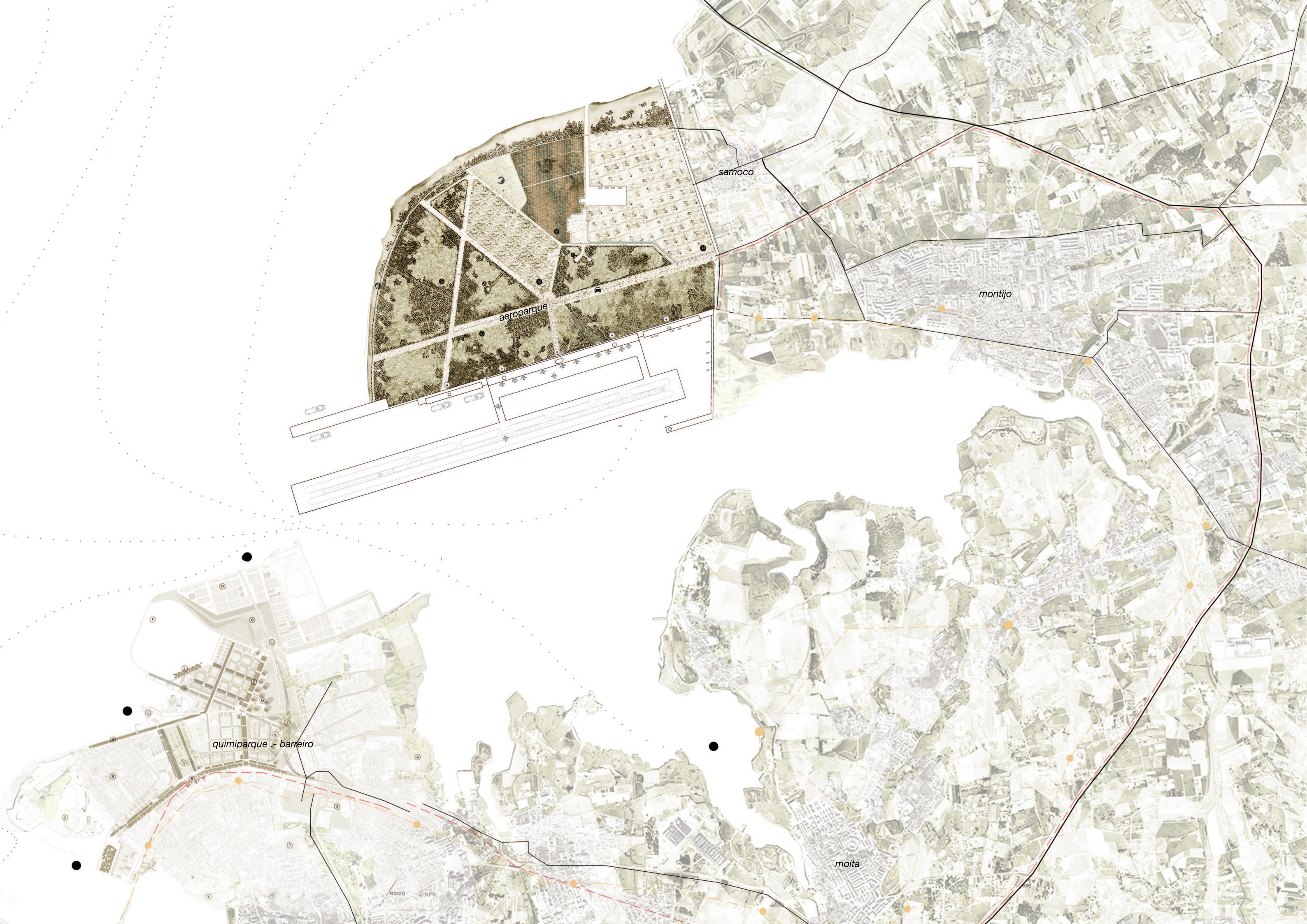




samoco

aeroparque

montijo

quimiparque - barreiro

moita

RISCO

NPK

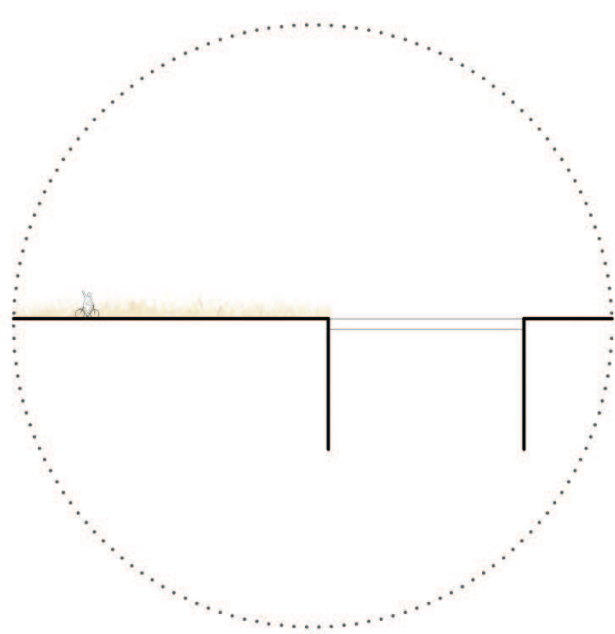


o Aeroparque, é então uma entidade pensada tendo em conta a conjuntura atual e previsão real de um futuro próximo. Em conjunto com o projecto da Quimiparque, dá uma nova visão sobre o desenho da baía, devolvendo através do construído a margem como espaço público marginal á população e a toda a metrópole.

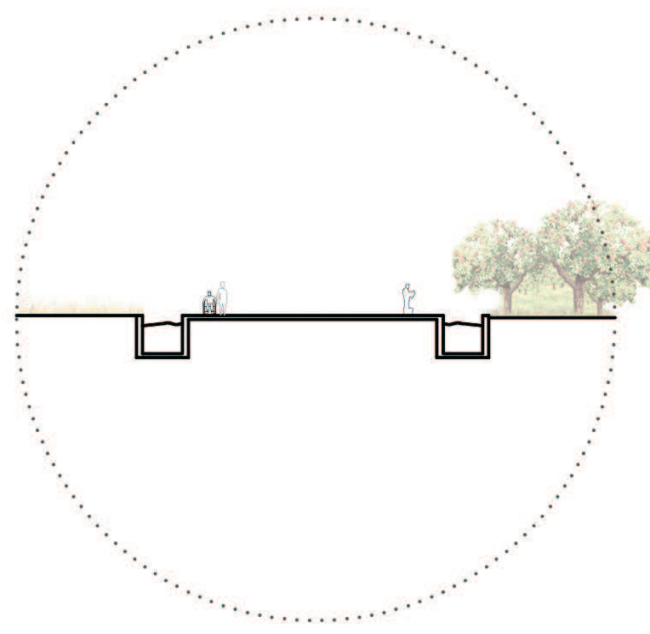
Articulando-o com as várias vertentes públicas e privadas de carácter urbano, desde a paisagística e utilitária ás ligações ferroviárias e marítimas circundantes á área de Lisboa. Articulando a circulação fluvial do estuário do Tejo, dinamizando e cariendo um circuito completo de interligação entre as duas margens dentro destas, entre vários e distintos locais cujo acesso atual é difícil através de meios públicos de transporte.

Objecto de grande perenidade, que ao longo do tempo tem impacto no desenho da urbe. Torna-se catalisador de vida e movimentação urbana. O que cria uma íntima relação entre o objecto construído, o parque envolvente e a água, através de percursos que os relacionam a partir de jogos de encaixe dos vários programas apresentados.

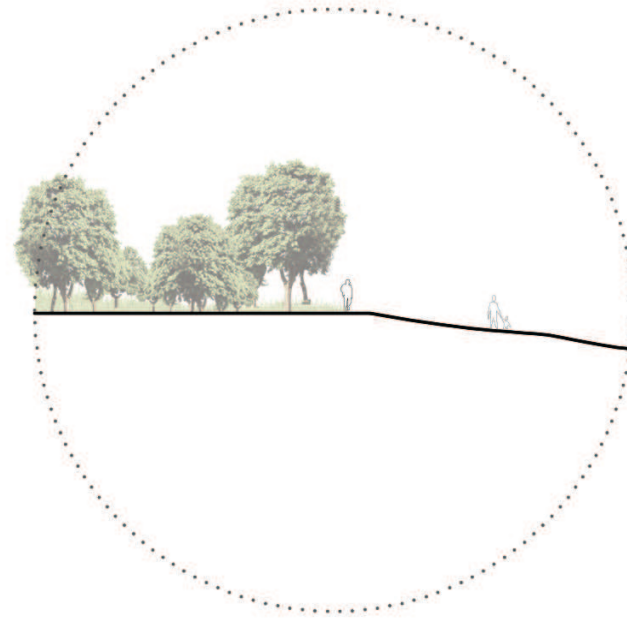
A sua composição realça o primeiro impacto com o lugar. Hipótese de aterrar em Lisboa, através da água, onde os caracteres naturais sobrepõem o edificado, e depois de aterrar continuar a disfrutar deste ambiente natural através de um parque de carácter urbano e recreativo.



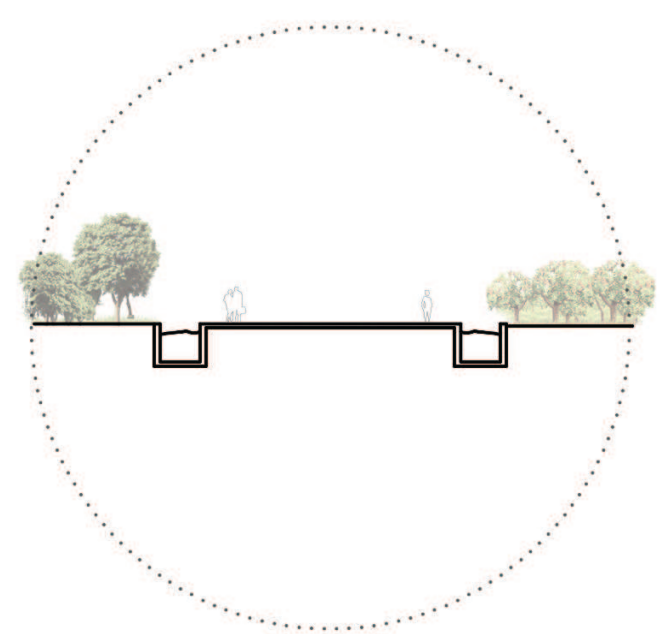
canal principal. extensão dos campos agrícolas.



campos de cultivo recreativo. canais de rega.



parque urbano . praia



parque urbano . campos de cultivo recreativo.



ambientes do parque

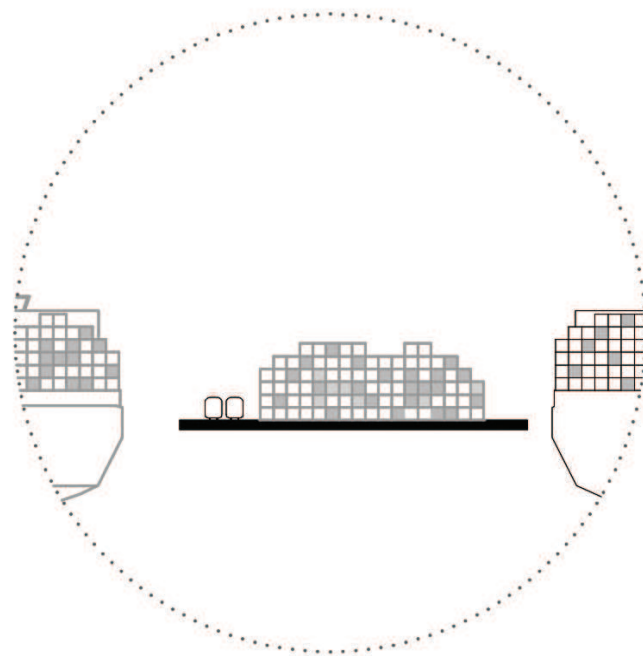
A proposta, visa a devolução deste imenso espaço, sem carácter público mas que no entanto, com grande vontade de se voltar para a população. Através de um parque urbano de carácter social, recreativo e lúdico. Oferecendo um espaço onde se interligam as várias vivências da cidade, desde as áreas de lazer do parque, os seus equipamentos, caminhos, campos de jogos, parques infantis, aos campos agrícolas e praias que compõem a paisagem desta margem.

O desenho do parque surge da apropriação dos caminhos formados pelas pistas de aterragem, deixando assim na memória as antigas pistas da Base aérea, passando agora a "caminhos" de circulação, ou usufruto para actividade futuras. Como canis de ligação e interligação dos vários ambientes. Paralelas a estas vão surgindo os canais de rega dos campos agrícolas e de toda a estrutura do parque. permitindo que o sistema de rega seja feito através do recurso natural do estuário do Tejo.

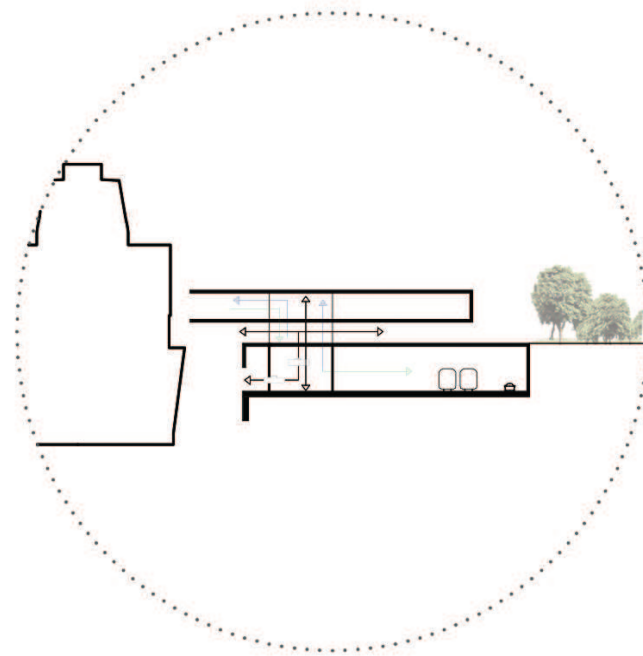
O parque, surge como como espaço marginal, através do conceito de varanda, onde vários ambientes da cidade dialogam num só espaço, encarado como hiperfuncional no contexto da urbe.



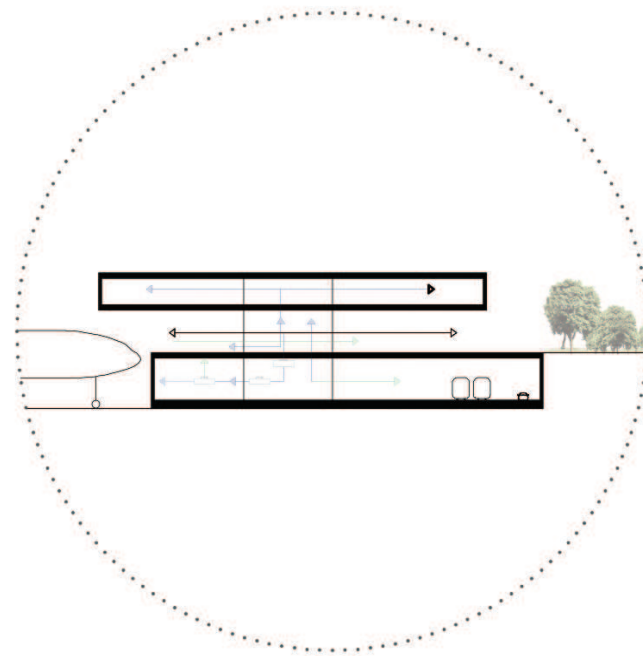




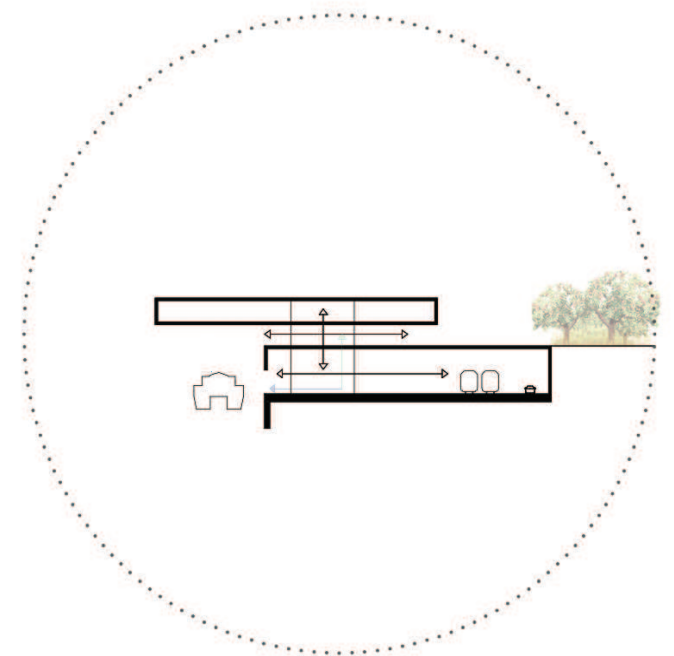
corte terminal de contentores.
auxílio ao terminal de Alcântara e Braço de Prata



corte terminal de cruzeiros.
auxílio ao terminal de alcântara e santa apolónia.



corte terminal aéreo.
relação aeroporto . parque



corte terminal fluvial.
relação porto . parque

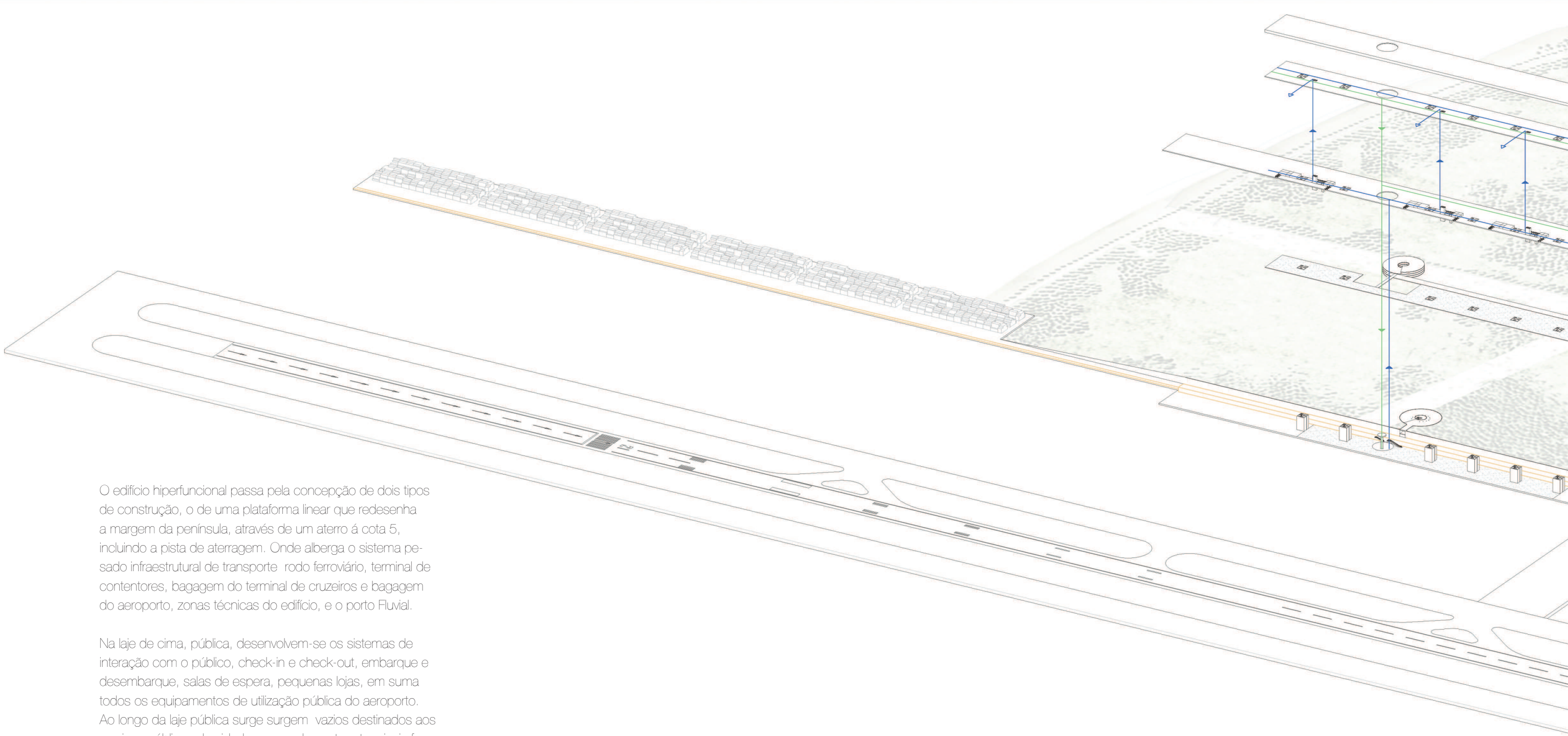
Laje hiperfuncional

O peso do programa e da envolvente, aliados a uma problemática de desenvolvimento e conjugação de vários espaços, proporcionou a intenção de criar um edifício que relacionasse os diferentes cenários da cidade.

Um espaço materializado, expõem as vivências desses dois mundos. Desde as infraestruturas de transporte aéreo, terrestre, aos sistemas marginais de transporte do estuário, o porto e o seu carácter industrial, social e turístico, relacionados com o espaço público, parque urbano de carácter recreativo e de lazer.

É através de uma laje contínua na noção simbólica de varanda, como espaço amplo livre, é no entanto uma área protegida com a função de dar suporte na circulação entre os vários programas. Proporcionando um espaço coberto disponível para caminhar, correr, brincar, namorar, andar de bicicleta, patins, possibilitando a utilização do todo o tipo de pessoas, de quem trabalha, de quem viaja, de quem vai ao parque ou de quem cultiva.

Apesar da sua extensão, os programas desenvolvem-se perpendicularmente, possibilitando ao longo de toda a proposta o contacto com o rio que se faz a vários níveis, tanto pelas plataformas construída, como pelos caminhos ao longo do parque. Estes caminhos pedonais marginais ao parque e á água interligam vários pontos do projeto, desde os campos agrícolas, o parque, a margem e o edifício. Há uma procura de uma atmosfera e multiplicidade de texturas, através da diversidade de materiais conjugados, o Betão, o aço, o asfalto, o verde e a areia.



O edifício hiperfuncional passa pela concepção de dois tipos de construção, o de uma plataforma linear que redesenha a margem da península, através de um aterro á cota 5, incluindo a pista de aterragem. Onde alberga o sistema pesado infraestrutural de transporte: rodo ferroviário, terminal de contentores, bagagem do terminal de cruzeiros e bagagem do aeroporto, zonas técnicas do edifício, e o porto Fluvial.

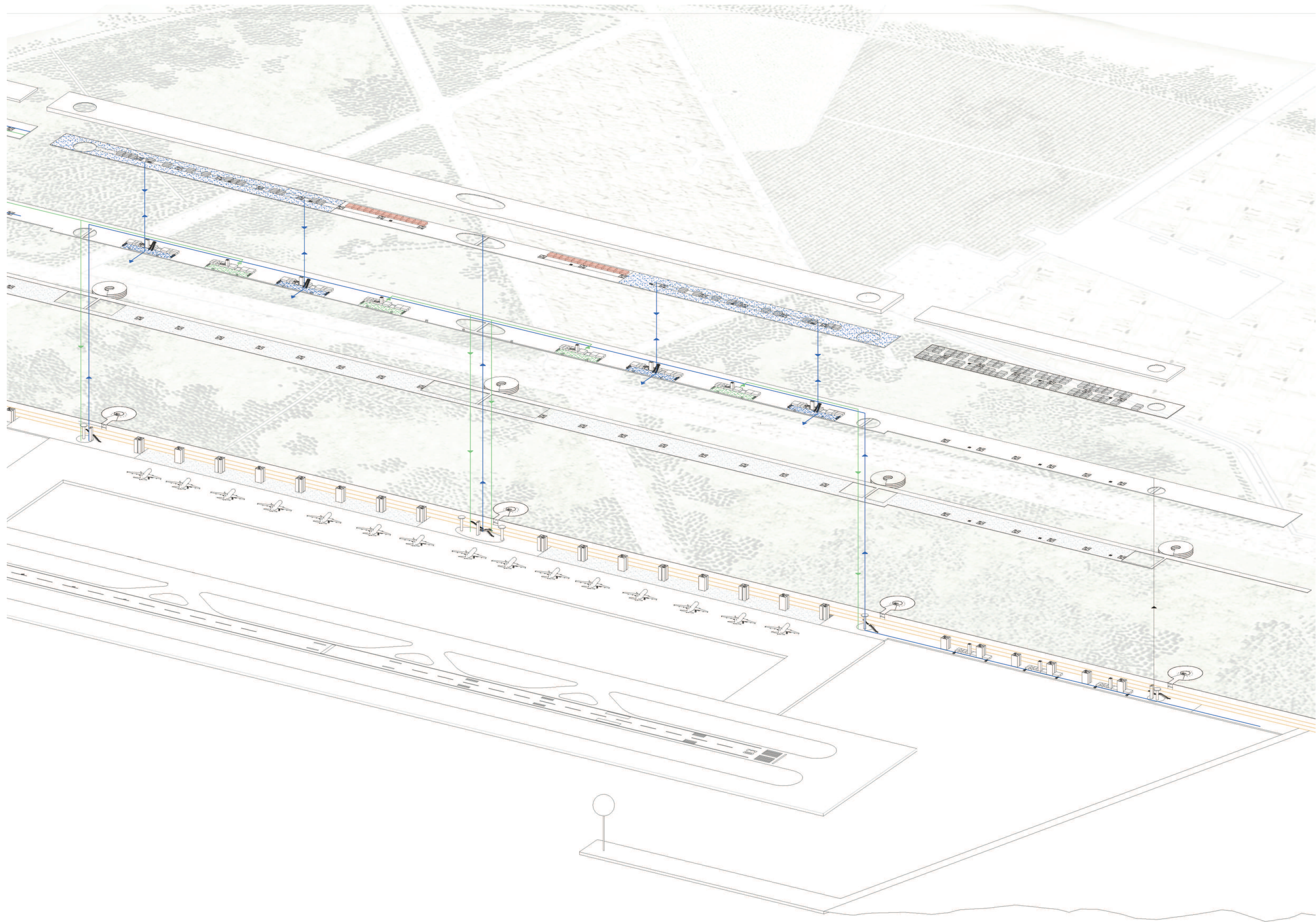
Na laje de cima, pública, desenvolvem-se os sistemas de interação com o público, check-in e check-out, embarque e desembarque, salas de espera, pequenas lojas, em suma todos os equipamentos de utilização pública do aeroporto. Ao longo da laje pública surge surgem vazios destinados aos serviços públicos da cidade, nomeadamente o terminais ferro rodoviários e silos automóvel. Nos interstícios entre programa aeroporto e os terminais fluvio-marítimos, surgem praças públicas, com o intuito de espaços de encontro entre programas.

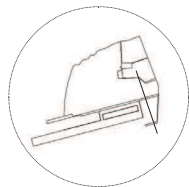
No piso superior é suportado por um sistema treliçado apoiado em módulos que se multiplicam ao longo da laje. O andar superior é composto por três pisos distintos. Os dos extremos destinados ao terminal de cruzeiros e ao terminal fluvial e marcado, sendo o central ocupado pelo aeroporto. Neste localizam-se as zonas controladas do aeroporto, lojas, restauração, bares e o hotel.

A construção do edifício passa pela sobreposição dos vários sistemas da cidade, tomando-o um espaço hiperfuncional na metrópole de Lisboa.

esquema 005. axonometria geral . diversidade programática







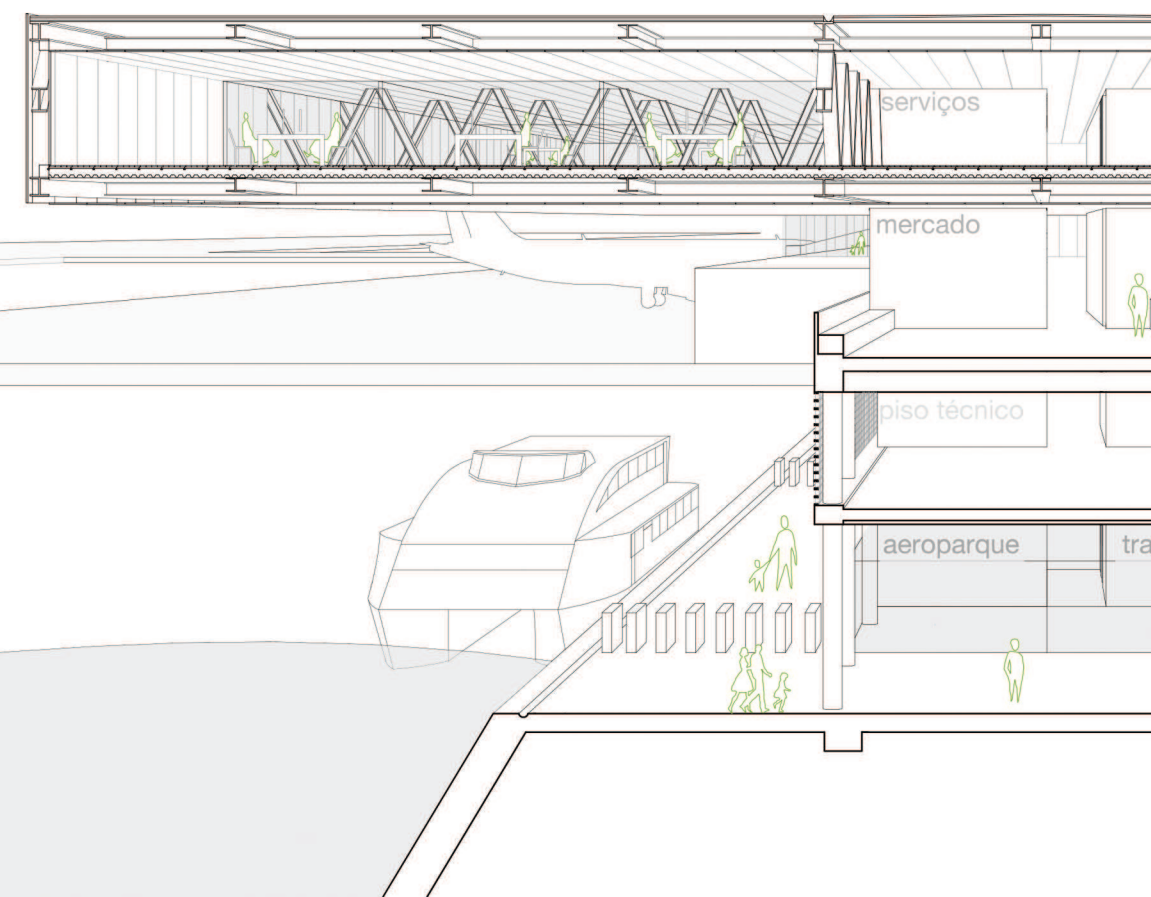
27m

23m

18m

14m

4,5m

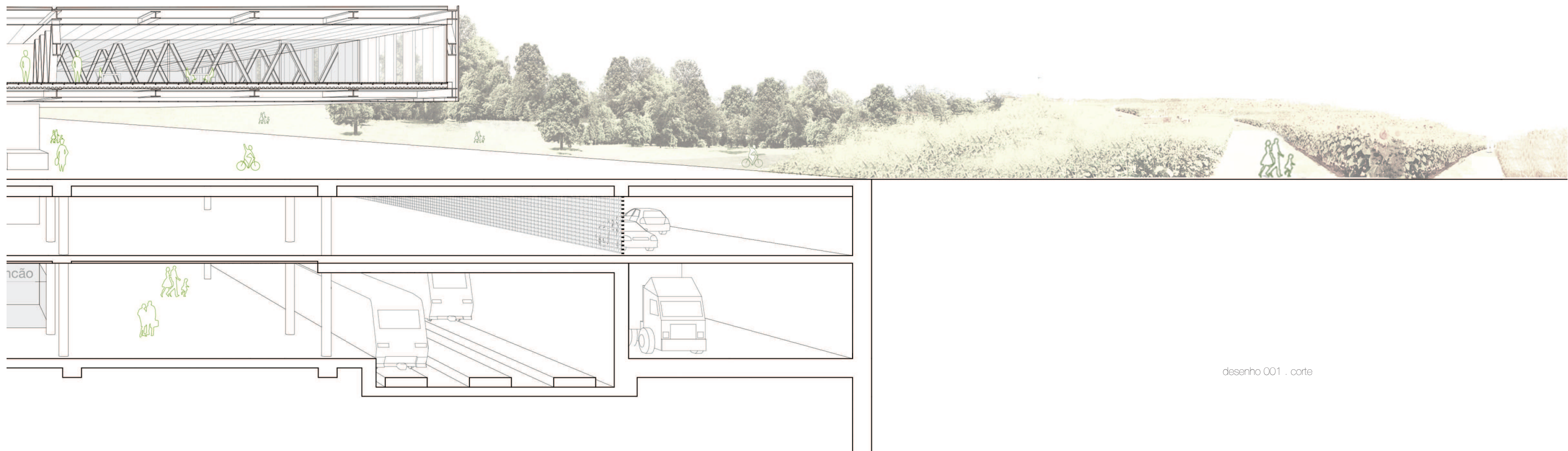


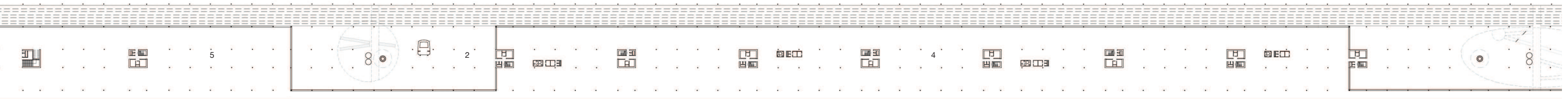
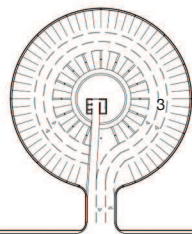
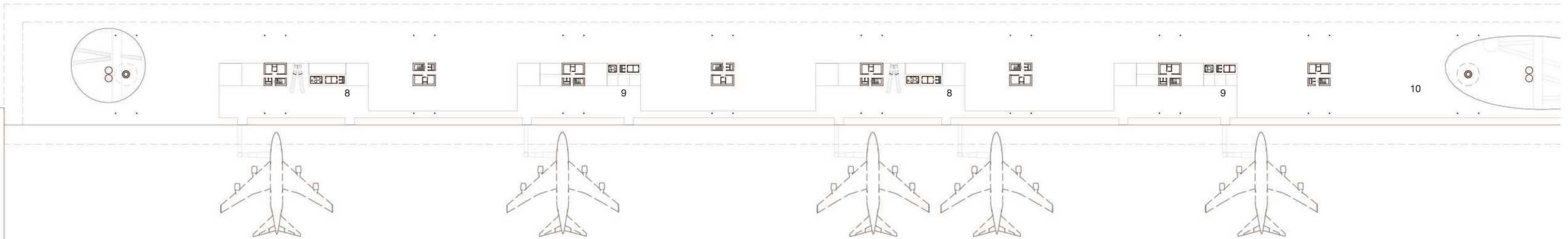
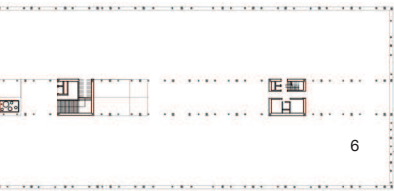
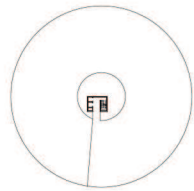
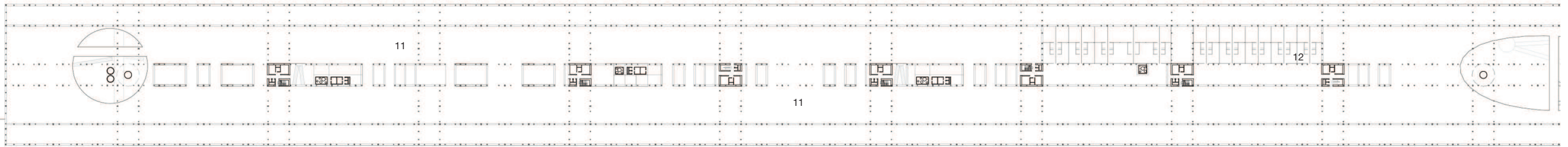
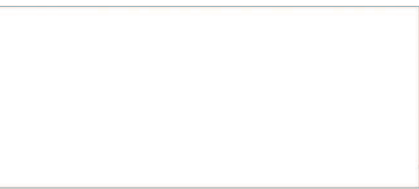
corte terminal fluvial do Aeroparque

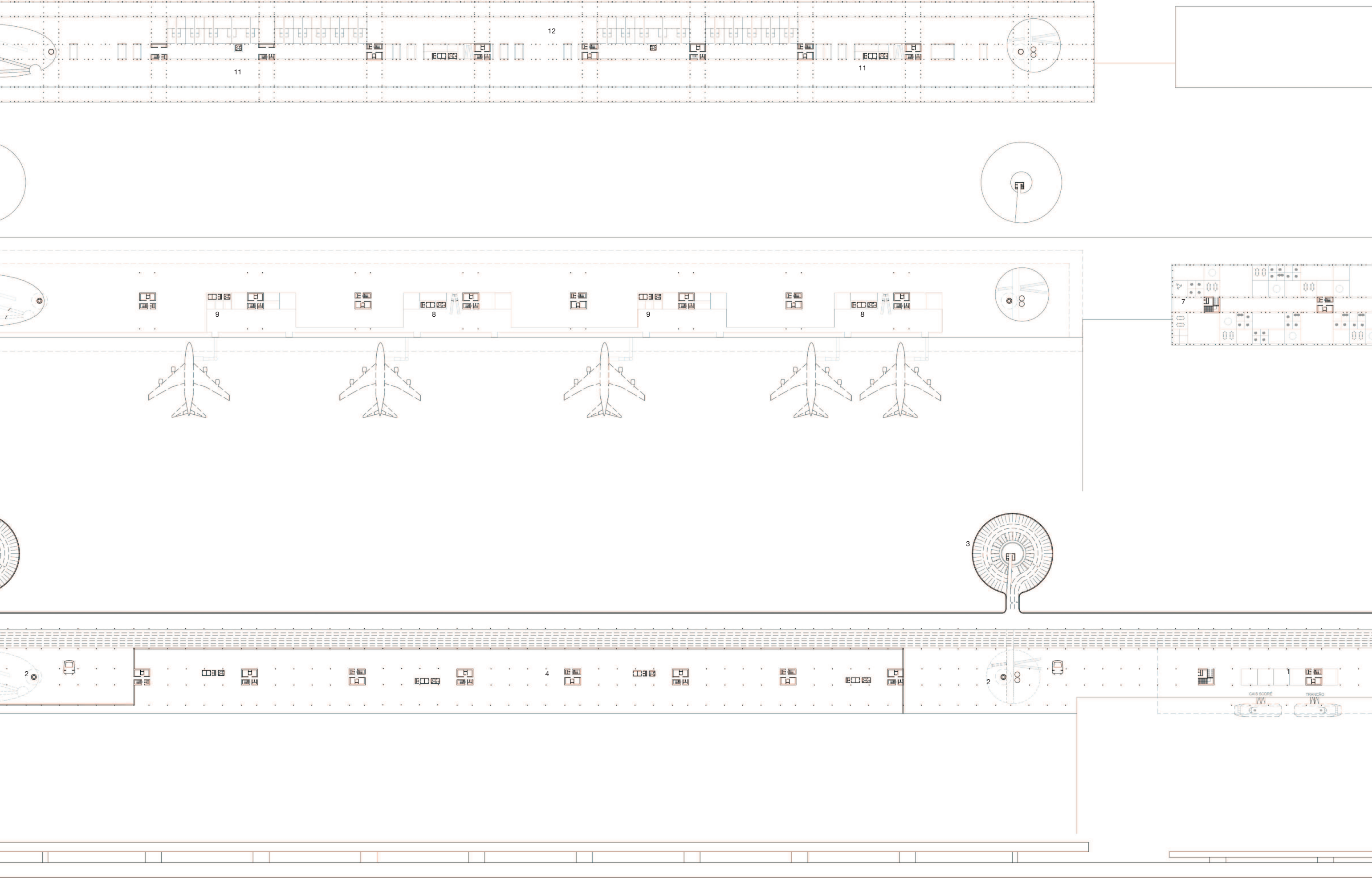
Os programa surgem na ambivalência entre o construído e o parque.

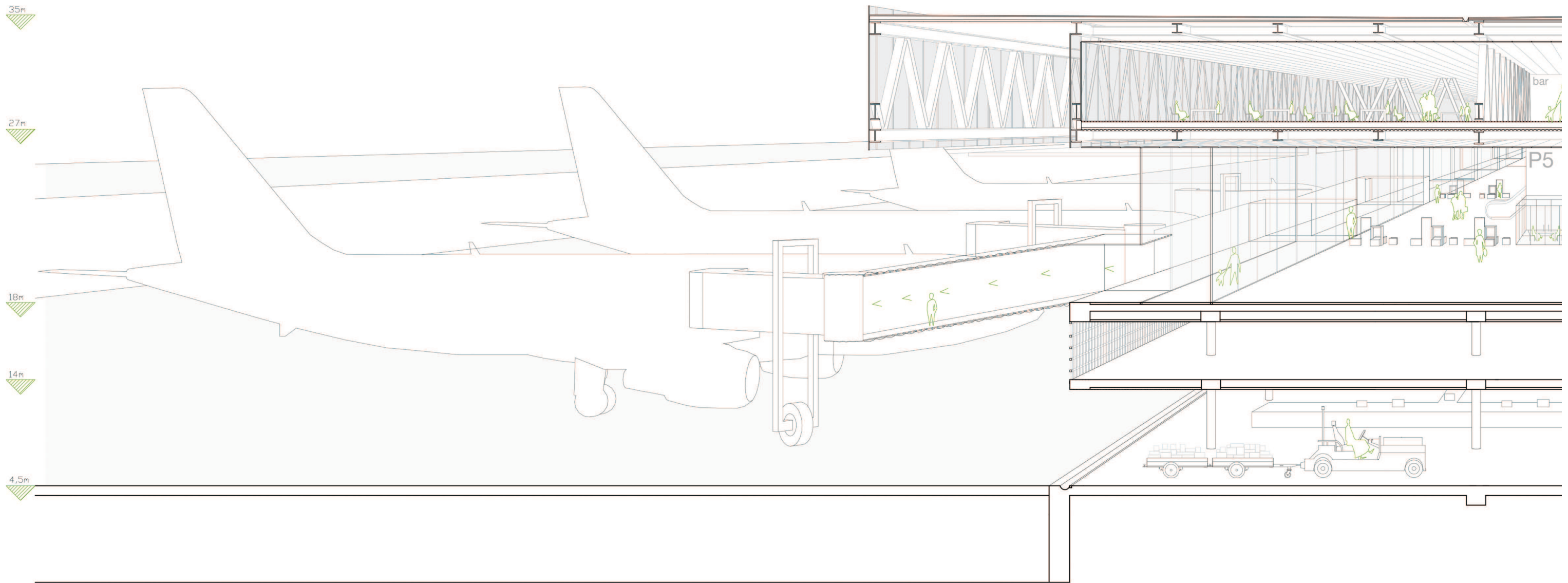
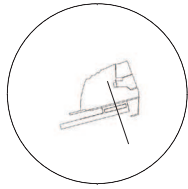
Interligação de vários sistemas da cidade. desde transporte fluvial, ferroviário, rodoviário e o parque, que surge para harmonizar o ambiente "pesado" das infraestruturas de transporte. No piso inferior desenvolve-se o porto fluvial, que interliga diretamente com o transporte ferroviário metropolitano. No piso central, na laje pública, proponho um mercado, de apoio ao comércio do produtos hortícolas produzidos nos campos agrícolas.

No piso superior localizam-se as zonas de administração do porto e do aeroporto.



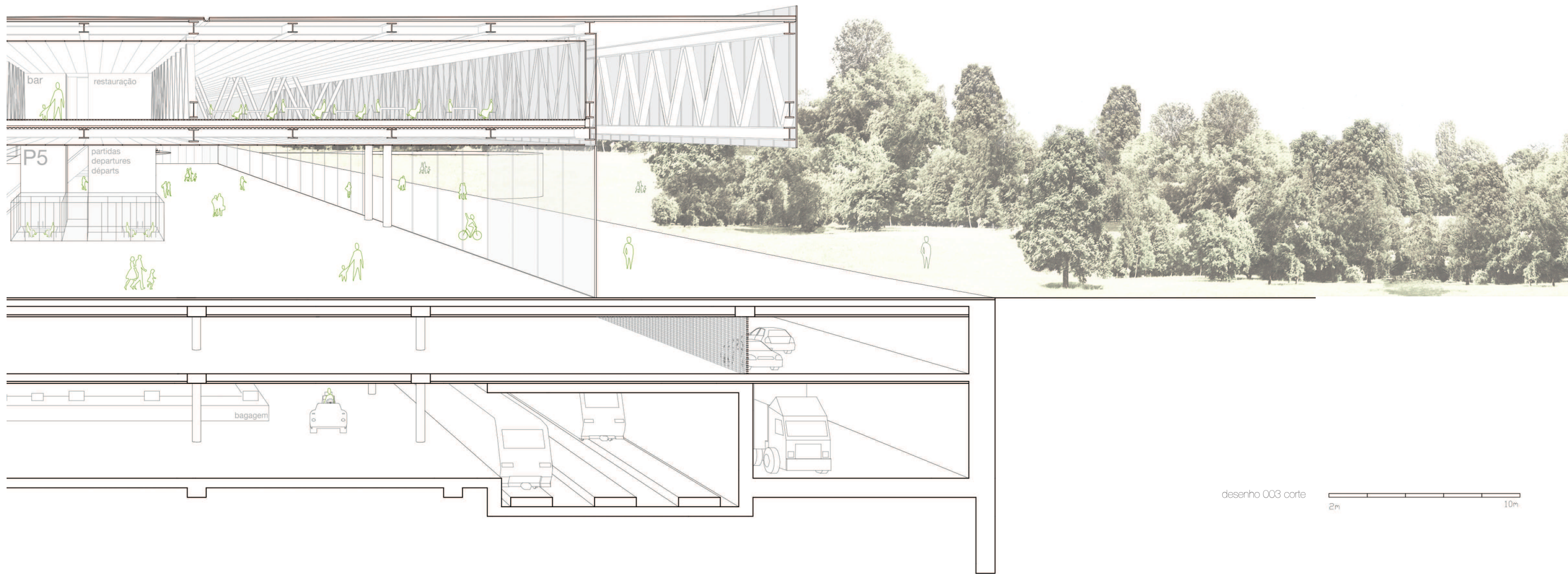


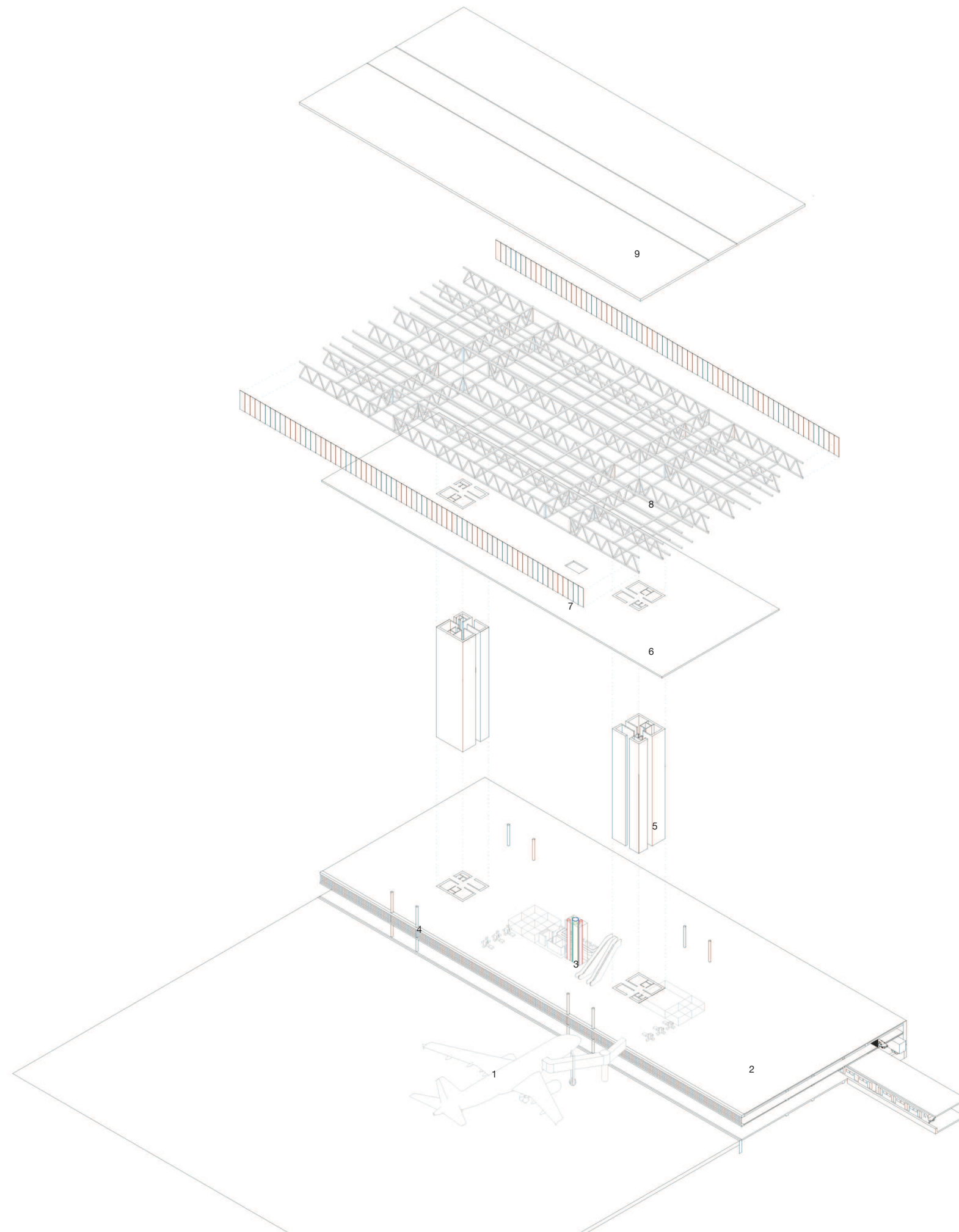


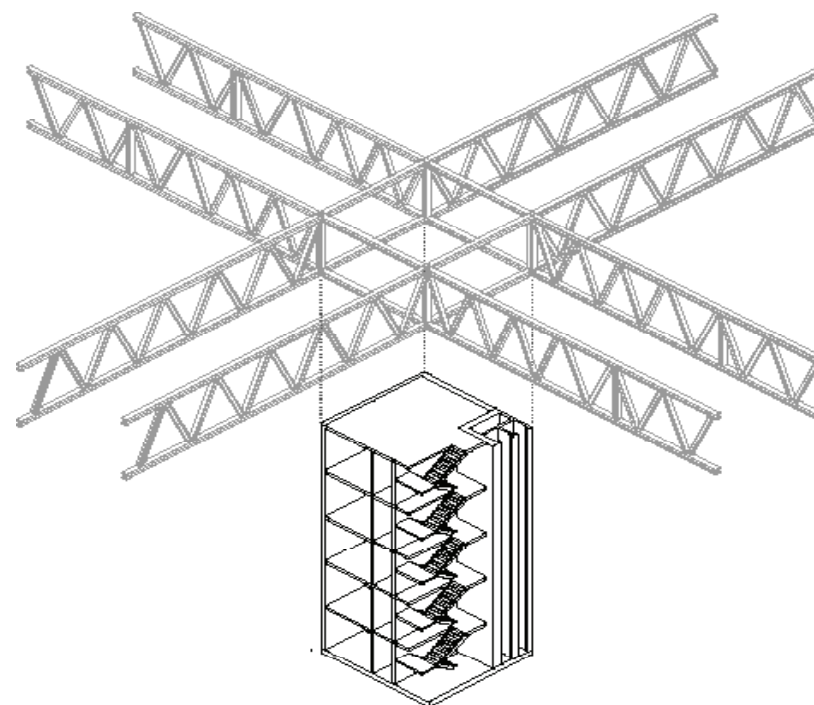


corte terminal aéreo.

Relação contínua entre o edifício e o parque. Uma varanda pública que abrange os vários programas. De quem chega, quem vai e de quem trabalha, sempre em diálogo com o verde do parque. Possibilidade de aterrar "abrigado" do caos e no diálogo com o verde do parque. No piso inferior desenvolvem-se os sistemas pesados, de bagagem, zonas técnicas, o transporte ferroviário, de apoio às cargas e a circulação rodoviária comercial e civil. Na laje central, encontram-se as zonas de check-in e check-out, definidas por módulos que se articulam aos núcleos estruturais e de circulação. A entrada/saída para os aviões dá-se neste piso, possibilitando a conexão directa entre o avião e o parque. No piso superior localizam-se as zonas de restauração, bar e lojas.







os módulos 12x12m

A ideia para a concepção do edifício Aeroparque, para pela premissa da criação de uma laje pública coberta, uma varanda continua da cidade, onde a vida urbana se desenrola, no diálogo com os vários ambientes que compõem a cidade.

Para isso optou-se pela concepção estrutural a partir de um sistema treliçado, que permite vencer um grande vão, libertando assim quase na totalidade a laje pública. Esta estrutura vai-se apoiar em módulos 12x12metros, que definem as circulações verticais, as instalações sanitárias e arrumos dos vários programas. Os quais se vão repetindo, afastados de 65 em 65 metros ao longo da laje, permitindo uma ampla área sem edificado, onde se vai enexando o mobiliário necessário á funcionalidade programática das várias apropriações do edifício.

O volume suspenso, representa uma caixa elevada, apoiada nestes módulos, pré-esforçados, por onde são transportadas as cargas verticais do edifício. O piso superior, constituído através de um sistema treliçado de vigas e pilares de "I", IPE 500 e IPE 300. A laje do pavimento deste volume, é composta por uma malha de pilares soldados aos perfis principais, dispostos perpendicularmente ao piso, onde se fixa a laje colaborante. A laje de cobertura apresenta a mesma composição, revestida desta vez por uma chapa leve metálica.

A utilização deste sistema construtivo, realça o intuito de "varanda", conseguindo através dele a clareza e simplicidade da laje pública.

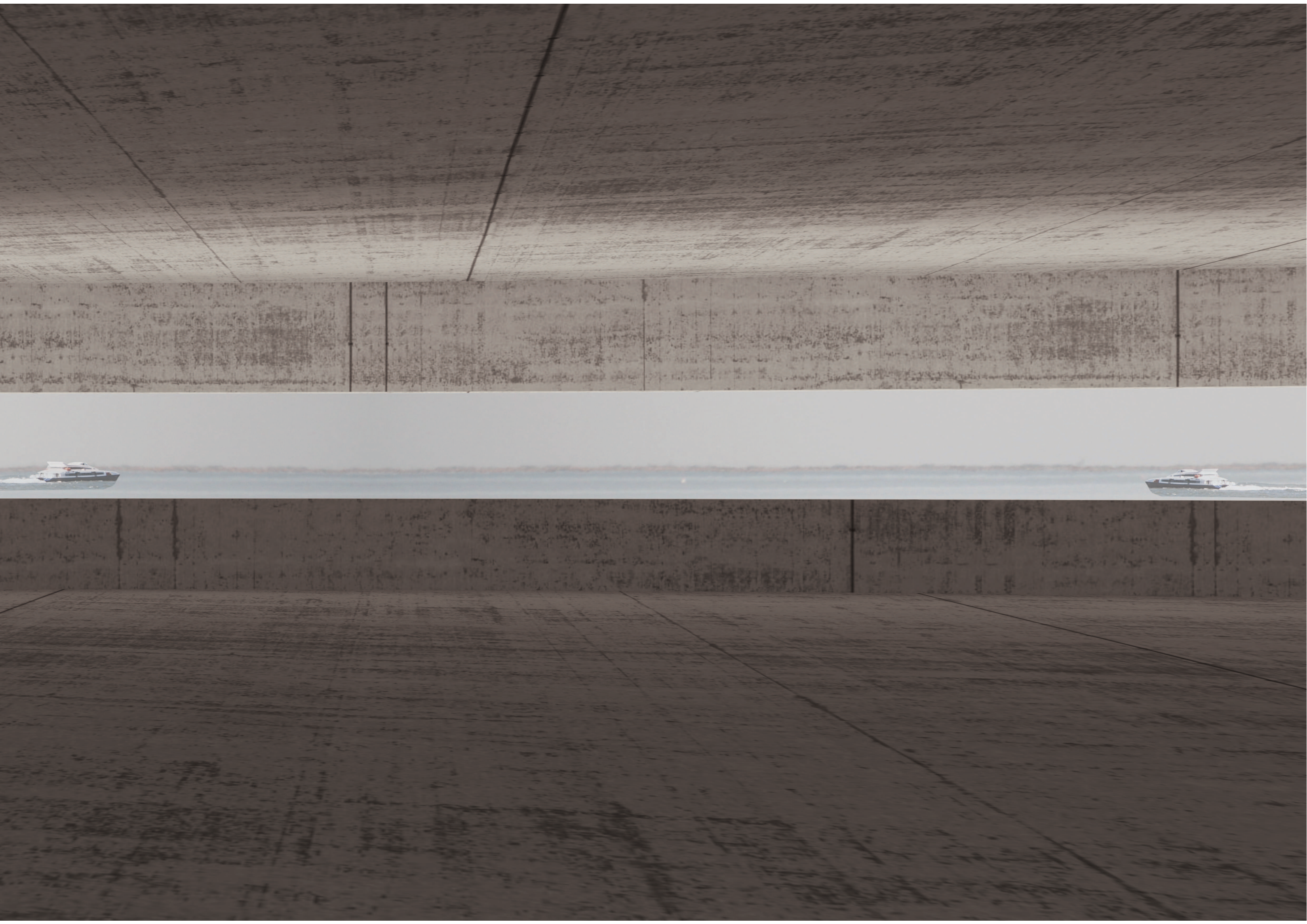


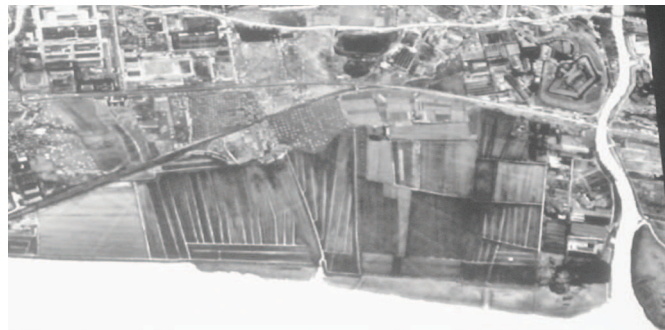


parque marginal do Trancão

"varanda" entre Sacavém e Lisboa









o lugar . foz do Trancão

"lugar? Obviamente uma coisa mais que uma localização abstrata. Compreendamos um todo, feito de coisas concretas com a sua substância material, forma, textura e cor (...) Um lugar é um espaço dotado de um carácter distinto, (...) A finalidade do arquiteto é aquele de criar lugares significativos para ajudar o homem a habitar."¹¹

Foz do Trancão. Um lugar, ou melhor, um não lugar esquecido na margem direita do estuário do Tejo, marginalizado e menos-prezado perante a evolução das zonas envolventes. No entanto dispõe de características únicas nas mais varias vertentes, desde a natural à funcional mas que carecem ainda de um busca de significado e funcionalidade.

Um lugar que apesar de se encontrar directamente ligado ao leito de rio está distante da sua noção prática e comercial. Apesar da sua liminarietàade com a grande metrópole, devido a várias consequências espaço-tempo, tornou-se num espaço marginal e esquecido na vida entre duas cidades, Lisboa e Sacavém. Hoje, o lugar encontra-se num limbo que não pode ser definido nem como início de Sacavém ou culminar de Lisboa.

O papel do arquiteto atual terá que ter em conta estes erros passados e tentar transformá-los em algo proveitoso para a sociedade e comunidades envolventes. Mais do que não seja numa simples reabilitação do espaço.



032 . lugar esquecido no limiar de duas cidades. Ana Neves, 2012



033 . estação ferroviária de Sacavém. principal entrada da cidade NJS.
Ana Neves, 2012



034. viadutos. estacionamento desarticulado . Ana Neves, 2012



035. parque Tejo e Trancão. relação sinérgica com o tejo. Ana Neves, 2012

Toda a região da Foz do Trancão foi um lugar que foi sendo destruído ao longo das décadas passadas, tornando-se, juntamente com o seu rio um ponto estereotipado pela negativa a nível nacional. Inclusive o rio Trancão chegou a ser considerado o rio mais poluído da Europa, no entanto, vem sendo reabilitado nos últimos anos, dispondo já de uma fauna e flora rejuvenescidas.

Dentro da área periférica da grande Lisboa e de proximidade com Bobadela, Unhos e Santa Iria da Azóia. O espaço hoje visto como vazio e como um "não lugar" é dos locais com melhor capacidade de evolução, desenvolvimento e onde se poderá criar mais facilmente elos de ligação comerciais e comunicacionais. Uma vez que nas suas extremidades já está dotado de várias formas publicas, industriais e por uma rede de transporte terrestre. A praticabilidade e capacidade de produzir e concretizar estes projectos seria facilitada. Alguns dos pontos já construídos são a Escola Pedro Arrupe, a rede de transportes rodo ferroviário que faz a ligação entre norte e o sul do país, a futura rede de transporte metropolitano e também o Parque das Nações e as suas infraestruturas, que vieram ajudar a descentralizar Lisboa.

É nesta perspectiva evolutiva que se fomenta a tentativa de articulação e criação do porto fluvial associado a um projeto de parque urbano colectivo. Pretende-se articular Lisboa e Sacavém através de um espaço público marginal, hiperfuncional, um parque urbano, que valorize o encontro da população e conseqüentemente a acessibilidade da mesma. Tornando um espaço que atualmente se apresenta como vazio num local que permita a ligação entre vários pólos e pontos existentes ou futuros entre margens e entre cidades. Um lugar onde a articulação dos vários programas, voltem a definir o lugar, o seu carácter físico e estrutural, criando uma dualidade entre o natural e o construído.

Um lugar "hiperfuncional" entre duas cidades, como um fenómeno de ligação de espaços diversificados da cidade, mostrando uma relação entre o lugar e a construção.





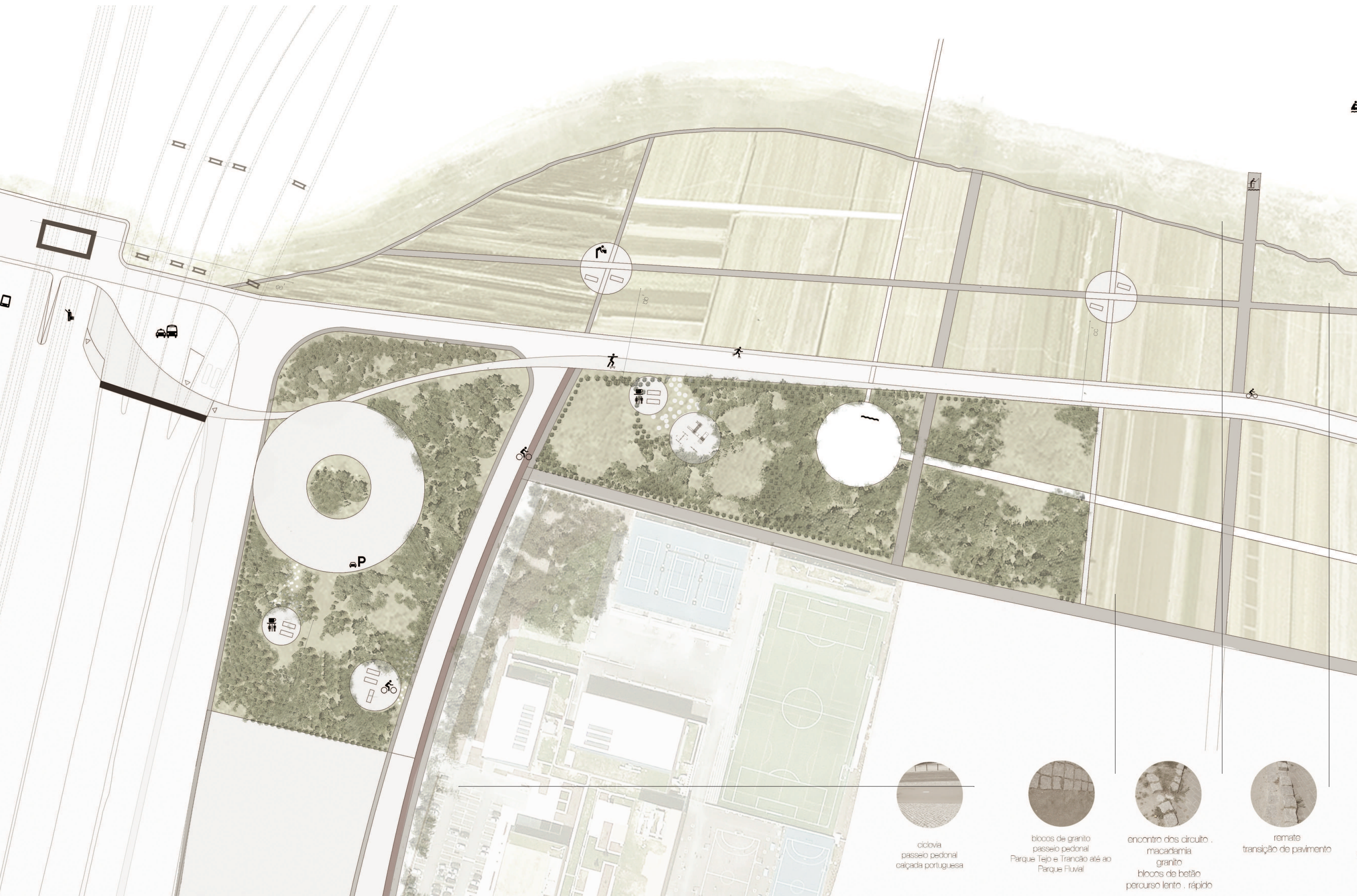
parque marginal do Trancão

o parque marginal do Trancão flui com a intenção de limiar o crescimento da cidade para oriente, favorecendo as suas cidades marginais com um equipamento público colectivo urbano. Parque de carácter urbano e recreativo, conseguindo assim um maior movimentação de pessoas, com vários propósitos ao longo do dia, o de passagem, cultivo, compra e de acesso ao meio de transporte.

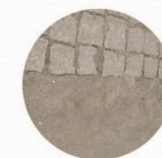
Ergue-se no limite do Parque do Tejo e Trancão, PROAP, com o intuito de se articularem ao longo dos caminhos existentes e propostos. No entanto, sem nunca esquecer a relação e a necessidade de proteger os solos permeáveis do Tejo. Tão necessários á proteção das zonas ribeirinhas.

A circulação da cidade e do parque transpõem-se, através da rede de transportes públicos ou de acessibilidades diversas criadas para todos os tipos de necessidades. Desde um meio de movimento lento, pedonal, a um rápido, de transporte público, que liga a estação intermodal de Sacavém, comboio, metro, bus com o transporte fluvial.

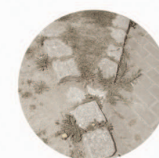
O projeto surge na íntima relação entre estes dois mundos, o natural do rio e do parque e o infraestrutural, rodo ferroviário e fluvial. Sistemas estes que compõem a cidade e que aparecem desarticulados na urbe. Pretendendo com o projeto garantir o carácter público de todos os espaços, interiores e exteriores, assegurando assim a completa permeabilidade visual e de circulação entre a estação de Sacavém e o Porto fluvial, e por outro lado, ao afastar do porto da margem, garantir uma total continuidade do sistema marginal de circulações pedonais e cicláveis do Estuário.



ciclovía
passeio pedonal
calçada portuguesa



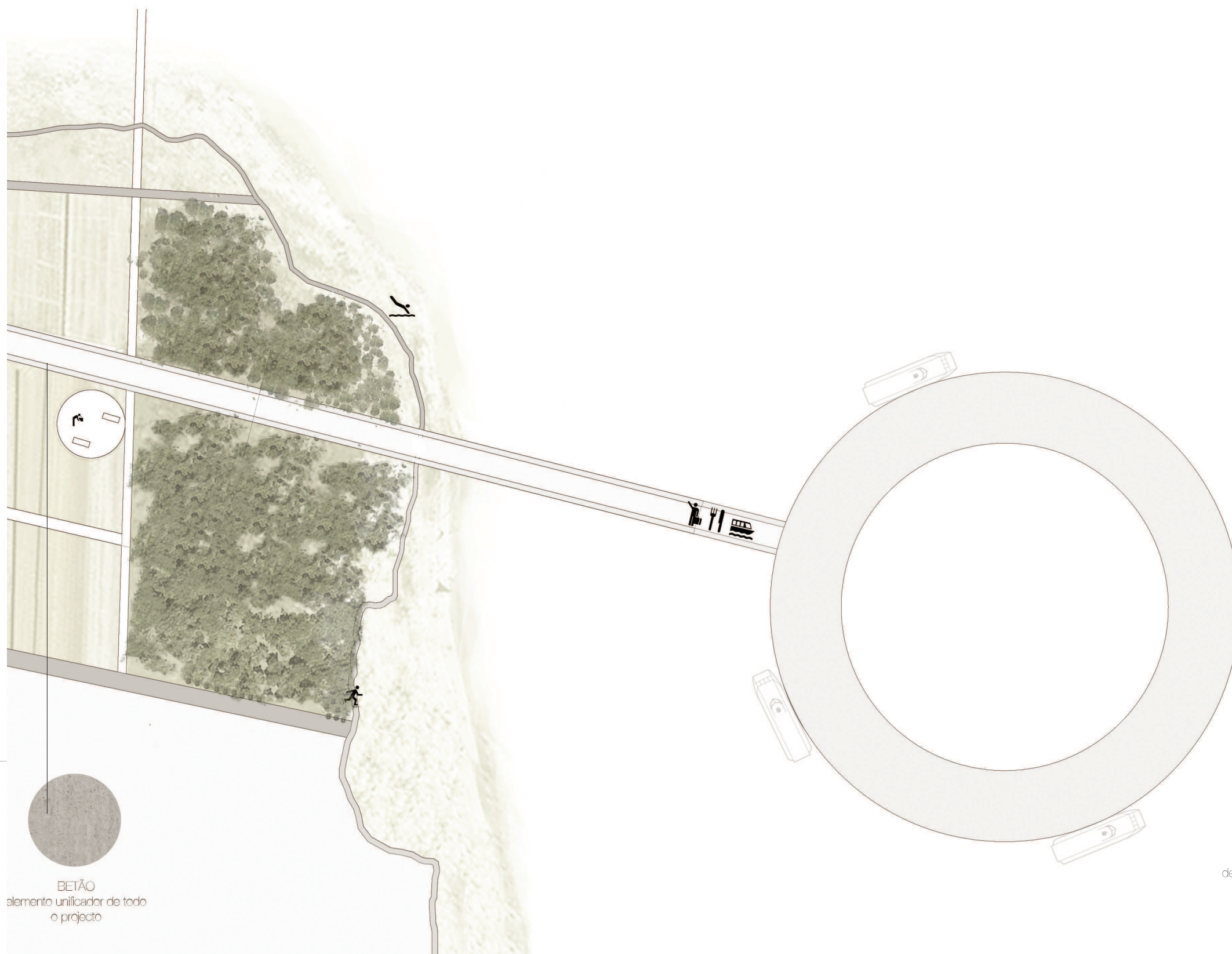
blocos de granito
passeio pedonal
Parque Tejo e Trancão até ao
Parque Fluvial



encontro dos circuitos
macadamia
granito
blocos de betão
percurso lento, rápido



remate
transição de pavimento



Da estação intermodal ao porto fluvial

A estação intermodal de Sacavém surge no viaduto, sobre o qual passa a IC2, uma das vias mais movimentadas de acesso à capital. Porta de entrada e de saída, entre sul e norte. Um lugar ambíguo e obsoleto na cidade, um espaço sem identidade, que apenas serve para estacionamento desordenado e um caos constante e organizado.

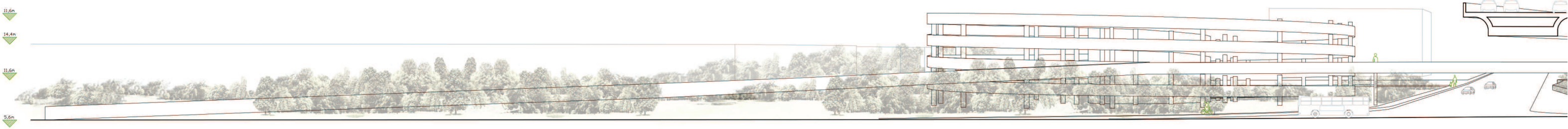
A intenção proposta, passa pela requalificação desse espaço, marginal à estação ferroviária de Sacavém, de modo a torna-lo num local de encontro e troca. Um local que disponha de várias atividades ou seja simplesmente uma zona de estar e passagem. Tenta-se desta forma criar uma dualidade programática.

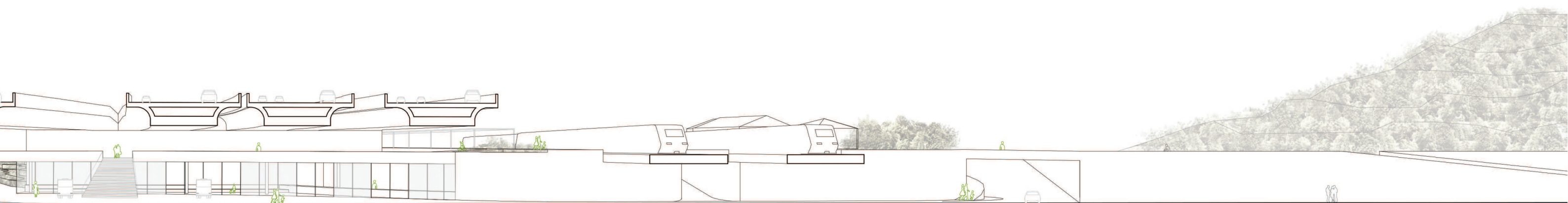
Conseguindo, com o projeto, que este lugar abandonado e sem identidade se transforme em um local movimentado, agradável, seguro e cheio de vida. Daí, debaixo desse local, criar uma estação rodoviária associada à ferroviária já existente e a partir desta, por um caminho pedonal e por uma rede de transporte público, despertar os vários ambientes do parque até à chegada ao anel dentro do espelho de água.

O encontro com o parque dá-se a duas cotas, á 6 e á 9, pelo passadiço pedonal, que une a estação ferroviária e "abriga" o terminal rodoviário, vse interliga no silo automóvel e culmina no parque, junto à escola Pedro Arrupe.

O parque vai-se compondo, continuamente, de vários ambientes. O de lazer, de encontro e o recreativo, dinamizando em várias vertentes o lugar, existirá uma teia de vários caminhos, que se vão interligando segundo as várias funções, garantindo a íntima relação entre os vários ambientes.

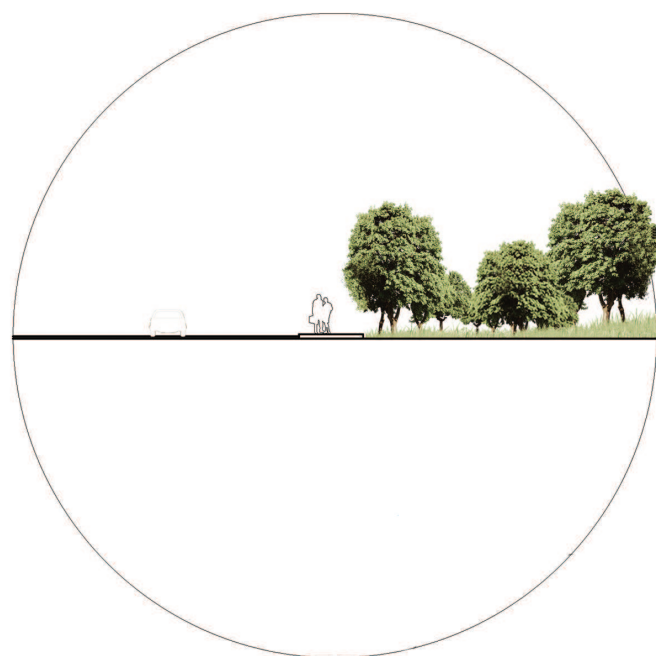
No culminar do eixo principal, ao longo de 100 metros de pontão, usufruimos da "experiencia" da água até à chegada ao Porto Fluvial do Trancão, que se emerge em Anel no espelho do rio Tejo. Formando uma varanda contínua sobre o rio e com vista à imensidão das duas margens.



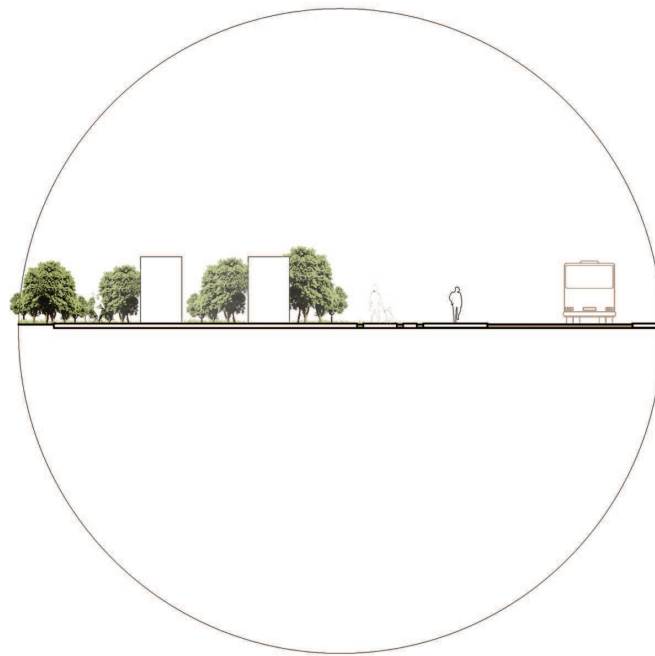




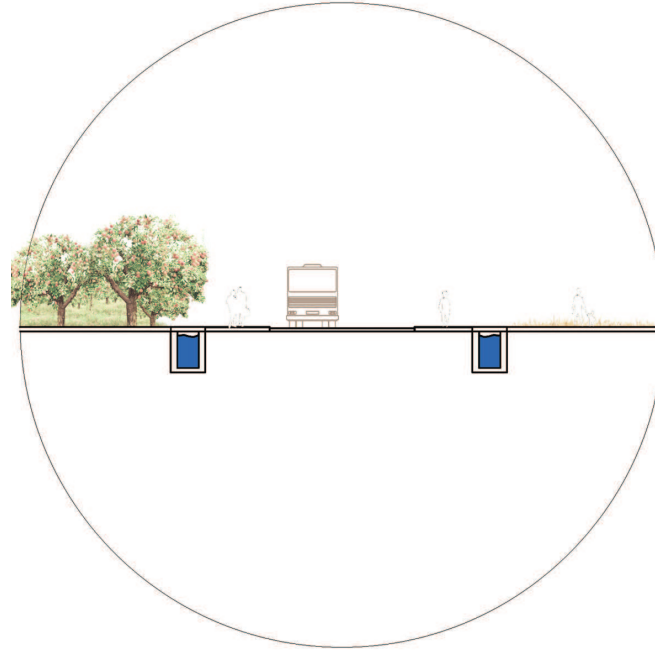




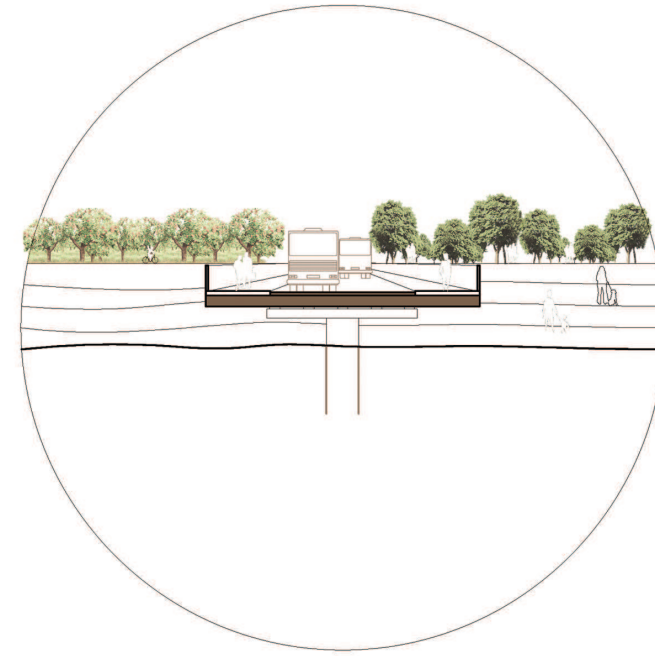
corte aa' .
praça. caminhos pedonais. mancha arbórea



corte bb' .
módulos em betão 3x9m, definem vários equipamentos de apoio ao parque.
desde as instalações sanitários, quiosques, "arrumos" dos utensílios agrícolas



corte cc' .
canais de rega, limitam o eixo de circulação dos campos agrícolas e do
ambiente de parque.



corte dd' .
pontão. ligação margem|porto. assegura o transporte público e pedonal.



vários cenários

O parque caracteriza-se pela sua diversidade programática, desde os campos de cultivo lúdico, o parque infantil, um tanque de tratamento de águas para a rega, aos canais que vão desenhando caminhos ao longo deste.

Os campos de cultivo lúdico albergam hortas urbanas, cearas e pomares, de forma a devolver o carácter primordial desta margem. Surgem como lugares de encontro e até comércio, onde a população poderá participar.

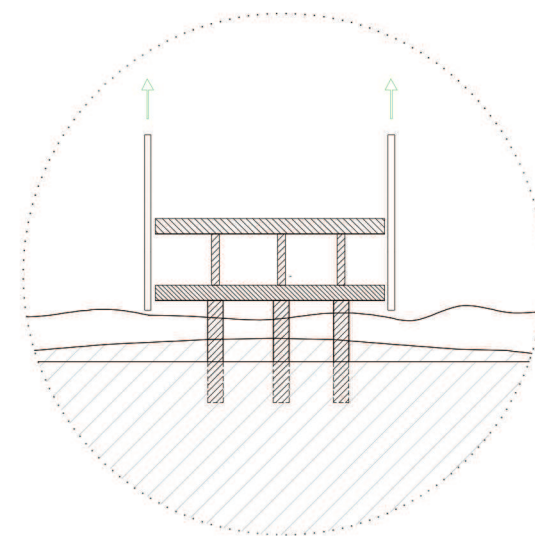
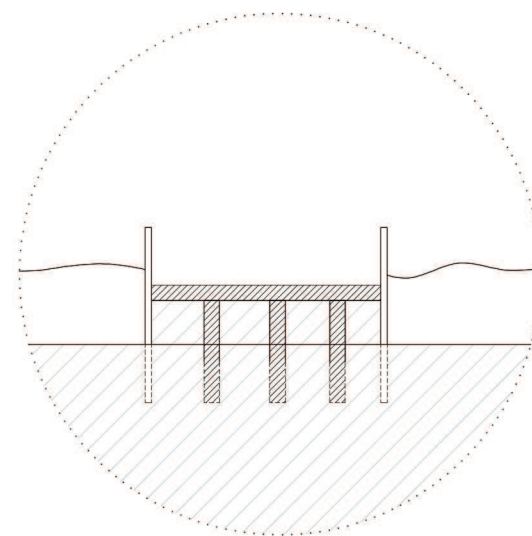
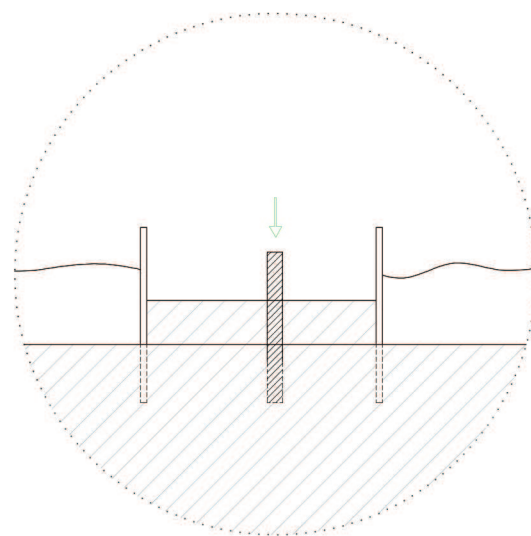
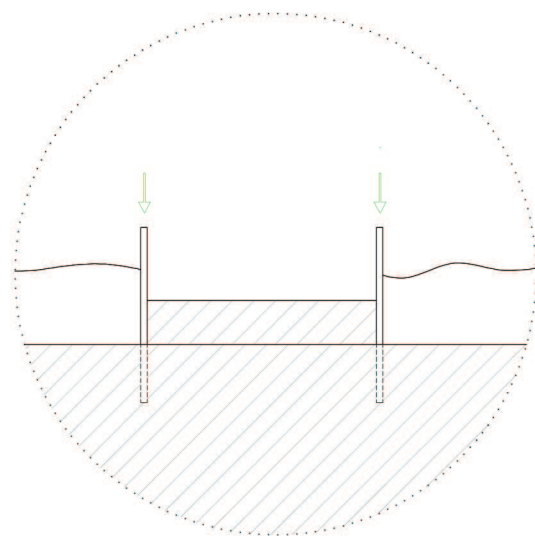
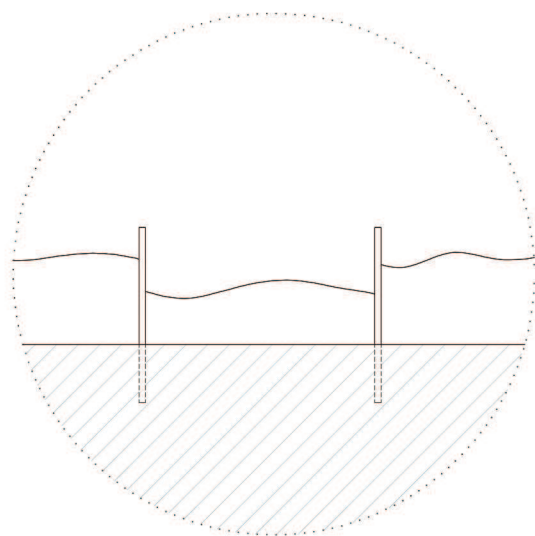
Junto á margem, deixa-se que a vegetação natural do trancão flua, de forma a preservar o seu ambiente. Com o intuito de futuramente o areal se estender e formar mais uma praia estuariana.

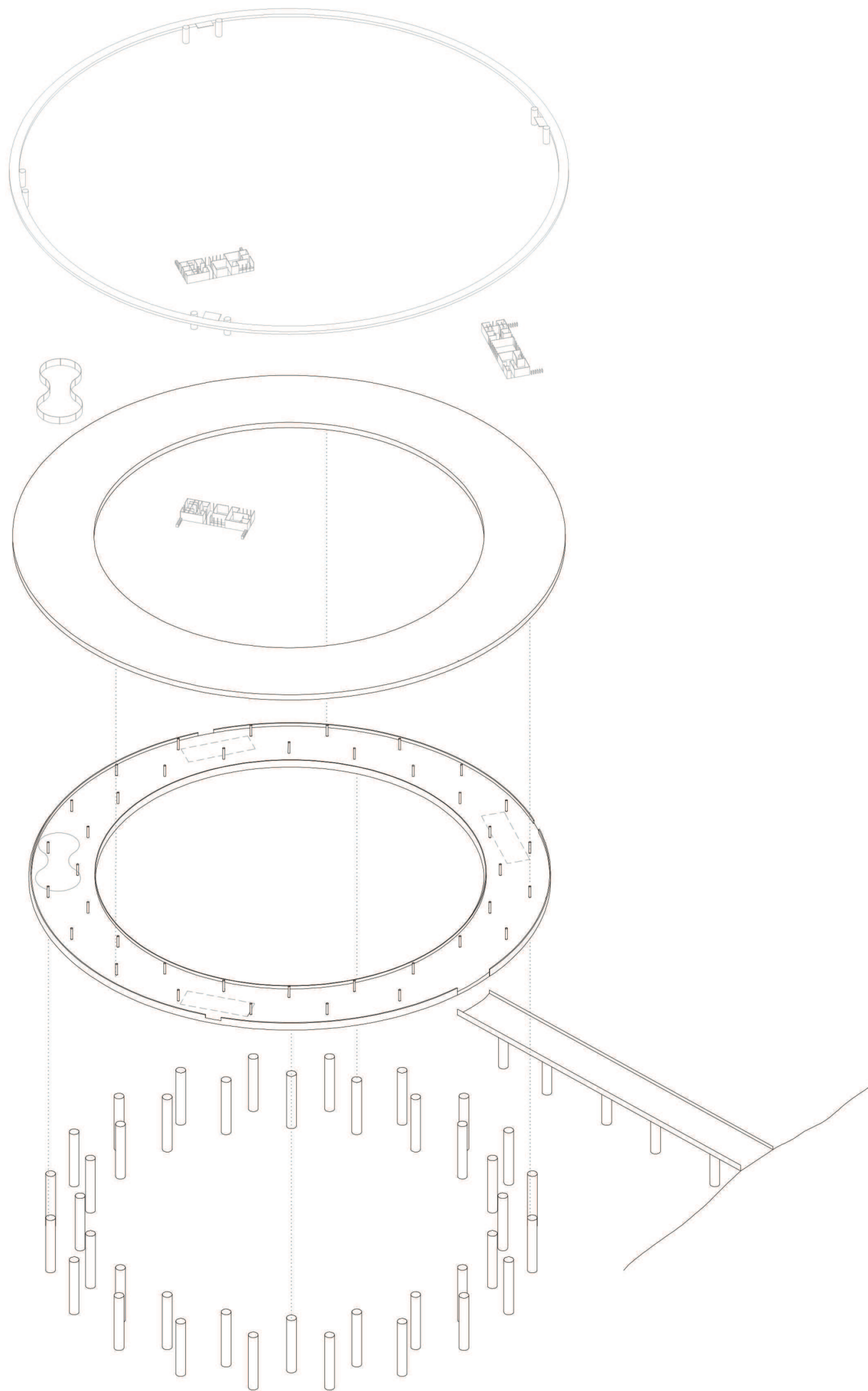
Pelo pontão, a circulação do parque e da cidade é transposta para o interior do porto. Desde o transporte público, rápido, que favrá a ligação entre a estação intermodal e o porto, ao movimento lento de quem disfruta das entidades do parque. Este constitui-se me betão armado, sobre pilares de secção circular, 1,5 metros de diametro e por uma extensão de 100m. procurando águas mais profundas e assim afastando-se da margem.

No interior, as rotas definidas articulam o Porto do Trancão com os vários portos do Estuário, nomeadamente Santa-Apolónia, Cais do Sodré, Cacilhas e o Aeroparque, Montijo. Criando assim uma circuir constante de ligação entre os vários pólos e locais necessários de comunicação e interacção.









O porto ergue-se em anel, como uma varanda contínua no Tejo. Pretendendo-se assim criar uma íntima relação entre o objecto construído, a água e a envolvente.

A partir desta premissa, optou-se para a elevação do porto, um sistema construtivo hídrico, que passa pela criação de um aterro e palafitas. Primeiramente dá-se a cravação das estacas-prancha definindo assim o limite do aterro hidráulico para os estaleiros do porto. Em seguida dá-se á cravação e betonação das estacas cilíndricas em betão armado, nas quais é betonada a laje de embasamento. Depois são retiradas as estacas-prancha e a construção do porto decorre segundo um edifício convencional.

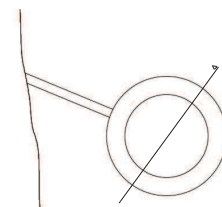
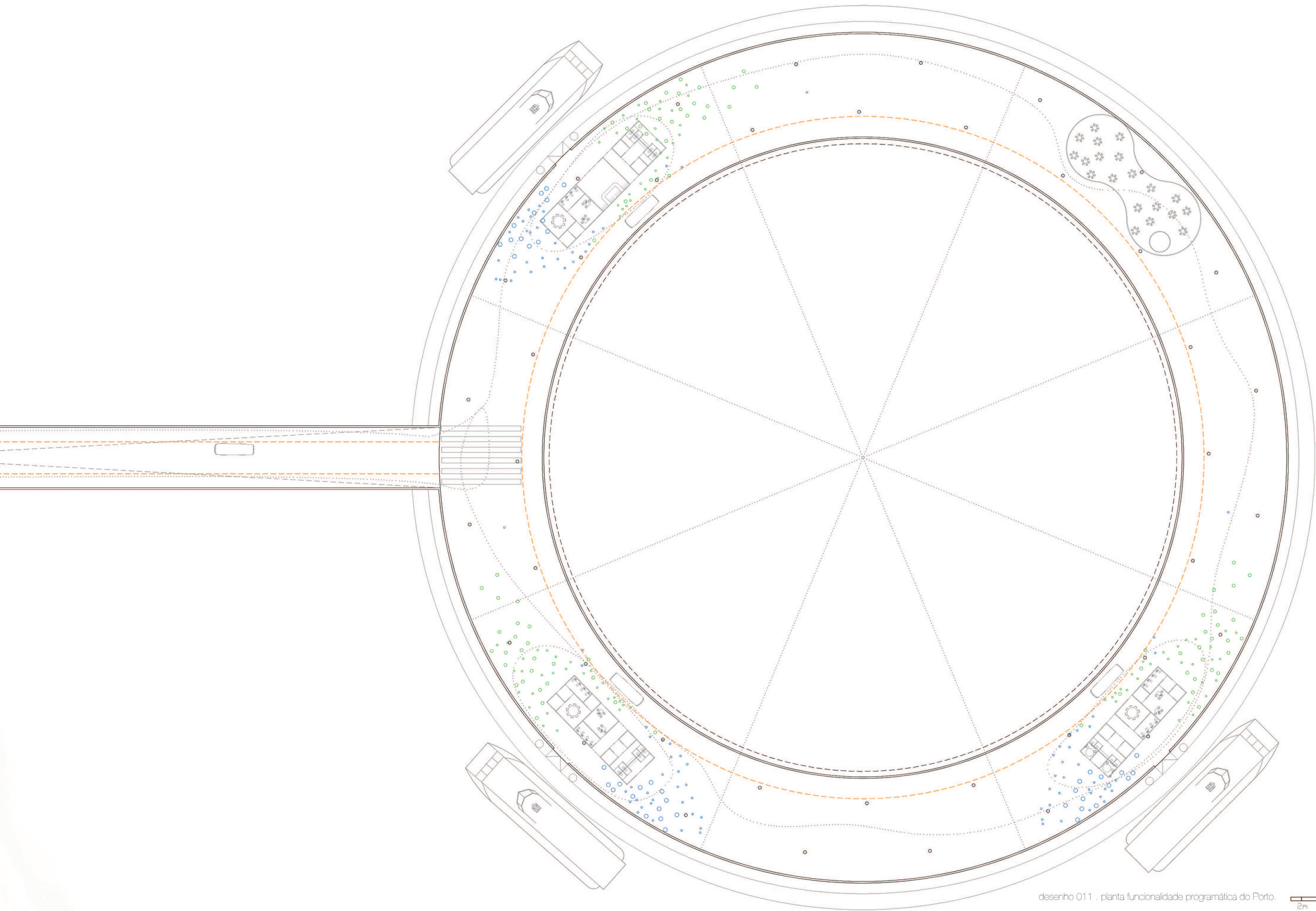
O porto ergue-se sobre pilares de secção circular, 30cm, que suportam a laje de cobertura. É constituído integralmente em betão branco autocompactante, revestido com radcon fórmula #7, que garante a impermeabilização total do edifício.

Os módulos, podem ser entendidos como mobiliário. Constituem-se como elementos autónomos, no que diz respeito ao sistema construtivo, com a possibilidade de se retirarem ou adicionarem, para outro uso eventual do edifício.

Para o acesso ao cacilheiros, foi necessário o auxílio de um terceiro anel, separado do principal. devido a questões estruturais e facilidade de execução. este tem a funcionalidade de um pontão, podendo oscilar consoante a maré, que varia entre os 5 e 4 m.

imagem 038 . fotomontagem implantação do anel no culminar do parque.
desenhos 009 . esquema . tese miguel rocha. "construir na água"
desenho 010 . axometria construtiva do projecto





corte aa'

desenho 011 . planta funcionalidade programática do Porto.



