

espaço público marginal

varanda hiperfuncional na cidade de Lisboa

Departamento de Arquitectura
Universidade Autónoma de Lisboa
Mestrado Integrado em Arquitetura

Tese de Mestrado
Ana Patrícia Neves Santos 20060316
Orientadores
Arq. Inês Lobo e Arq. João Vaz
Arq. Joaquim Moreno
Maio 2013

texto segundo o novo acordo ortográfico

pais,
diana,
avós,

todos os amigos,
bruno,
mafalda,
mia,
tiago,
zé,

professores
e professor telmo cruz

Lisbon is considered to be "the" City of the two shores, centered around the big void that the Tejo's Estuary is. A careful observation over its riverine public space reveals it as an unit of equilibrium amongst both shores, taking into account leisure and farming systems aggregated with the heavy transportation systems, seeking to offer a new dynamic relationship with the city itself.

The project analysis consists of five distinct but, complementary phases, working as a balance between the various functional aspects that we set out to analyse, they are: BALCONY, as a riverine public space; AEROPARQUE and its hyperfunctionality; RIVERINE PARK of TRANCÃO, as an interface between riverine cities; the CFET that serves as foundation of an innovative redefinition of mobility in and on the estuary; the CRET, as the connection of the various public and collective systems of the city to any construction associated with it. Whether this aspects are created or existing, they are integrated in a communicational and functional plan.

The increasingly need for coordination between architecture and public space and between its functionality and complementarity requires a reflection on the themes that are the city, its public and communal spaces. These spaces represent a socially active and changing reality, where people meet, communicate and relate to each other, completing the existing social bonds characteristic to the architecture as a support to the population and to the city. The "balcony" is applied as dialogue between the private and the public, as a liminal space in the city. It emerges as a phenomenon of interconnection system of diversified spaces, showing a noticeable relationship between the built object, often for personal use only, and its application. The City, its riverfront (in this case in particular), the water and urban park, emerges as a program of hyperfunctional direct relation to the estuary and the cities and all the symbolic concept.

keywords

AML; mobility; public space; riverine; balcony

A cidade de Lisboa é considerada "a" cidade das duas margens, centrada no grande vazio que é o Estuário do Tejo. Uma observação mais cuidada sobre o seu espaço público marginal, mostra-o como uma unidade de equilíbrio entre margens, tendo em conta os sistemas de lazer e cultivo, agregados aos sistemas "pesados" de carácter aéreo, fluvial e terrestre, oferecendo uma nova dinâmica da relação com a cidade.

A análise de projeto que será discurrida é constituída por cinco fases distintas mas complementares, funcionando as mesmas como um ponto de equilíbrio entre as várias vertentes funcionais que nos dispomos a analisar, sucintamente, VARANDA; AERO-PARQUE e a sua hiperfuncionalidade; o PARQUE MARGINAL DO TRANCÃO, como interface entre cidades marginais; a CFET, que alicerça um projeto inovador de redefinição da mobilidade fluvial no estuário e a CRET, ou seja, a interligação dos vários sistemas públicos coletivos da cidade a toda a construção que está inerente no que será demonstrado. Quer sejam elas criadas ou já existentes e adaptadas a todo o plano de conjunto e interligação comunicacional e funcional.

A necessidade constante e cada vez mais premente da coordenação entre a arquitetura e o espaço público comum e a sua funcionalidade e complementaridade, obriga a reflexão sobre o tema da cidade, dos seus espaços públicos e comunais. Espaços esses socialmente ativos e mutáveis, onde a população se reúne, abriga, comunica e dialoga completando todos os laços existentes e necessários á funcionalidade da arquitetura como base de apoio á população e á cidade. O conceito de "varanda" surge como um fenómeno de interligação do sistema de espaços diversificados, mostrando uma perceptível relação entre o objecto construído, muitas vezes para uso exclusivamente pessoal. A cidade, a frente ribeirinha (neste caso em particular), a água e o parque urbano que surge como um programa hiperfuncional de relação directa com o estuário e as cidades e todo este conceito simbólico.

palavras chave
AML; mobilidade; espaço público; marginal; varanda;

espaço público marginal

09 índice

013 varanda:

014 "cidade em casa"

016 "espaço coletivo"

018 "marquise do Ibpauera"

020 "masp, lina bo bardi"

022 "hiperfuncional"

025 Lisboa, centrada no estuário

031 aeroparque

035 baía de Montevideo . Paulo Mendes da Rocha

036 baía do Montijo .

039 varanda hiperfuncional. península do Montijo

040 aeroparque . aeroporto + parque

042 projecto

065 parque marginal trancão

068 "o lugar"

072 parque marginal do Trancão

076 projecto

094 cfet

099 relação cidade rio

101 "varanda móvel"

106 cret

111 circular em Lisboa

113 a metrópole que respira

117 Monsanto "pulmão verde"

119 circular hiperfuncional

conclusão

122 espaço público marginal





varanda

espaço público marginal



varanda . "cidade em casa"

A varanda, acompanha-nos desde o início da civilização até á atualidade, transportando consigo vários significados. Alpendre, loggia ou terraço são elementos de construção, da vida doméstica das cidades contemporâneas, que refletem práticas de habitação e da sua interação com o domínio público.

*"janela (...), loggia, varanda, (...), são palavras que servem para descrever as características essenciais de uma casa. (...) imagem e da funcionalidade urbana da casa: sua inserção no espaço urbano a partir da rua"*⁰⁰¹

A varanda surge como expressão da necessidade da população estabelecer contacto com o exterior, apresenta-se como uma extensão da casa para a cidade e da cidade para casa, na procura de um equilíbrio entre a sociedade e o indivíduo.

Poderíamos dizer que a janela tem o mesmo valor enquanto momento de encontro, mas dificilmente se preza "o estar lá fora". A janela é mais uma fronteira do que um momento de transição. Na janela não se está na rua, ou pelo menos não por inteiro. A varanda, por outro lado, permite "estar lá fora" sem, contudo, deixar o conforto e a segurança do lar. A varanda é posto de vigília, palco de conversas com o vizinho, onde temos um churrasco. Há um prolongamento do espaço privado da casa para o público da rua e da cidade.

Interessa valorizar a ambivalência deste tipo de espaço, enquanto ligação interior-exterior e a relação entre o indivíduo e os que o rodeiam. É nesta ambivalência que se encontra o equilíbrio entre estes dois universos opostos, a casa e a cidade. Da vida que corre lá fora e que se vivência dentro.

Ao mesmo tempo que preserva a identidade da casa enquanto unidade pessoal, relaciona-a com o domínio da cidade, o espaço público. É neste momento que as relações pessoais ou familiares, da casa, se cruzam com as relações impessoais ou formais, do imenso espaço público que é a cidade. São espaços naturalmente em conflito, onde a varanda surge como lugar de diluição. Marginal a esses dois domínios.



Espaço colectivo

Um dos principais temas de urbanismo contemporâneo, desde o final do século XIX é o espaço público. A pertinente discussão sobre este tema, leva á ruptura entre o público em relação ao privado. Fazer este diferenciamento conduz ao pensamento de relação entre o espaço privado de utilização pública e ao espaço público total, sem restrições.

A maioria do espaços na cidade, são públicos, no entanto, precisam da entidade privada para a sua gerência ou organização. Os museus, centros comerciais, aeroportos, estações de transporte e os parques. São espaços construídos na cidade, de acessibilidade limitada, contudo, requerem da utilização pública para a sua funcionalidade total. Entendidos assim estes espaços como espaços colectivos, onde a população dá ao espaço privado a sua valia de público.

"Dar carácter urbano, público, aos edifícios e lugares que sem isso seriam somente privados, esta é a função dos espaços públicos, urbanizar o privado, quer dizer convertê-lo em parte do público".⁰⁰²

A varanda surge como um "espaço colectivo" na cidade, onde se dissolve a relação entre o privado e o público, "onde a vida colectiva se desenvolve e recorda". Espaço que permite reflexões e relações que possam ser construídas e desenhadas entre o interior e o exterior, entre o público e o privado.

A varanda é a concepção simbólica associada a esse lugar, permite uma exata transição progressiva e inter-relação entre o privado e o público. Agrega sistemas das duas partes e possibilita a conexão fluida entre ambos. Surge da necessidade de articulação entre a arquitetura e o lugar, obrigando a reflexão sobre o tema que engloba a cidade e os espaços públicos que a constituem. Sobre o espaço público que é a cidade. Manuel de Solá-Morales, defende a importância dos espaços colectivos, que são privados mas no entanto dependem de usos públicos, dar ao privado o seu valor público.

⁰⁰² Manuel de Solá-Morales. *Espaos públicos e espaos coletivos*. São Paulo, 2001. p. 101-108



palácio das
nações

palácio dos
estados

teatro

oca

edifício da bienal

Marquise do Ibirapuera, Oscar Niemeyer

Marquise, projeto do arquiteto Oscar Niemeyer, tal como todo o projeto do parque Ibirapuera, onde esta se implanta. Surge como união dos vários equipamentos públicos colectivos do parque, nomeadamente, o edifício da Bienal de arquitetura de São Paulo, a Oca, o teatro e os Palácios das Nações e dos Estados. Marginal á confusão da metrópole, o parque Ibirapuera, gere grande fluxo populacional, garantindo várias zonas, desde verdes de lazer aos equipamentos culturais e de desporto. Como ponto de encontro da população, que, diariamente, vive a confusão exaustiva da metrópole ladeada de caos. Aproveitando o parque como refúgio para "respirar" e conviver. É um espaço colectivo na cidade, onde a tranquilidade do verde nos faz esquecer a cinzenta "correria do dia a dia".

Marquise, "verdadeiro traço de união entre os edifícios; o gabarito, a plástica e a disposição destes foram calculados de modo a obter um equilíbrio; nenhum deles devia sobressair, impor-se aos demais, eles deviam existir apenas em função de um todo, cuja parte central era, sem dúvida, o meio de ligação constituído pela marquise"⁰⁰³

A marquise apresenta assim um forte carácter de ligação que lhe confere um sentido de união entre os edifícios que compõem o parque e o próprio parque. Nos seus 600 metros de extensão oferece um espaço amplo e livre e no entanto abrigado e protegido. A sua ocupação varia, consoante quem a habita. Espaço onde as várias atividades se interligam debaixo de uma laje contínua em betão armado, cujo os pilares a pontuam como as árvores fazem no parque que a envolve. Aqui a população reúne-se, o rapaz faz acrobacias com o seu skate, a aula de yoga decorre, o senhor com o seu carrinho de bebidas descansa, ou simplesmente como lugar de passagem e abrigo, do sol ou da chuva que é tão instável na cidade.

Interessam-nos as características da marquise que lhe atribuem este carácter de espaço expectante, pronto a receber as atividades da vida d cidade e o carácter de espaço de ligação, de união de unidades da cidade. É na presença destes atributos que encontramos o espaço VARANDA, espaço esse que permite o diálogo e a relação entre diferentes ambientes ou realidades da cidade. Podemos chegar assim á conclusão de que tanto o parque como a marquise, são espaços colectivos, ganhando este carácter de varanda, no sentido que dialogam com os vários ambientes, tanto os da cidade com os do parque.



008 . MASP . jardim Trianon . São Paulo . Ana Neves, 2011



009 . MASP . vale do Trianon . São Paulo . Ana Neves, 2011



010 . MASP . "varanda". manifestação. Ana Neves, 2011



011 . MASP . "varanda na Paulista". manifestação. Ana Neves, 2011

varanda. masp . Lina Bo Bardi

MAPS, Museu de Artes de São Paulo, da arquiteta Lina Bo Bardi, 1957. O seu distinto vão livre, permite a relação entre o Vale do Trianon, Avenida Paulista e jardim Trianon. Lina, procurava oferecer um espaço coletivo á cidade, de uso público. O piso térreo surge como uma extensão do passeio público, apresenta-se como um espaço colectivo de encontro e de passagem.

Lina menciona, *"procurei apenas, no Museu de Arte de São Paulo, retomar certas posições. Até procurei (e espero que aconteça) recriar um "ambiente" no Trianon. E gostava que lá fosse o povo, ver exposições ao ar livre e discutir, escutar música, ver fitas. Até crianças, ir brincar no sol de manhã e da tarde."*⁰⁰⁴

Esta varanda pública, suporte arquitectónico e a grande infraestrutura, impregnada de possibilidades e adaptável para inúmeras atividades, que acolhe a população neste espaço edificado. Lugar de encontro e de troca.

*"Pensar em arquitetura como suporte para a vida".
"no volume de cima tudo é liso, polido, racional, industrial; do de baixo, dá-se lugar ao texturado, chamoso, irregular natural. Aéreo-profundo, vertical-horizontal, agudo-grave, cristalino-opaco, artificial, esse é o edifício de Lina: relações espectrais dialogam enquanto buscam a complementaridade."*⁰⁰⁵

Ou seja, o pensamento do espaço é executado e planeado a partir do seu diálogo com a população. Este espaço assume assim um carácter de ocupação efémero no sentido em que o carácter da atividade que o utiliza como suporte, varia consoante as vontades ou necessidades da população.

O projeto, resume-se á integração de soluções de "flexibilidade" e á possibilidade de se irem transformando consoante os ambientes que as circundam. Sendo as mesmas transformantes e transformadas em todo este ciclo de complementaridade.

Os exemplos da "varanda do MASP", Lina Bo Bardi e a "marquise do Parque Ibirapuera", Oscar Niemeyer, são exemplos de arquitetura cujo programa é indefinido, apesar de serem espaços de indeterminação programática, detêm um forte carácter arquitectónico e social na cidade. Marginais a vários universos e no entanto surgem como espaços de ligação equilibrada, apresentando-se assim como varandas.

⁰⁰⁴ Escritos de Lina em FERRAZ, Marcelo (org.) Lina Bo Bardi. São Paulo. Instituto Lina Bo Bardi e F.M. Bardi, 2008. p. 102.
⁰⁰⁵ Oliva de Oliveira. Repasses a depredação material e espiritual da obra de Lina Bo Bardi. Vitruvius. São Paulo. arquitextos 068.01, março 2012

varanda como espaço hiperfuncional

*hiper (prefixo) elemento que significa muito, em alto grau, além;
(grego hupér, acima, sobre)*

*funcional . (adj. 2 géneros) que diz respeito às funções de um
órgão ou aparelho; que estuda as funções; prático; utilitário; de fácil
aplicação ou uso; bem adaptado pela configuração e dimensões à
função respectiva; pronto para funcionar.*

Entrando numa vertente que é a pedra basilar do projecto apresentado, analisamos o conceito de varanda como espaço hiperfuncional, ou seja, um ponto de articulação entre os vários programas propostos. Abordamos todo este conceito de um ponto de vista em que o mesmo é um espaço onde o "habitar" implica a delimitação de um lugar, um limite material ou físico, criando a dualidade entre o exterior e o interior.

Varanda é assim entendida como espaço marginal á cidade, no entanto, não separado desta. Torna-se um posto de exposição, lugar de encontro eminente, espaço sociável, utilizado para o convívio e de lazer, da família e do viajante. Podemos referir, concluindo, que a varanda é um local pessoal e individual de observação e transição para o meio comum e publico que é a cidade. Visto simbolicamente de forma diferente por cada individuo mas com uma base utilitária semelhante.

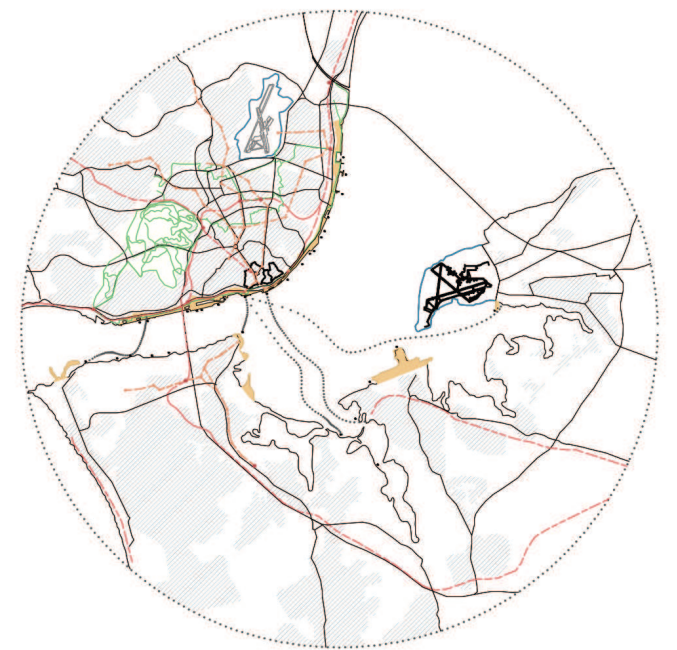
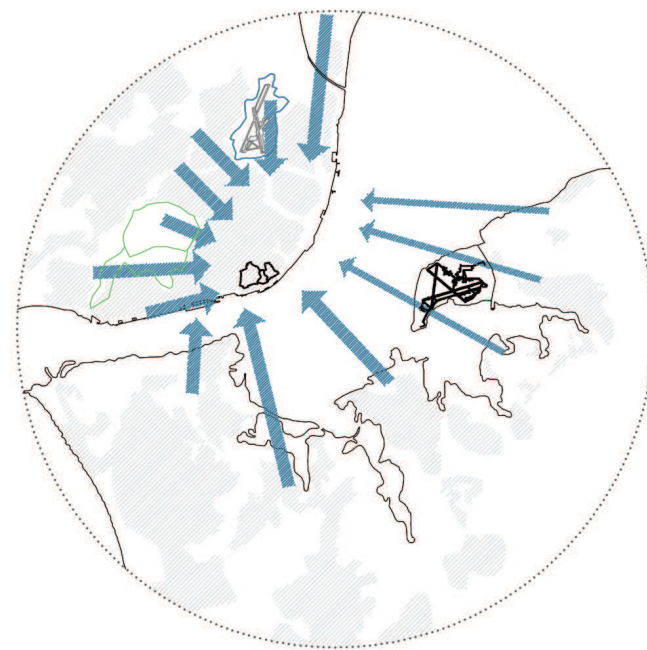
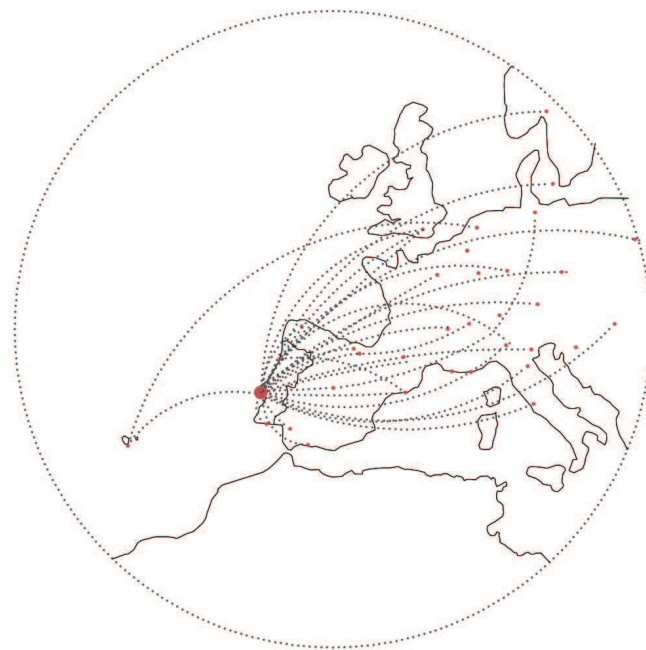
É deste ponto de partida analítico que propomos a inserção do adjectivo "hiperfuncional" á estrutura apresentada. É através da materialização deste conceito de varanda através do adjectivo hiperfuncional, que procurei os vários sistemas da cidade, rua-casa, porto-cidade, aeroporto-cidade e espaço de encontro, PARQUE, salientando sempre a funcionalidade do mesmo.

O conceito de Hiperfuncional transmite pela sua própria morfologia a elevação da funcionalidade, na sua forma de adaptação, praticabilidade e utilidade a um grau elevado e superior, fora do normal. Adaptando ao espaço em questão, a hiperfuncionalidade é transmitida pela íntima relação entre dois mundos opostos onde sobrepõem os sistemas complexos que compõem a cidade e os projectos. Desde a infraestrutura de circulação até ao parque público.

Esta hiperfuncionalidade, surge como necessidade de articulação da arquitectura com o lugar, tornando-os complementares e conjugantes um ao outro e não espaços totalmente distintos e autónomos como é comum na época actual. O projecto proposto engloba os vários sistemas e espaços colectivos que desenham e formam uma cidade, e obriga, a uma reflexão sobre o tema de conjugação e diálogo de espaços urbanos que englobam essa mesma cidade.

Lisboa,

centrada no Estuário



Introdução

A sua localização como ponto mais ocidental da Europa e as suas características geo-morfológicas, tornaram Lisboa, desde cedo um dos principais entrepostos entre a Europa do Norte e o Norte de África e mais tarde para o resto do mundo, América e Ásia.

Devido ao enorme dinamismo populacional é atualmente o principal gerador de tráfego do país, não só a nível local mas também a nível nacional e global.

A nível global, Lisboa foi reconhecida como principal destino turístico Europeu, ao gerar grande entrada de fluxos. O transporte aéreo e marítimo, assumem um importante protagonismo ao nível comercial e turístico. Que representam larga quota de mercado no geral das ligações existentes. Localmente, é composta de canais terrestres complexos, que assumem a artificialização do território e a especulação sobre os mesmos. O que leva a que deixe, pela cidade, espaços obsoletos, sem carácter, no entanto potencializadores de algo. Como são exemplo a criação de viadutos e a forma como cortam a ligação e tornam a sua envolvente desarticulada.

Lisboa, "não como um território de anulação de diferenças, mas como um território de harmonização das diferenças" ⁰⁰⁸mgd

Esta premissa é o ponto de partida para a necessidade de projetar um novo equipamento de escala global, neste caso um aeroporto hiperfuncional, como auxílio ao aeroporto da Portela e que corresponda a todas as necessidades metropolitanas da cidade de Lisboa, tendo em conta a sua expansão e evolução nos mais variados sectores. Como são exemplo o industrial e turístico, sendo este último um estandarte recente a nível europeu com a obtenção de reconhecimento internacional. O que por si leva a um aumento constante dos fluxos turísticos e económicos da cidade. Neste patamar progressivo poderemos também salientar o porto, como destino civil, comercial e turístico em desenvolvimento e expansão.



Lugar . cidades marginais

Montijo e Sacavém, surgem no mapa como cidades marginais ao grande vazio Estuário e às principais vias terrestres que circundam a cidade. Território inicialmente rural e produtivo, que foi crescendo com algumas condicionantes geográficas, de povoamento e de equipamentos urbanos que marcam, atualmente, o seu carácter urbanístico e social. São áreas alheias de espaços públicos colectivos, de espaços comunicacionais e de uma rede eficiente de transportes e locomoção. São zonas que nasceram ao longos dos principais eixos de circulação, sendo fortes pólos geradores de fluxos pendulares de transporte individual e colectivo. No entanto, são cidades que se encontram numa das regiões, a nível nacional, de maior fluxo e densidade populacional.

Espaço Público Marginal

A proposta passa pela criação de novos espaços públicos, interligados com os existentes, associados aos equipamentos de mobilidade civil e comercial em todas as suas escalas. Com isto, centrar Lisboa no estuário do Tejo, uma cidade que respira, moldando-a a uma vertente ecologicamente preocupada através da devolução do carácter primordial das margens, como espaço público e percorrível, á população.

Território

O sistema infraestrutural de transporte e indústria, definiu a metrópole e as suas margens, materializando o território com as vias rápidas e pólos industriais, que delimitaram o encontro entre a população e a sua frente ribeirinha. Sucessivos aterros e erros de construção "destrutiva" deram o carácter linear á margem Norte, mostrando-a "artificial" e "desconexa", desde Pedrouços á Doca dos Olivais, delimitando o contacto entre o território e a população. Nesta perspectiva apontamos a foz do Trancão como o único espaço onde o carácter primordial da margem se apresenta ainda "natural" e com possibilidades imediatas de ser dinamizado. A Sul a frente de rio apresenta-se como um atenuar de espaços urbanos e industriais com espaços de carácter natural, praias, sapais, lezírias e campos agrícolas. A Península do Montijo, completamente reservada ás atividades militares da Base aérea nº6 que ocupa. Surge como uma e excepcional oportunidade para a instalação de um equipamento hiperfuncional que interliga os vários sistemas da cidade ao mesmo tempo que permite devolver á população toda esta frente de rio.

aeroparque

varanda hiperfuncional







Baía de Montevideo . Paulo Mendes da Rocha

"O problema urbano era evidente: a cidade inteira, em suas comunicações, tinha que girar em torno da baía, tendo-a como um entrave a ser superado. A intenção do projeto foi justamente inverter o problema, fazer a cidade dirigir-se a ela de modo concêntrico, incorporando essa superfície de água."⁰⁰⁶

Um exemplo prático de conjugação entre os vários sistemas e espaços surge na obra de Paulo Mendes da Rocha em Montevideo. Espaço em que o arquiteto pega numa área com necessidade de requalificar e numa problemática de conjugação de espaços e cria uma baía em que envolve a centralidade á restante cidade, tomando a baía como pólo de atração da mesma.

O desenho da Baía de Montevideo, passa pela criação de interfaces retilíneas de maneira a expor a nitidez de construção, substituindo antigos sapais lamacentos por circuitos marginais, pontões, que traçam a cidade e o seu encontro com a água. Devolvendo o seu carácter público á margem, de relação entre o homem e a natureza, da ideia de vida das cidades.

O propósito de projeto para o "aeroparque", de carácter hiperfuncional, passa pela analogia do tipo de intervenção utilizado pelo Arquiteto Paulo Mendes da Rocha, da tentativa de devolver as frentes de água á população.



Baía do Montijo

Baía do Montijo, é dona de uma ótima localização geográfica, perante a cidade de Lisboa. De carácter central e como ponto estratégico. Está situada na margem sul do Estuário do Tejo, a partir da reentrância de um braço de rio. Braço esse que une, através da presença da água, várias cidades Montijo, Moita e Barreiro. Apesar de estabelecido perante uma enorme extensão de água que funcionava como elemento conector e comum, estas cidades viram os campos agrícolas e antigas quintas, substituídas por áreas industriais e loteamentos desarticulados e sem plano urbanístico, carenciados de infraestruturas de transporte e equipamentos de espaço público. Levando a criação de um estereótipo de cariz negativo que influencia diretamente o investimento e funcionamento de toda a região. Industrialmente a região está a perder fulgor e apenas é marcada em grande escala pelos aglomerados urbanos, indústria química no Barreiro e agropecuária no Montijo.

Situada na margem sul, a baía apresenta na sua composição uma dinâmica composta maioritariamente por bacias e planícies, terrenos arenosos, que se baseiam na sedimentação de areias depositadas no leito do Tejo. As características geográficas, sociais e geológicas formam uma conexão entre a ocupação do espaço e as suas características primordiais. Uma ligação que gera uma articulação constante onde a densidade de construção e instalações industriais se cruza com a ocupação dos solos agrícolas, ou seja, é uma área que conjuga toda a paisagem que compõem as lezírias, os sapais e praias fluviais ao mesmo tempo que comporta os sistemas de infraestruturas que compõem as ligações entre as várias cidades e as várias infraestruturas do porto de Lisboa, que, no entanto, não retiram o carácter sinérgico total de relação directa com a margem e envolvente.

O projeto proposto visa aumentar esta sinergia constante entre as duas vertentes, criando também espaços articulados que possam permitir á população viver o espaço, viver a baía e colocar o transporte público no itinerário constante da população. Analisando o tipo de intervenção, podemos salientar como característica o facto de o mesmo englobar os diferentes espaços urbanos, semiurbanos, públicos, privados e cidadãos. Potenciando desta forma as suas características funcionais, cívicas, turísticas e comerciais.





imagem 016 . Carta Topográfica Militar Montijo . 1836



imagem 017 . Carta Topográfica Militar Montijo . 1936



imagem 018 . Carta Topográfica Militar Montijo . 1943



imagem 019 . ortofotomapa Base aérea nº6 do Montijo . Ana Neves, 2013

varanda hiperfuncional . Península do Montijo

A península do Montijo, hoje ligada á atividade militar, detém de uma ótima localização geográfica e capacidade de crescimento, para a extensão de um grande equipamento infraestrutural público de escala global, aeroporto, dando maior dinâmica á cidade, Montijo, e as restantes que desenharam a sua Baía e o Estuário.

A zona atual da península do Montijo, é marcada por uma horizontalidade verde presente na mata da Base aérea e eminentemente agrícola dos campos do Montijo, Samoco e Alcochete junto ao seu limite. Nas margens é limitada pela areia e sapais, onde o azul do Tejo se confunde com o do céu. No entanto, espaço com pouca utilização pática atual mas com vontade e capacidade de se voltar para a população.

A ideia passa por através do construído, de significado varanda, de acolher, marginal a dois mundos que se apresentam opostos na cidade, a infraestrutura complexa do aeroporto e o parque, como um espaço público colectivo. Apresentando-se assim como um conjunto hiperfuncional, que pressupõe um programa específico, de utilização pública, com o intuito de desenvolvimento local, regional, nacional e até global. O seu desenho como projeto urbano permite desenvolver projectos á escala total de cidade.

aeroparque . aeroporto + parque

aeroporto

*"Num mundo cheio de caos e irregularidade, o terminal parece-me um refúgio de elegância e lógica, valioso e intrigante. É o centro imaginativo da cultura contemporânea."*⁰⁰⁷

No livro o autor faz um narração breve, apesar da "semana ter sido longa e agitada", onde faz analogia aos vários mundos do aeroporto, de quem chega, de quem vai e de quem trabalha. Histórias de o dia a dia de um terminal de aeroporto. Onde o terminal acaba por se tornar "um refúgio de elegância", tentando criar espaços generosos e uma ambivalência entre mundos.

O aeroporto é um lugar de encontros de desencontros, de sonhos, de decepções, de alegrias, de tristezas, de despedidas, de recepções e solidões, enfim de todas as emoções. É o primeiro impacto com o lugar. as primeiras imagens, as primeiras pessoas, os primeiros olhares de um lugar. Estar em aeroporto é viver em estado de emoção em toda a sua amplitude. Significa um mundo de descobertas que surgirá depois do avião subir e descer em algum lugar. O aeroporto é, o início e o começo de todos os sonhos e de todos os prazeres de se viajar e de se conhecer mundos, paisagens, gentes e culturas diferentes.



imagem 020 . "chegadas", Alain de Bitton .Uma semana no aeroporto. Um diário de Heathrow. p. 125



imagem 021 . "o mundo de quem trabalha" . Alain de Bitton. Uma semana no aeroporto. Um diário de Heathrow. p. 124

parque

"uma forma de espaços públicos maiores, de implantação e tamanhos fortuitos, que o desmantelamento de chácaras ou instalações obsoletas permitia apropriar a cidade." ⁰¹⁰

Parques sustentam e organizam a malha urbana criando uma relação de interdependência e de reequilíbrio do ciclo hidrológico urbano. Espaços criados por vegetação, praça e equipamentos públicos necessários. De atividades de carácter mais erudito, ao estudo, á cultura popular, locais ou turistas. Como parte integrante da cidade, onde os espaços verdes urbanos tem um papel crucial na estrutura ecológica urbana essencial e funcional na cidade. Associados á qualidade de vida dos cidadãos com a sua envolvente natural e preservação do ambiente urbano. São espaços colectivos, como pontos de confluência de fluxos, tanto de lazer como de trabalho, campos agrícolas, onde as funções urbanas de resenrolam.

Associar estes dois mundos distintosv unidos no mesmo lugar, onde o sistema urbano e infraestrutural barulhento do Aeroporto se dilui nos espaços verdes do parque, que surgem como desafogo, com o intuito de um maior equilíbrio entre o território e o aumento do bem-estar da vida das populações. O parque aparece de forma a estabelecer o contraponto entre a estrutura edificada e o espaço livre descodificado. Chegar a Lisboa através da água e ter como primeiro impacto o verde parque.



imagem 022 . lago do parque ibirapuera . Ana Neves, 2011

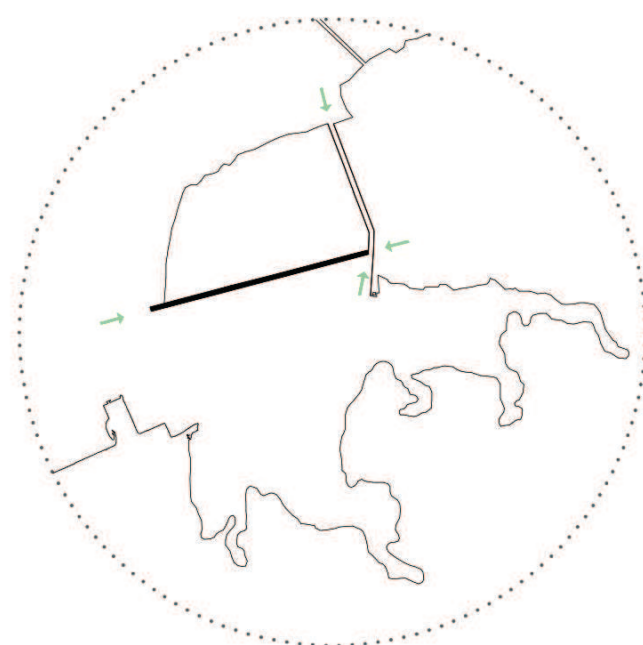


imagem 023 . rock-in-rio Lisboa. Ana Neves, 2006

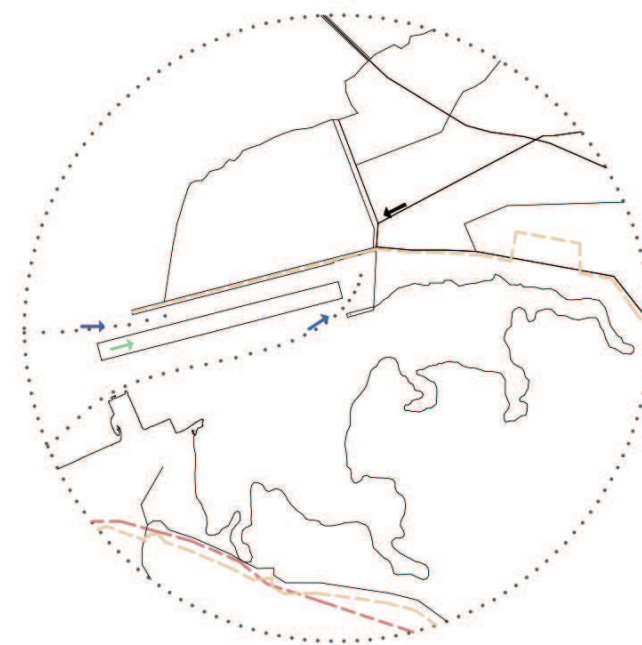
⁰¹⁰ Manuel de Solá-Morales. *Espaos públicos e espaços coletivos*. São Paulo, 2001. p. 102



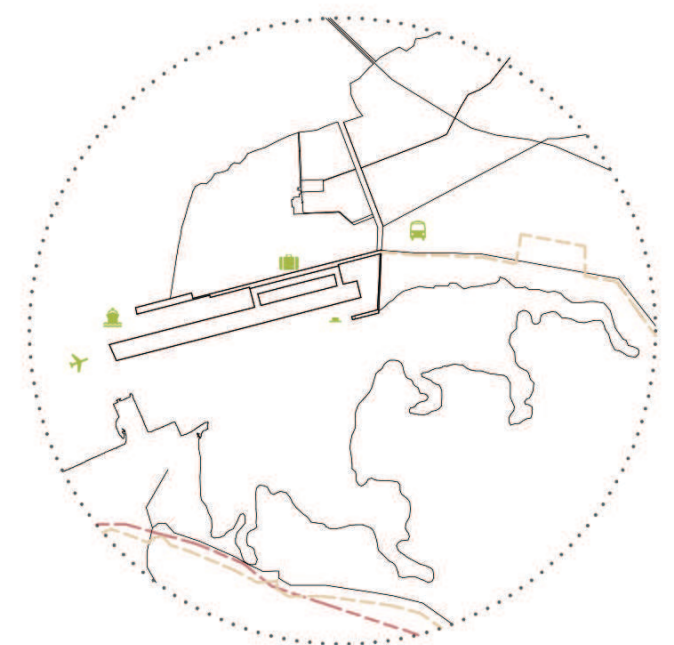
baía do montijo. atual



*recorte linear de circulação.
separação da Península por um canal. ilha colectiva no estuário.*



*definição da circulação dos vários tipos de transporte, aéreo, fluvio-marítimo
e rodoferrviário.*



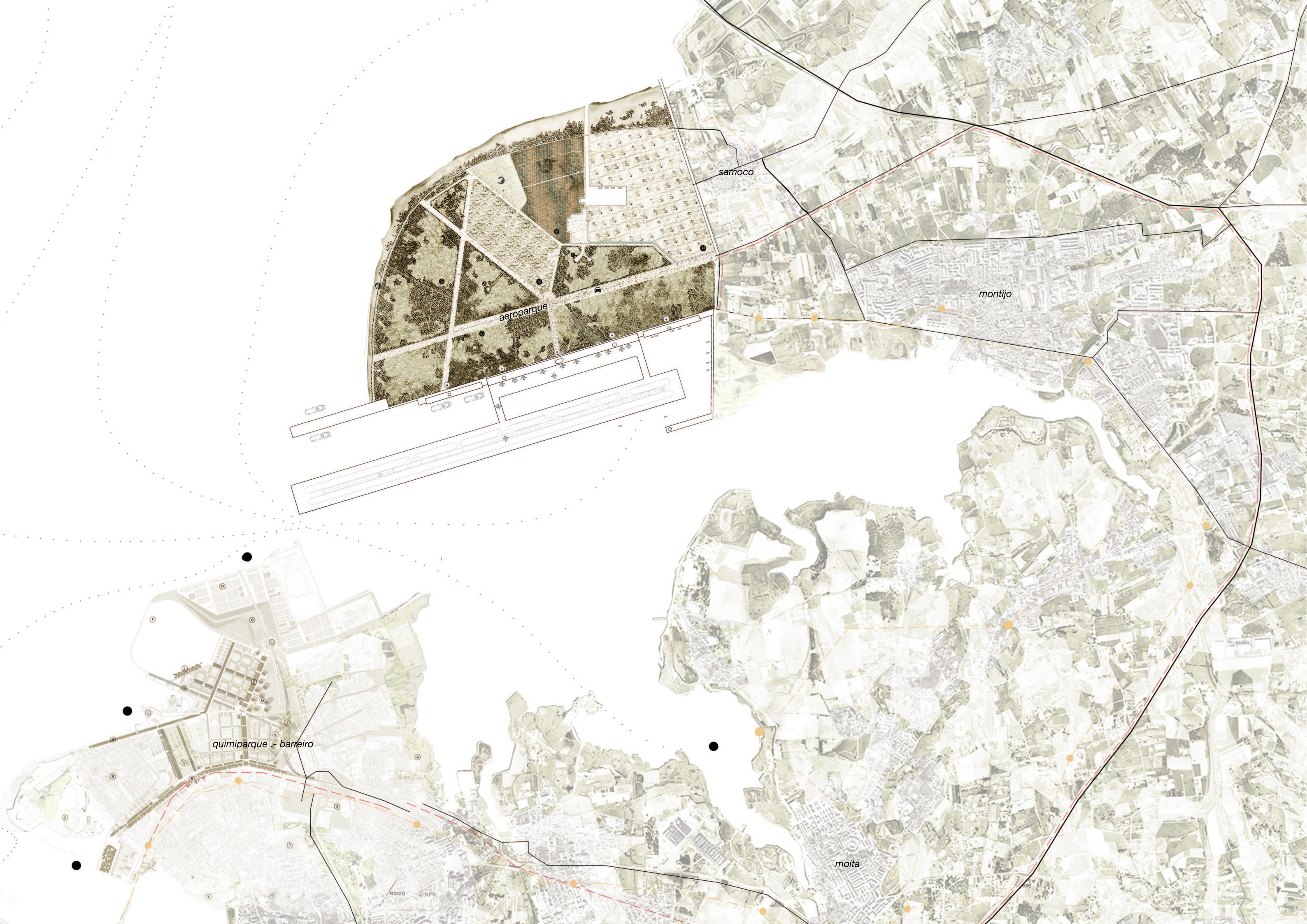
*diversidade programática. união dos vários sistemas da cidade em uma
laje "pública"*

Aeroparque

A forma de intervenção visa, um remate linear no lado sul da península do Montijo, através da criação de uma grande plataforma pública, de forma a recuperar e aspirar a projeção da metrópole e das sua envolventes a nível regional e mesmo nacional. É através deste recorte físico e programático específico que pressupõe a manutenção de políticas urbanas públicas potencializadoras do desenvolvimento da cidade no seu conjunto. Reduzindo os estereótipos e condicionalismos existentes no desenvolvimento deste tipo de infraestrutura. É ainda feito um recorte no lado este, por um cabal, formando uma ilha colectiva no Estuário do Tejo.

O seu desenho como projeto urbano permite desenvolver articulações de escala metropolitana, sem no entanto, transformar a totalidade numa forma de projeto ideal, de forma definitiva. Supõem grande dimensão de impacto ao longo do tempo, demarcando um equipamento infraestrutural de grande escala de transporte, aéreo, marítimo-fluvial e rodo-ferroviário para a Baía do Montijo.

À partida poderia ser visto como potencialmente nocivo ao desenvolvimento de áreas e vida urbana, contudo apresenta-se como elemento estímulo de desenvolvimento social, económico e estrutural.



samoco

aeroparque

montijo

moita

quimiparque - barreiro

RISCO

NPK