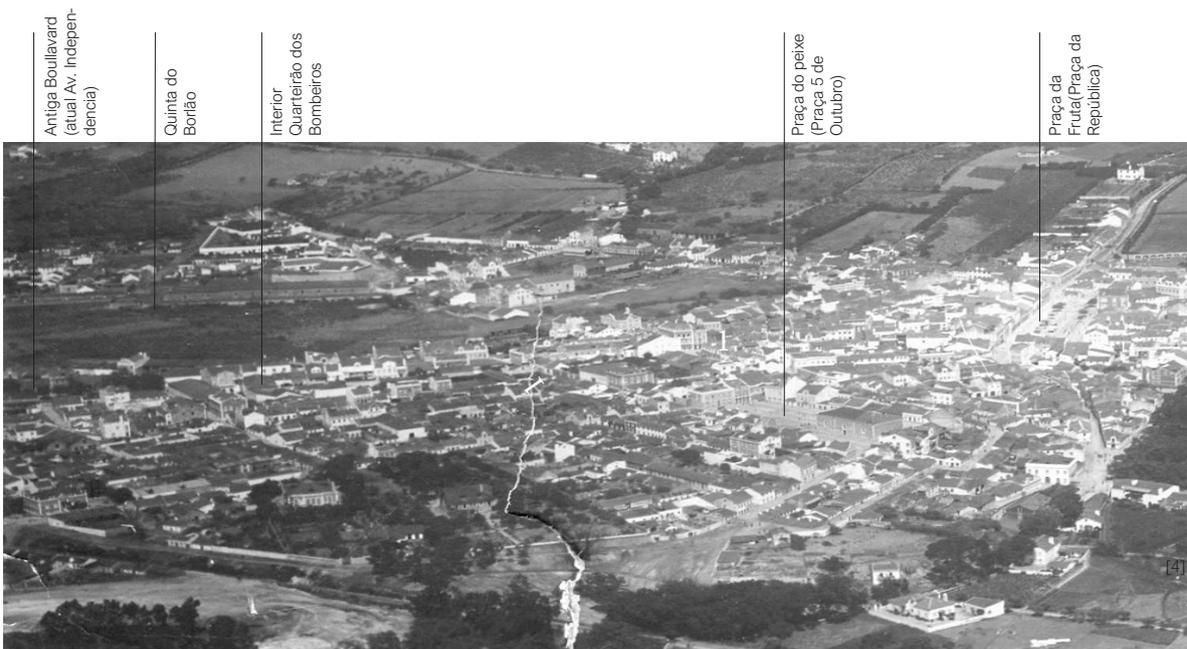
[16]



[17]

[Figura 16]
Avenida da Independência,
início da rua das montras
antes de 1930
[fonte:AEJE]

[Figura 17]
Avenida da Independência,
início da rua das montras
em 2023
[fonte: fotografia da autora]



[18]



[19]



[Figura 21]
Caldas da Rainha Fotografia Aérea anos 20
[Fonte: externatoramalhoortigão]



[20]

à volta dos padrões de movimento é alterada quando essa passagem é comprometida, o comércio de rua perde clientes se estes mudarem de rota de passagem, por vezes, quando a nova construção tenta alterar as passagens informais, quem as usava tenta, se possível encontrar uma forma de as refazer, por vezes passando em cima de jardins ou abrindo vedações. Há um habito ligado ao uso do traçado existente, portanto é claro o impacto da intervenção arquitetônica e a importância de perceber o efeito da temporalidade nos traços da forma da cidade (Coelho, 2018, p33) A [figura16] e [figura 17] da ligação entra a Av. da Independência e a Av. Dr. Miguel Bombarda é visível uma disrupção da continuidade destas com a construção do parque infantil e a via automóvel, aumentando os obstáculos que se têm que contornar com tempo extra. Nos esquemas na [figura 18, 19,20] e ortophotomapas [figura 21, 22, 23] é possível analisar a persistência da forma urbana ao longo do tempo. A cidade teve origem no séc XV na fonte termal num caminho importante para aceder aos portos do litoral, hoje R. Rafael Bordalo Pinheiro, em que foi construído o hospital com a atual Praça da República onde havia trocas comerciais.

- Malha 1700
- Malha 1925
- Malha Pós plano Paulino Montês 1953 (aprox.)
- Área de Intervenção
- Linha de Água
- Reconstrução do limite da cidade
- Linha ferroviária

I
N
Escala 1:15000

[Figura 18]
Núcleo Medieval 1700 (aprox.)
[Fonte: Autora]

[Figura 19]
Aparecimento da Estação 1925 (aprox.)
[Fonte: autora]

[Figura 20]
Traçado Executado Pós plano urbanização
Paulino Montês 1953 (aprox.)
[Fonte: fotografia da autora]

O incentivo de povoamento e o crescimento desta atividade desencadearam um crescimento econômico no território que motivaram ordem para a primeira ampliação, no séc.18 para norte e este. [figura 18] Em 1888 chegou a linha férrea, colocada na área de topografia menos acentuada. O crescimento deu-se na sua direção, foi construída a Rua Miguel Bombarda e Av. da Independência Nacional que fazem a ligação com o centro da cidade ao caminho de ferro [figura 19] [figura 21]. Longos quarteirões retangulares são traçados para sul e para norte destas vias, e principais saídas da cidade, direção a Alcobaça (Rua Capitão Filipe de Sousa), imediações da praça de touros, estrada da Foz, estrada de Lisboa, atual R. Diário de Noticias e ainda junto ao campo da feira. O desenvolvimento para sul e este foi limitado pelas barreiras físicas criadas pelo território mais acentuado e mata. Contribuindo para o crescimento à volta da estação para Norte e Oeste, com a construção do Bairro “Além da Ponte” hoje, Água Santas, de casas modestas e algumas clandestinas. Esta área é ainda hoje mais barata e marginal.

A expansão entre 1888 e 1927 deve-se muito à industrialização facilitada pela linha de comboio, o termalismo e o turismo de verão. Esta tendencia diminuiu até 1975. A sua localização central entre vias de comunicação também beneficiaram o crescimento industrial da cidade. (Fonseca, 1981) Durante 1950 deu-se o desenvolvimento de alguns bairros periféricos, alguns clandestinos e iam-se preenchendo os espaços vazios no interior do tecido.



[21]



[22]



[23]



[24]

100 m
I
N

[Figura 24]
Ortophoomapa 2019
[Fonte: Google Earth]

[Figura 23]
Ortophoomapa 2015
[Fonte: Google Earth]

[Figura 22]
Fotografia analógica aérea 1982
[Fonte: Instituto Geográfico Português]

[Figura 21]
Fotografia aérea 1957
[Fonte: Instituto Geográfico Português]

Nas [figuras 27 & 26] é possível verificar que a construção até principio do século XX nem sempre têm qualidade estética e construtiva.

Com o Estado Novo a construção ganhou robustez e o edificado ganhou uma estética monumentalista com dimensão política. Nesta altura há uma consolidação [figura 21&22] da zona de intervenção deste projeto com a construção da atual Praça 25 de Abril na Quinta da cerca do bolhão e a sua ligação com a estação num processo de sobreposição do tecido.

Nos anos 80, há um crescimento em altura nas avenidas 1º de Maio e Independência Nacional com a inflação imobiliária. Estes edifícios de habitação e escritórios, com galerias de lojas no rés de chão e caves com estacionamento são uma tipologia muito usada na época. É visível que são de construção barata, sem atenção há estética. Estas diferenças de cotas deixaram grandes empenas tipo “rabo de bacalhau” ainda hoje por resolver. De facto desde essa fase não houve mais período de construção e há uma degradação do parque imóvel em geral que coincide com a perda da importância da linha de comboio para o transporte automóvel.

[25]



[27]

[Figura 27]
Av. da Independência Nacional - Bou-
levard Original data desconhecida
[Fonte: Janela do Tempo Arquivo Foto-
gráfico Caldense]



[26]

[Figura 26]
Av. 1º de Maio data desconhecida
[Fonte: Janela do Tempo Arquivo Foto-
gráfico Caldense]

[Figura 25]
Av. 1º de Maio 2023
[Fonte: Autora]

024 Problemas Encontrados

O centro da cidade é poroso, com vazios criados por terrenos baldios e edifícios em ruína. A presença do automóvel faz-se sentir em qualquer lugar. É o meio de transporte mais utilizado dentro da cidade apesar de ter um raio pequeno e ser plana, onde a deslocação para qualquer ponto se faz em 10 a 20 minutos. Quase todos os grandes vazios urbanos são utilizados como parque de estacionamento, a área desta intervenção apanha quatro áreas nesta situação. [figura 31, 30, 29]

A falta de uma estrutura verde dentro da cidade é também notável, esta está concentrada no parque Dom Carlos e mata a sul, sem entrar nos interstícios da cidade. As únicas ruas com uma estrutura verde considerável é a Av. da Independência e a R. Vitorino Fróis .

O crescimento desproporcional de altura do edificado na Av. 1º de Maio e da Av. Independência, com a especulação imobiliária dos anos 80, deixou enormes empenas à espera de serem rematas.

Como é uma cidade pequena e não é demasiado movimentada, a informalidade com que se utiliza estrada/passeio é notável, na rotunda à frente da estação [figura 28] é possível observar o hábito de atravessar no ponto onde é mais perto, onde não seria possível colocar uma passadeira, por estar em cima da saída/entrada da rotunda. Pela cidade também é comum se estacionar no passeio em ruas apertadas e ver pessoas a andar na estrada. Fazendo o percurso pedestre inseguro e cheio de obstáculos.



[28]

[Figura 28]
Frente da Estação 2023
[Fonte: Autora]



[31]



[30]



[29]

[Figura 31]
Vazio Urbano 2023
[Fonte: Autora]

[Figura 30]
Colagem Interior do Quarteirão 2023
(estacionamento dos bombeiros)
[Fonte: Autora]

[Figura 29]
Colagem Frente da Estação 2023
[Fonte: Autora]

“A arquitetura não pode ser reduzida ao objecto e à sua forma é importante interpretá-la pela qualidade do espaços que projeta e de como a vida nesses espaços se manifesta.”(- Gehl 2010)



[32]



[33]



[34]



[35]

[Figura 32, 33, 34 & 35]
Av. da Independência 2023
[Fonte: Autora]



[36]



[37]



[38]



[39]

[Figura 39]
Rua da Estação
[Fonte: Autora]

[Figura 36, 37 & 38]
Av. 1º de Maio 2023
[Fonte: Autora]

025 Estratégia de Intervenção

Para reabilitar a zona e integrar a estação na cidade, são propostas várias intervenções para resolver a área e torná-la mais humana, uma nova estação com passagem sobre a ferrovia inferior, uma bolsa de estacionamento sobre passagem ferrovia superior, reabilitação do interior do quarteirão, da Av. 1º de Maio, Av. da Independência e Rua da Estação. Estas intervenções estão ligadas por um pavimento contínuo. Este elemento aglutinador tem um coberto arbóreo que, junto com o passeio uniformiza e orienta as pessoas no espaço, dirigindo-as entre as avenidas, movendo as pessoas entre o centro e as áreas mais degradadas aumento a sua potencialidade, com a estação no seu centro.

O pavimento é nivelado e acompanha a cota do terreno, para dar preferência às pessoas sobre os carros e facilitar o percurso a quem entra e sai da cidade pela estação com bagagem. As vias rodoviárias encontram-se a uma cota menor, e em zonas de intersecção com o passeio prevalece a mesma cota e tipo de piso do passeio, obrigando o abrandamento dos veículos como uma lombada. Estas intersecções são partilhadas com zonamento através da estereotomia do pavimento, assim é possível manter a organização dos veículos e dar flexibilidade aos pedestres e transporte ligeiro para mudar de direção e atravessar em qualquer ponto com prioridade.

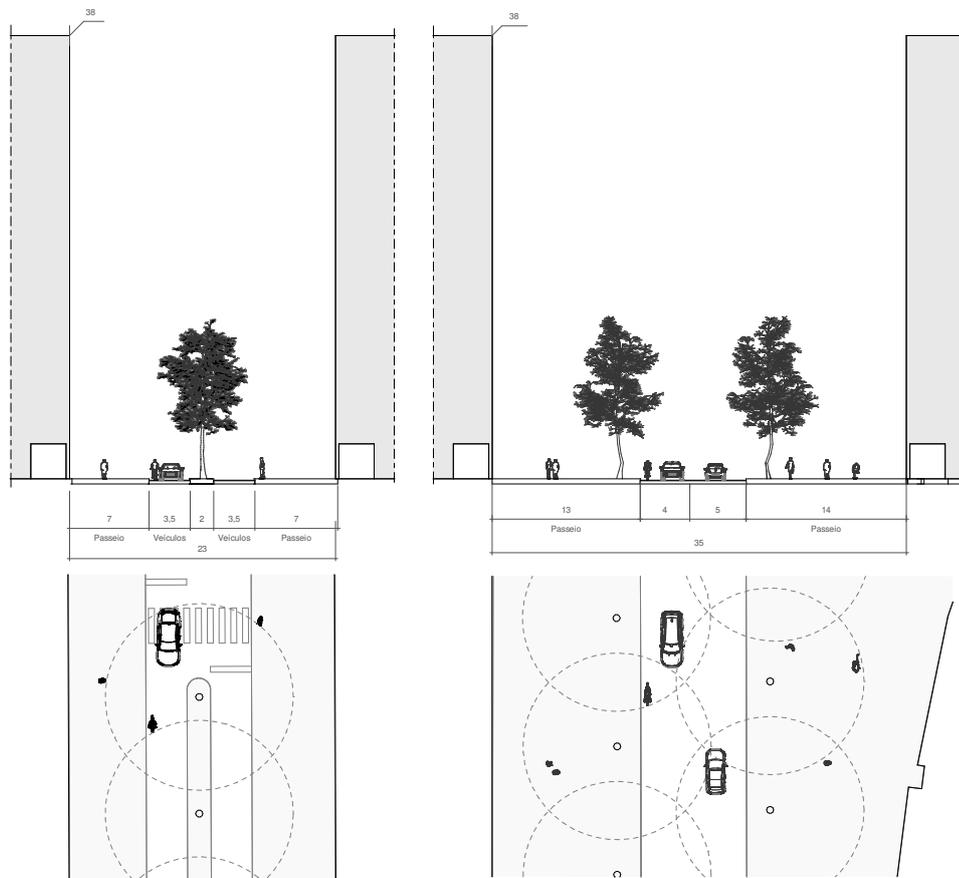
”o pavimento poderia constituir uma superfície de ligação por entre e à volta dos edifícios, mas nesse caso devia recusar-se ser apenas uma faixa de asfalto limitada por passeios”.“(...) a maior perda sofrida é a neutralização do pavimento, do espaço entre construção, que deixou de constituir uma superfície de ligação para se transformar numa superfície de separação.” (Cullen, 2007,p130)



[Figura 40]
Plano Geral da Intervenção
[Fonte: Autora]

026 Av. 1º de Maio

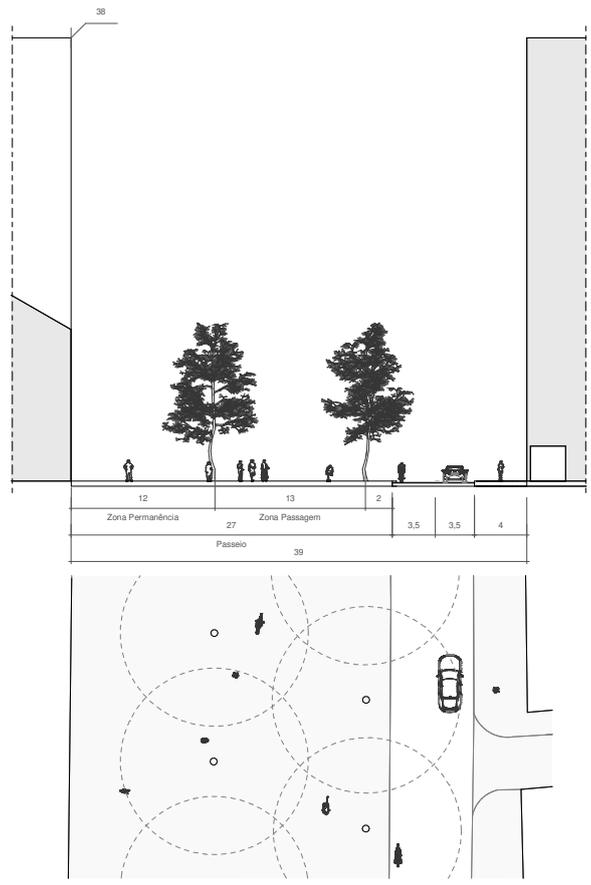
É proposto manter a simetria da rua, retirar os estacionamentos, aumentando a área de passeio. No topo da avenida com menos largura é proposto uma fila de árvores única central, para ser possível colocar árvores de copa maior e respeitar a distância aos edifícios. Junto da estação a avenida alarga e é proposto 2 fileiras de árvores intercaladas para as copas das árvores se tocarem. Esta dupla fila de árvores continua para a Av. da Independência, recriando a Boulevard antiga e guiando visualmente as pessoas entre o centro da cidade e a estação.



[Figura 41 & 42]
Proposta Av. 1º de Maio
[Fonte: Autora]

027 Av. da Independência

A intervenção nesta avenida teve como propósito claro recuperar a ligação da estação com o centro através da Av. Dr. Miguel Bombarda, repondo elementos que lembrem a Boulevard original de 1888. Foi alterado a localização do parque infantil para o interior do quarteirão. As duas vias foram unidas e os estacionamentos retirados, ficando com espaço para um grande passeio colocado do lado da rua onde seria possível ter mais sol. Há duas filas com cobertura arbóreo intercalado. Junto do edifício é a zona de permanência ou passeio mais lento, que permite aos intervenientes parar, reunir, conversar, ver montras, colocar esplanadas, entre outras formas de apropriação do espaço. Entre os troncos forma-se um corredor para quem se move mais rápido, em trabalho, de viagem, a fazer desporto, etc. As vias são para veículos e ciclovias partilhadas, mas a mobilidade leve teria liberdade para se deslocar de forma mais lenta no passeio.



[Figura 43]
 Proposta Av. da Independência
 Nacional
 [Fonte: Autora]

028 Requalificação Rua da estação

A atual rua da estação é delimitado pela linha férrea de um lado e edifícios maioritariamente de habitação no outro. É considerado o seu alargamento usando o terreno existente vazio ao lado da linha, que é propriedade da Refer. A rua seria transformada numa avenida com 2 fileiras de árvores maiores, que dão continuidade à Boulevard que começa na Av. da Independência, para aqui fazer o remate entre a zona central, com as zonas mais periféricas a norte.

No alinhamento da estação existente, com a mesma largura e cota de 10 metros, foram propostos edifícios com 2 pisos. Estes edifícios seriam para pequenos atelies de cerâmica, comercio, serviços ou restauração para trazer movimento para esta parte da cidade. A avenida é um “canal” assimétrico, onde há uma passeio maior, suficiente para ter uma área junto do edifício de permanência ou “zona lenta” e um corredor “rápido” entre as árvores, promovendo o seu uso para o running ou passeio de lazer.

A orientação da rua e a necessidade das habitações existentes apanharem luz, tornou esta assimetria necessária para ser possível ter árvores de grande porte. Assim, com 2 vias com sentidos diferentes, ainda foi possível colocar uma ciclovia e um passeio arborizado de menor porte que protege os ciclistas dos automóveis e os habitantes do novo movimento que a intervenção iria trazer.

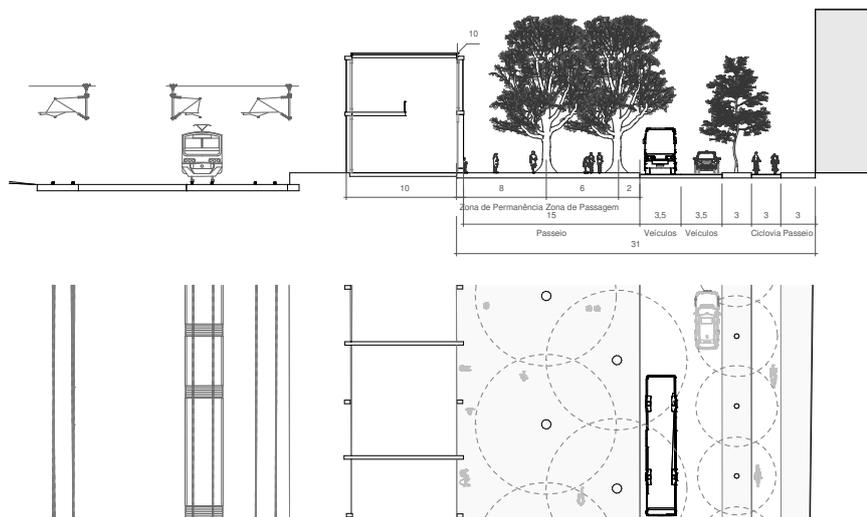
Referência

Requalificação do Largo de Santos e Av .24 julho por 92 arquitetos

Avenida assimétrica com a linha de comboio numa das margens, esta intervenção teve como objectivo aumentar a área pedonal e estrutura verde recriando também um boulevard antigo.



[Figura 44]
Requalificação do Largo de Santos e
Av. 24 de Julho,
92 Arquitetos
[Fonte: Habitar Portugal]



[Figura 45]
 Proposta Av. 1º de Maio
 [Fonte: Autora]

029 Estação

É proposta uma interface intermodal que contribui para a requalificação e sutura do tecido envolvente, com um passagem inferior entre ambas as margens que é usada também para acesso ao cais, uma bilheteira e uma loja de apoio. O acesso ao cais 1 é vedado com uma estrutura com portas que encerra à noite, deixando a passagem sempre disponível. As caixas de escadas e elevadores foram pensadas de forma a deixar passar luz natural para o interior do nível inferior. É retirada a ponte metálica que é usada à data de hoje para atravessar a linha entre as duas freguesias, esta levanta problemas por não ser acessível a mobilidade reduzida e a falta de luz durante a noite faz com que seja evitada.

Nas saídas há uma faixa para autocarros, taxis e zona pick up drop off.

É ainda considerada a redução das linhas de comboio para 3, 2 de passageiros e uma terceira para passageiros, carga e comboios de viagem direita que não parem nas Caldas

Tentou-se respeitar a imagem-memória do local ligada à história da estação na cidade, mantendo o edifício da estação existente, os armazéns e o restaurante antigo, atualmente propriedade privada da Refer em harmonia com nova estação coberta. Esta foi conseguida mantendo a cota do edifício original(-sem telhado) e os alinhamentos laterais, foi depois entendida ao limite do passeio com a faixa pick up drop off para proteger quem espera estes serviços. Esta cobertura atravessa a linha e é um elemento visual que indica travessia e pode ser visto facilmente a partir das avenidas que a circundam.

Referências

Railway Station St. Gallen, Giuliani Honger, Zurich.

Novo hall de chegadas, estação intermodal, com passagem pública inferior entre margens. Harmonia com a estação existente.

Neue Nationalgalerie, Mies Van der Rohe

Abstração da forma, simplicidade ao serviço da função

Interface Rodo-Ferrovário de Corroios

Elemento de articulação e requalificação do espaço público, em ambas as margens da estação, com passagem inferior que atravessa a linha de comboio e a autoestrada, “praça da estação”, espaços verdes e diversos logradouros. Refletindo o progressivo papel destas infraestruturas na coesão do território e criação de espaço público (Coelho & Santos, 2018, p111)



[46]



[47]

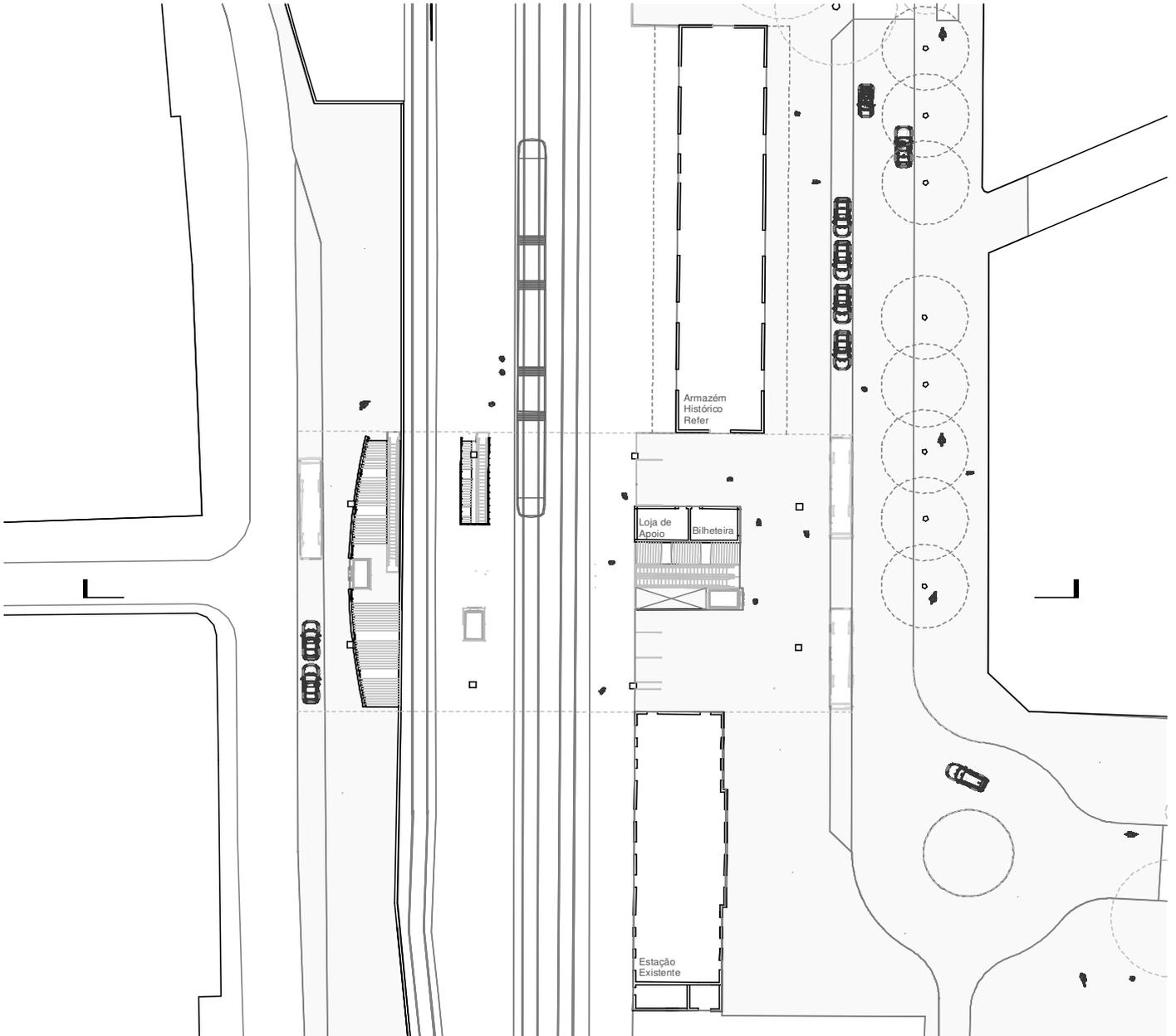


[48]

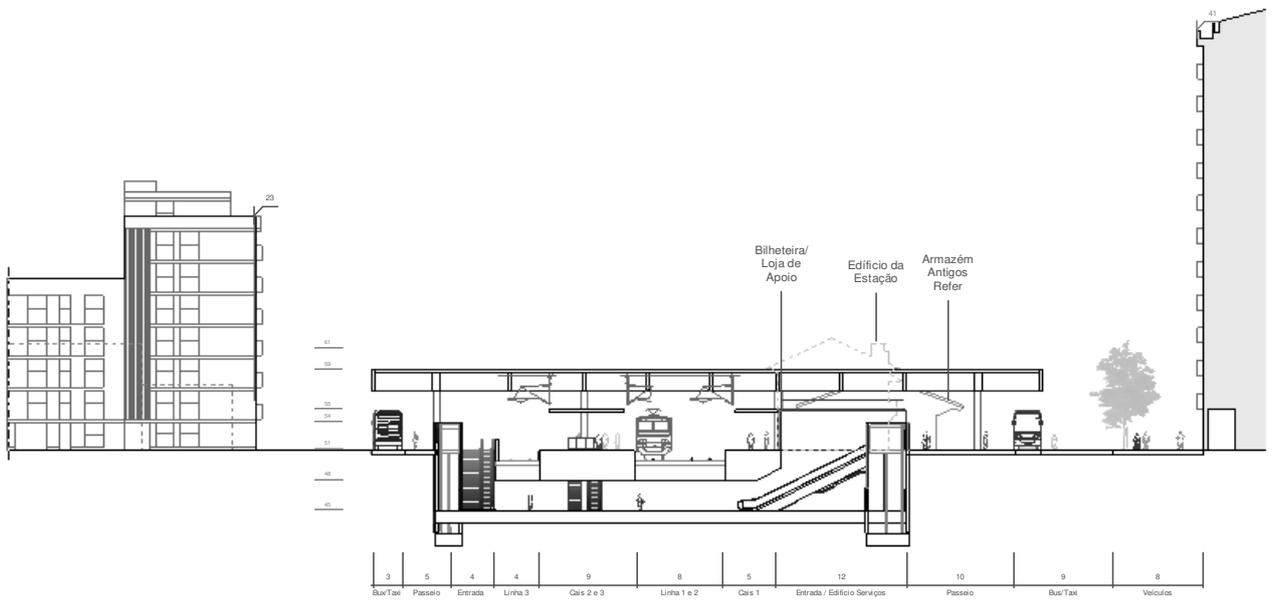
[Figura 46]
Railway Station St. Gallen,
Giuliani Honger, Zurich.
[Fonte:Giuliani Honger]

[Figura 48]
Estação de Corroios
[Fonte:Fertagus]

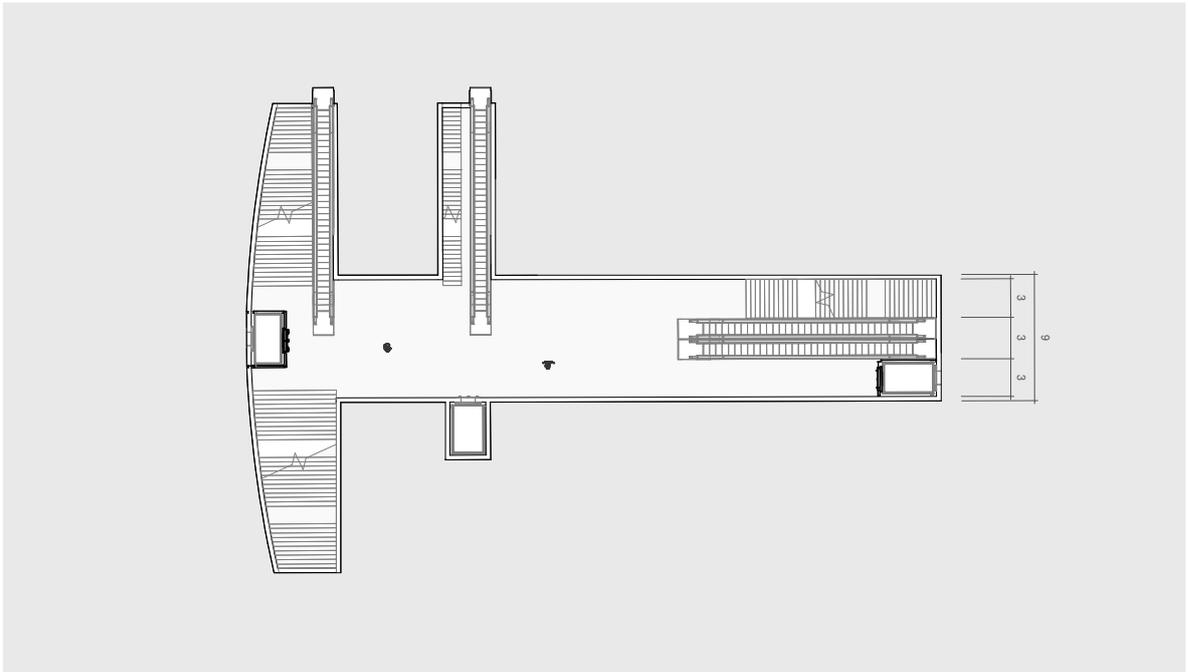
[Figura 47]
Neue Nationalgalerie,
Mies Van der Rohe
[Fonte:Archdaily]



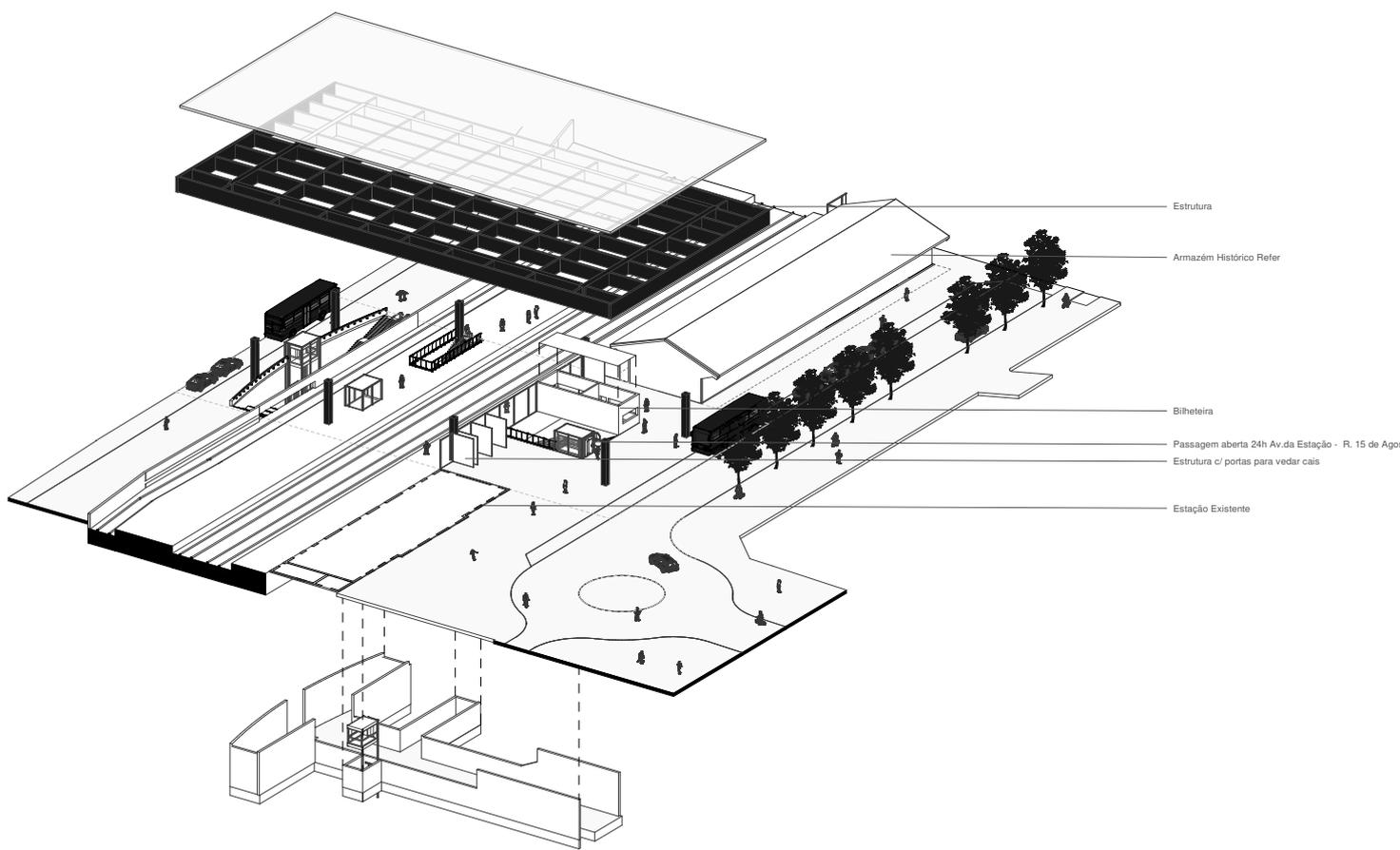
[Figura 49]
Planta Estação
[Fonte: Autora]



[Figura 50]
Corte Estação
[Fonte: Autora]



[Figura 51]
Planta Passagem Estação
[Fonte: Autora]



[Figura 52]
Isometria da Estação
[Fonte: Autora]

0210 Cobertura Parque de Estacionamento com Passagem superior

O vazio urbano existente no local começou por ser informalmente usado para estacionar, atualmente há planos para fazer aí uma bolsa de estacionamento e ser nesse local que os autocarros intra cidades operariam os seus serviços deixando de entrar no centro até à atual GAR. Os caldenses que se deslocam para fora da cidade de autocarro, poderiam deixar o veículo neste parque enquanto estão fora, assim como os visitantes que chegam à cidade pela autoestrada, reduzindo o tráfego no centro.

Neste sentido, a intervenção prevê uma cobertura verde inclinada para este parque, com uma passagem sobre a linha para a Av. da Estação na intersecção da Rua 1915.

Referências

Terminal Intermodal Campanhã, Arq. Nuno Brandão

A TIC funciona sob uma cobertura verde, foram criadas passagens sobre e ao longo da linha.

International Ferry Terminal, Yokama, Japan

Edifício como paisagem, espaço público na cobertura e a terminal de ferry funciona por baixo



[55]



[54]



[53]

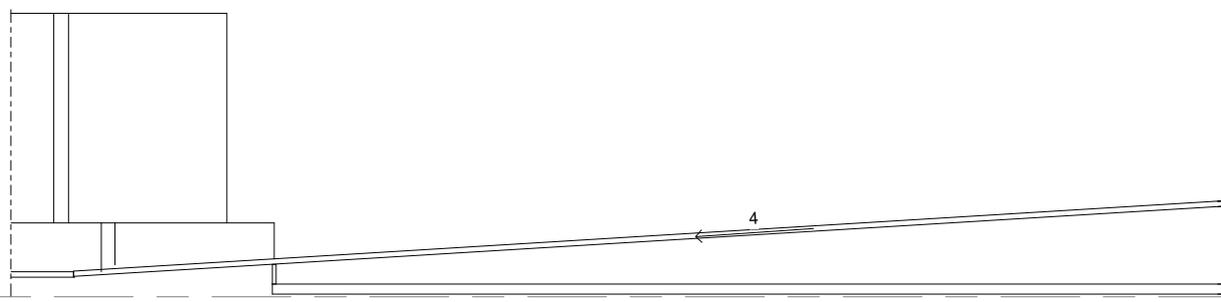
[Figura 55]
TIC Campanhã,
Arq. Nuno Brandão
[Archello]

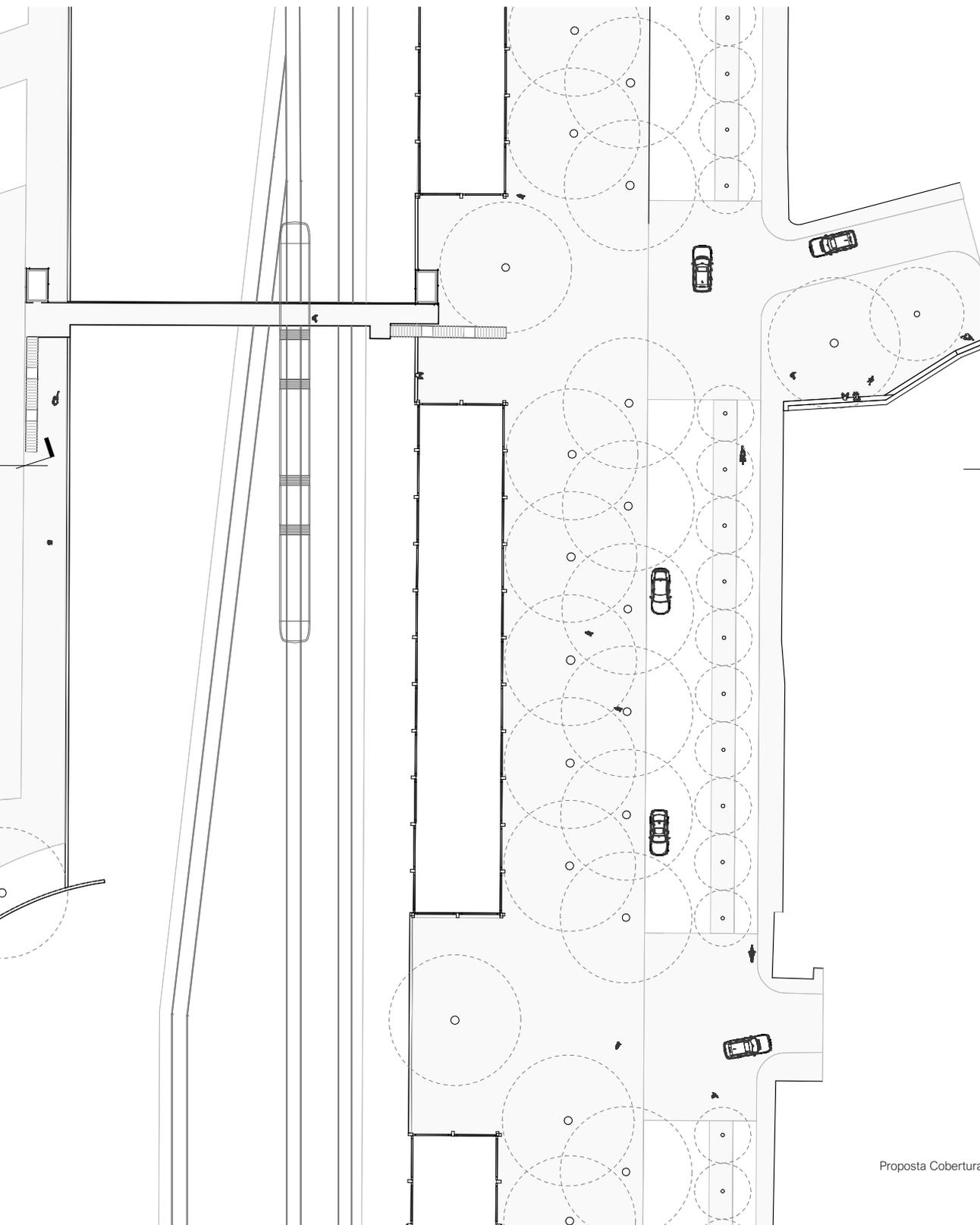
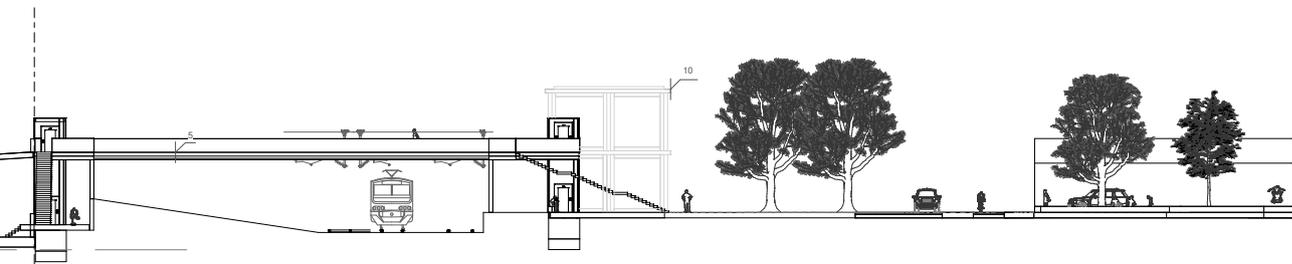
[Figura 53 & 54]
Foreign Office Architects Building as landscape.
International Ferry Terminal, Yokohama, Japan.
Foreign Office Architects Fotografia de Satori
Mishima
Streeter[fonte: Divisare]

70

58

49
48





[Figura 56]
Proposta Cobertura com Passagem
[Fonte: Autora]

0211 Interior do quarteirão

Requalificar o miolo do quarteirão, onde ficava o antigo quartel dos bombeiros, e hoje serve como parque de estacionamento. Simultaneamente praça e rua, o local receberia o parque de infantil da Av. da Independência, a continuação do piso e coberto arbóreo desta avenida e um assento em todo o comprimento de ambos os muros com trepadeiras que cobririam os muros da tardo dos edifícios que o compõem. A morfologia da cidade e o uso do espaço no interior dos blocos para criar espaços públicos e melhorar a articulação, é um conceito debatido mas de difícil aplicação. Estes espaços, rodeados de edifícios, estão protegidos tanto do trânsito como do vento e sol, que os torna confortáveis para lazer.

Referências

Parque Infantil, Arq. Van Eyck, Amsterdão

Aldo Van Eyck era contra o programa CIAM e criou vários parques infantis, que incentivasse a vida na rua e deixa-se as crianças brincar de forma segura.

Reconversão do Quarteirão do Chiado, Arq. Gonçalo Byrne

Uso do miolo do quarteirão para criar uma passagem e espaço público.



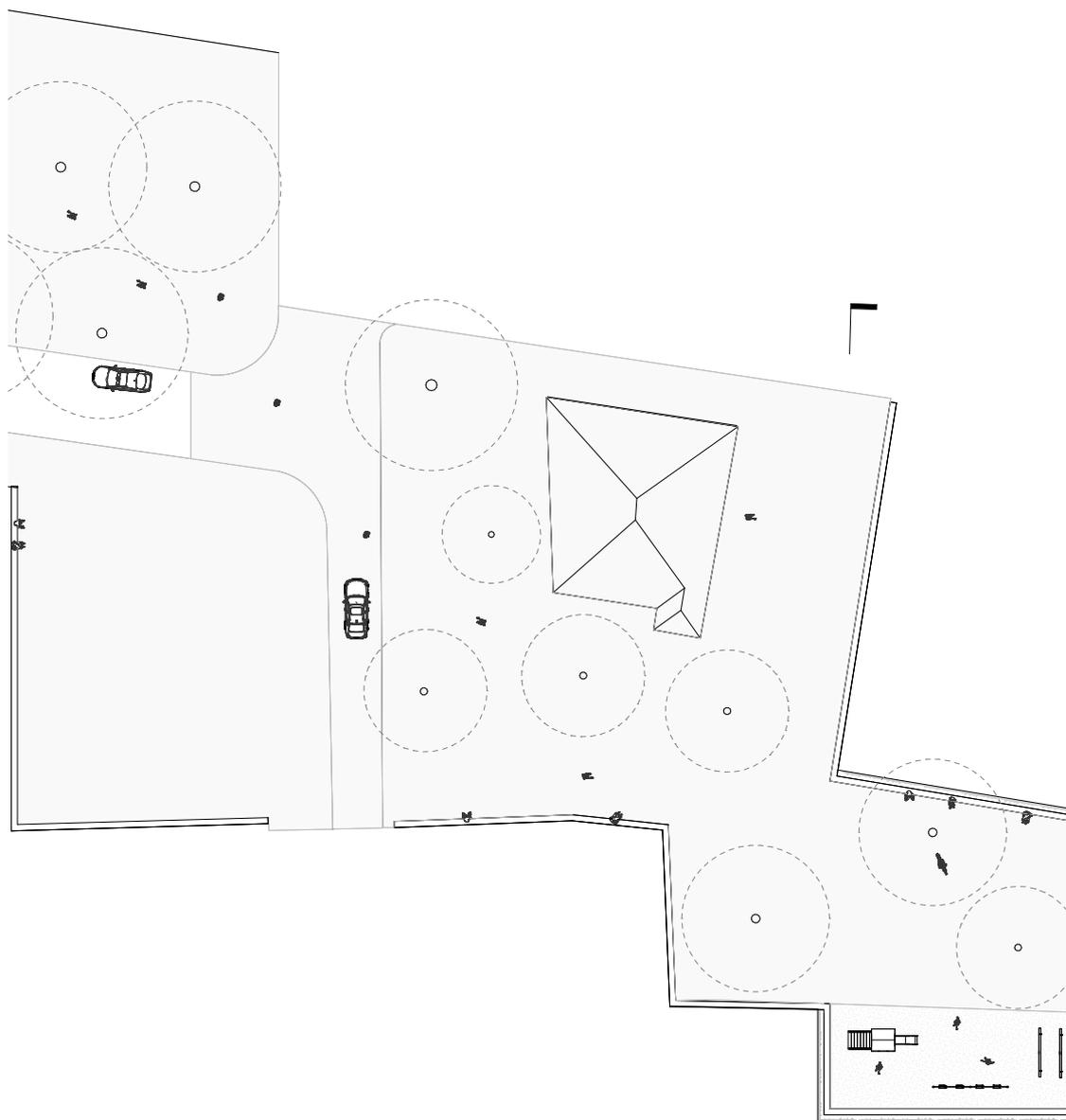
[57]

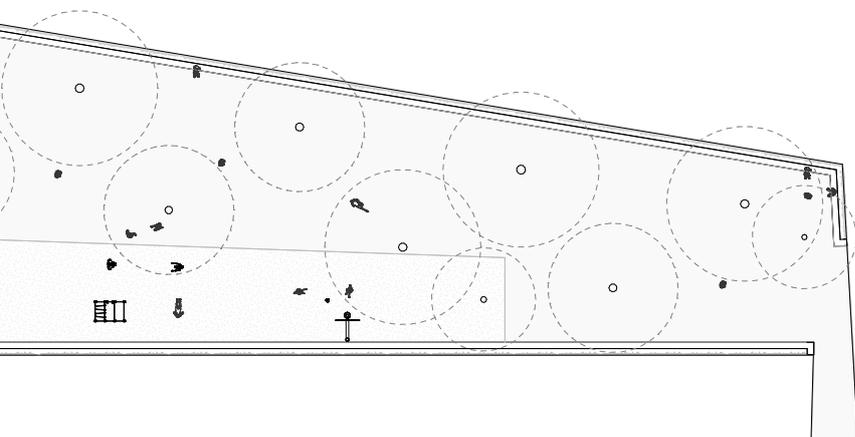
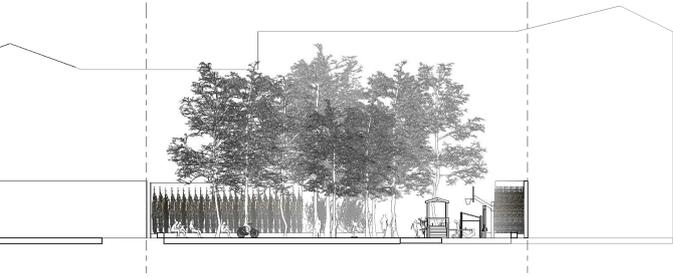


[58]

[Figura 57]
Playground de Arq. Aldo Van Eyck
(1994-2002) Arq. Gonçalo Byrne
[Fonte: GonaloByrneArquitetos]

[Figura 58]
Quarteirão do Chiado - Reconversion, (1994-2002) Arq. Gonçalo Byrne
[Fonte: GonaloByrneArquitetos]





[Figura 59]
Proposta Interior de Quarteirão
[Fonte: Autora]

Conclusão

Em resposta aos problemas das cidades modernas e face ao desafio energético que enfrentamos, procurou-se estabelecer uma continuidade entre a estação de comboio, o centro e as áreas fragmentadas da cidade. Através de um conjunto arquitetónico ligado por uma pavimento e o reforço do coberto arbóreo, e várias intervenções que mitigariam as discontinuidades do tecido da cidade. Esta intervenção melhoraria a qualidade do percurso pedestre e mobilidade leve, reduziria o impacto do automóvel e criaria zonas de permanência incentivando a apropriação do espaço, os encontros sociais e a vivência do espaço público pela população. A recriação da Boulevard e a nova Av. da Estação restabelecia a ligação continua com o centro para permitir padrões de percurso que estimulassem a economia local das zonas mais degradadas. Respeitando a “imagem-memória” do local e a sua identidade patrimonial e cultural.

O projeto pretende ser um catalizador de uma discussão sobre a arquitetura do espaço intersticial e o modo de fazer urbanidade em Portugal, apresentando um modelo de espaço público flexível e funcional capaz de criar valor para a cidade.

As dificuldades da aplicação deste modelo prendem-se com a mudança de paradigma de rua e hábitos de mobilidade português. E a dificuldade de financiamento de um projeto desta dimensão, mesmo criando retorno económico para a cidade.

Seria possível recriar este modelo em cidades portuguesas, principalmente de pequena a média dimensão, afetadas pelo PNI 2030.

Referências Bibliográficas

Usadas

- Bacon, Edmund N..1967. Design of Cities. New York.
- Calder, Barnabas. 2021. Architecture From Prehistory to Climate Emergency. Great Britain. ISB: 978-0-141-97820-8
- Coelho, Carlos Dia, et al.. 2018. O Tempo e a Forma. 2ª edição. Cadernos de Morfologia Urbana Estudos da Cidade Portuguesa. Lisboa: Argumentum
- Correa, Roberto Lobato. 2005. O Espaço Urbano. São Paulo
- Cullen, Gordon. 1971. Concise Townscape. ISBN: 972-44-053-3
- Davis, Colin. 2017. A New History of Modern Architecture. London
- Fonseca, Deolinda. 1981. Caldas da Rainha, Estrutura Funcional e áreas sociais. Centro de Estudos Geográficos. Universidade de Lisboa
- Gehl, Jan. 2010. Cities for People. Copenhagen.
- Goita, Fernando Chueca. 1982. Breve História do Urbanismo. Lisboa
- Jacobs, Jane. 1961. The death and life of great American cities. Nova York, Random House.
- Jallon, Benoit and Napolitano, Umberto. 2020. Haussmann's Paris. Zurich. ISBN 978-3-03860-219-4W
- Lefebvre, Henri. 1970. Le droit à la ville. Paris.
- Lynch, Kevin. 1960. A imagem da cidade.
- Montaner, Josep and Muxí, Zaida. 2011. Arquitectura y política. Ensayos para mundos alternativos.
- Panerai, Philippe. 1999. Analyse urbaine.
- Rossi, Aldo. 1984. The Architecture of the City. Cambridge, MIT.
- Seixas, João. 2018. Projecções de Lisboa. Lisboa: Caleidoscópio
- SIZA, Álvaro (1998), "Imagining the Evident", Lisboa, ISBN 978-989-99485-9-5, pp.90
- Wolfrum, Sophie and Janson, Alban. 2019. The City as Architecture. Birkhauser, Basel. ISBN 978-3-0356-1798-6
- Zumthor, Peter and Lending, Mari. 2018. A Feeling of History. Zurich. ISBN 978-3-85881-805-8

Consultadas

- Le Corbusier. 1929. Urbanisme. Paris
- BRANDÃO, Pedro – O Chão da Cidade – Guia de Avaliação do Design de Espaço de Público.
- ETH Studio Basel. 2015. The Inevitable Specificity of Cities. Zurich
- Lisboa: Centro Português de Design, 2002.
- Pinto, Paulo. 2018. Fundação e Arqueologia – Contexto e Discurso do Território Contemporâneo. 1ª edição. Lições de Arquitectura. Lisboa: Circo de Ideias
- Sudjic, Deyan. 2016. The Language of Cities. Londres: Penguin Books, Ltd.
- Alexander, Christopher, et al.. 1977. A Pattern Language: Towns, Buildings, Construction. New York.
- Poëte, Marcel. 2012. Introducción al urbanismo, la evolución de las ciudades: la lección de Antigüedad. Barcelona
- Groupe CIAM-France (Le Corbusier) 1943. La Charte d'Athènes. Urbanisme des C.I.A.M., Paris
- Le Corbusier. 1929. Urbanisme. Paris