

GREGORIJ PAULO BRANCO

NÍVEIS DE FLUXO E NOVA CENTRALIDADE

**REABILITAÇÃO DO ESPAÇO PÚBLICO
NA ENTRADA NASCENTE DE CASCAIS**

Orientador: Professor Doutor Arquiteto Hugo Nazareth Fernandes

**Universidade Lusófona de Humanidades e Tecnologias
Escola de Comunicação, Artes, Arquitetura e Tecnologias da Informação - ECATI
Departamento de Arquitetura**

**Lisboa
2021**

GREGORIJ PAULO BRANCO

NÍVEIS DE FLUXO E NOVA CENTRALIDADE

REABILITAÇÃO DO ESPAÇO PÚBLICO NA ENTRADA NASCENTE DE CASCAIS

Dissertação defendida em provas públicas na
Universidade Lusófona de Humanidades e Tecnologias
no dia 21/01/2021, perante o júri nomeado pelo
Despacho de nomeação nº 153/2020 de 25 de Maio,
com a seguinte composição:

Presidente: Prof. Doutor Pedro Filipe Coutinho Cabral
D'Oliveira Quaresma

Arguente: Prof. Doutor Alberto Flávio Monteiro Lopes

Vogal: Prof. Doutor Bernardo de Castro Norton Vaz
Pinto

Orientador: Prof. Doutor Hugo Philipe Herrenschmidt
da Nazareth F. de Cerqueira

Universidade Lusófona de Humanidades e Tecnologias
Escola de Comunicação, Artes, Arquitetura e Tecnologias da Informação - ECATI
Departamento de Arquitetura

Lisboa

2021

AGRADECIMENTOS

Quero agradecer sobretudo aos meus pais, José e Mónica, por todo o apoio que me deram durante a realização desta dissertação. E ao meu orientador, o Professor Doutor Arquiteto Hugo Nazareth Fernandes que sempre me acompanhou e sempre se mostrou totalmente disponível em todas as etapas do desenvolvimento deste documento. Pela demonstração de grande amizade e disponibilidade constante para me apoiar nas mais difíceis fases da minha vida como estudante e como ser humano acima de tudo. Quero agradecer profundamente toda a sua disponibilidade, empatia e amizade, pois sem ele este percurso teria sido muito diferente. Toda a sua sabedoria, conhecimento, curiosidade e também entusiasmo desde o início com o meu tema desenvolvido, contribuiu muito para que esta Dissertação tivesse o melhor desfecho.

Devo também um enorme agradecimento ao Professor João Borges da Cunha que sempre esteve e acompanhou o meu percurso durante todo o processo, a ele devo um enorme agradecimento por toda a sua preocupação, disponibilidade e empatia.

Finalmente queria agradecer também aos meus colegas e sobretudo amigos que sempre me acompanharam nas fases iniciais desta Dissertação e mesmo durante toda a sua realização, pois nunca abandonaram a minha memória, sobretudo de todos os bons momentos que passamos.

Adicionalmente, gostaria também de deixar um profundo agradecimento a outras pessoas e instituições que contribuíram igualmente para que levasse a cabo a tarefa desta tese com êxito. A todos devo também um enorme agradecimento.

RESUMO

A entrada nascente de Cascais, identificando-se como um espaço rural ligado a atividades balneares e de pesca, foi sofrendo transformações ao longo dos anos, tanto com a construção do caminho-de-ferro como pela avenida marginal, criando neste território um corte e uma separação de duas realidades: a praia e a costa.

A entrada nascente de Cascais define-se como um polo de concentração de eixos viários que “desaguam” no interior da Vila: a estação ferroviária e a avenida marginal. Este corte, cria uma modificação notável do território, fragmentando-o, transformando e consumindo a paisagem costeira da Vila.

É nossa proposta reabilitar as descontinuidades através dos caminhos da memória, enfatizados pela centralidade de uma praça ribeirinha sob a linha do caminho-de-ferro e à cota inferior da avenida marginal, funcionando com dois níveis de ligação: o apeadeiro oeste da estação ferroviária de Cascais e a superfície comercial, desenvolvendo-se à mesma cota do passeio marítimo.

Contrapondo-se a toda esta ideia de organização espacial de desnivelamentos através da horizontalidade, é necessário referir que para além de um percurso de escadas existe marco de verticalidade total através da implantação de duas colunas que se assume como elemento simbólico, que escultoricamente silencioso se eleva para o céu. Estas duas colunas também destacam o projeto na sua dimensão cósmica, à escala paisagística e monumental: de facto, assumindo-se como marcos de referência, também é possível afirmar que “foram feitas para serem vistas ao longe” – a dualidade das colunas pretende, ainda, evocar a memória e união de duas antigas ribeiras existentes na Vila de Cascais. A água resultante dessa unificação percorre as colunas e desagua no mar.

Palavras-chaves: fluxos, articulação, centralidade, percurso, sistema viário.

ABSTRACT

The Cascais entrance identifying itself as a rural space linked to bathing and fishing activities, has undergone transformations over the years, both with the construction of the railroad and the avenida marginal, creating in this territory a cut and a separation of two realities: the beach and the coast.

The Cascais entrance is defined as a hub for the concentration of road axes that “flow” into the countryside: the train station and the marginal avenue. This cut creates a noticeable change in the territory, fragmenting it, transforming and consuming the coastal landscape of the Vila.

It is our proposal to rehabilitate discontinuities through the paths of memory, emphasized by the centrality of a riverside square under the railway line and at the lower elevation of the marginal avenue, functioning with two levels of connection: the west stop of the railway station of Cascais and the commercial area, developing at the same level as the promenade.

In contrast to this whole idea of spatial organization of unevenness through horizontality, it is necessary to mention that in addition to a stairway there is a mark of total verticality through the implantation of two columns that are assumed as symbolic elements, which are sculpturally silent. to the sky. These two columns also highlight the project in its cosmic dimension, on a landscape and monumental scale: in fact, assuming itself as benchmarks, it is also possible to say that “they were made to be seen from afar” - the duality of the columns intends, also, evoke the memory and union of two old streams existing in the village of Cascais. The water resulting from this unification runs through the columns and flows into the sea.

Keywords: flow, articulation, centrality, passage, road system.

ÍNDICE GERAL

AGRADECIMENTOS.....	1
RESUMO	2
ABSTRACT	3
ÍNDICE GERAL	4
ÍNDICE DE FIGURAS.....	5
INTRODUÇÃO.....	8
METODOLOGIA.....	9
ESTADO DA ARTE.....	10
ESTRUTURA DE CONTEÚDOS	11
Capítulo I.1 – Contextualização do lugar.....	12
1.2 Breve enquadramento histórico da linha de Cascais.....	12
1.3 O plano de urbanização da Costa do Sol (PUCS) e a Avenida Marginal.....	15
1.4 As barreiras arquitetónicas: problemas e soluções.....	18
1.5 Atravessamentos sob os traçados viários.....	19
Capítulo II – Interfaces, praças e espaços verdes: estudo de casos	20
1. Interfaces	20
1.1 Forum des Halles (2016)	20
1.2 Gare do Oriente (1998).....	21
1.3 Oculus, Nova York (2016).....	22
1.4 Estação de Roskilde, Dinamarca (2016).....	23
2. Praças e espaços verdes.....	24
2.1 Centro Pompidou, Paris (1977).....	24
2.2 Pavilhão Botânico, Beijing (2018).....	26
2.2 Tóquio Café (2013).....	27
Capítulo III – Proposta.....	28
.....	39
IV. CONCLUSÃO.....	40
V. BIBLIOGRAFIA	41
VI. ANEXOS.....	42

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1. Planta Cartográfica da zona costeira de Cascais com a marcação da Estrada Real (1844).

Fonte: Arquivo histórico municipal de Cascais.

Figura 2. Antiga Estrada Real paralela ao caminho de ferro próximo ao Monte Estoril em 1930

Fonte: Arquivo histórico municipal de Cascais.

Figura 3. Procedeu-se à junção de duas plantas cartográficas da Costa do Sol com a já marcação da linha de caminho de ferro (1950).

Fonte: Arquivo histórico Municipal de Cascais.

Editado por: Gregorij Branco.

Figura 4. Plano de expansão de Carcavelos de Alfred Agache 1936.

Fonte: Costa 2009

Figura 5. Acessos á praça desnivelada do Fórum.

Fonte: https://www.tripadvisor.com/LocationPhotoDirectLink-g187147-d246225-i205417398-Westfield_Forum_des_Halles-Paris_Ile_de_France.html

Figura 6. Praça centralizada da gare em multinível.

Fonte: https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Gare_do_Oriente_0549.jpg

Figura 7. Ampla praça centralizada da interface.

Fonte: <https://chapelsistine.com/event/the-oculus-new-york-new-york/>

Figura 8. Acesso principal á interface de transportes.

Fonte: <https://archello.com/story/41656/attachments/photos-videos/1>

Figura 9. Praça lateral do edifício com ligeira inclinação.

Fonte: <https://medium.com/@thalysnprimo/centre-national-dart-et-de-culture-georges-pompidou-um-estrangeiro-naturalizado-42f7d7ba0610>

Figura 10. Imagem da estrutura desenvolvida em multinível.

Fonte: <https://architizer.com/blog/inspiration/industry/from-model-to-masterpiece-pendabotanical-pavilion/>

Figura 11. Desenvolvimento dos pisos para áreas de socialização do público

Fonte: <https://www.designboom.com/architecture/a-network-of-staircases-defines-taiwan-cafe-by-sou-fujimoto-01-22-2014/gallery/image/sou-fujimoto-taiwan-cafe-5>.

Figura 12 Localização da proposta (a vermelho).

Fonte: Google earth.

Figura 13. Ao centro: fotomontagem do projeto “Bay View” apresentado para o quarteirão do atual hipermercado.

Fonte: Município de Cascais

Figura 14. Planta de implantação da proposta.

Fonte: (imagem do autor) 2019.

Figura 15. Primeiro esquiço da proposta com o nível inferior da praça sobre a linha de caminho de ferro.

Fonte: (imagem do autor) 2019.

Figura 16. Fotografia do local da nossa proposta, vista a partir do futuro empreendimento “Bay View”.

Fonte: (imagem do autor) 2019

Figura 17. Fotografia do local da nossa proposta a partir do terraço do centro comercial Cascaisvilla.

Fonte: (imagem do autor), 2019.

Figura 18. Maqueta de estudo da proposta onde se pode notar a "praça afundada" com as respetivas passagens dos eixos viários à cota alta.

Fonte: (imagem do autor) 2019

Figura 19. Maqueta de estudo da proposta - vista superior.

Fonte: (imagem do autor) 2019.

Figura 20. Corte transversal da praça partindo da área do hipermercado e finalizando no passeio marítimo.

Fonte: (imagem do autor) 2019.

Figura 21. Corte lateral da praça com as duas colunas verticalizadas.

Fonte: (imagem do autor) 2019.

Figura 22. Esquiço do centro da praça vista do empreendimento (cota alta) para a praia (cota baixa).

Fonte: (imagem do autor) 2019.

Figura 23. Planta geral do Piso superior da praça.

Fonte: (imagem do Autor) 2019.

Figura 24. Fotomontagem da ”praça rebaixada”- sentido norte/sul em direção ao passeio marítimo.

Fonte: (imagem do autor) 2019.

Figura 25. Fotomontagem da “praça rebaixada” sentido sul/norte em direção ao empreendimento “Bay View”.

Fonte: (imagem do autor) 2019.

Figura 26. Planta geral do Piso inferior da praça e envolvente.

Fonte: (imagem do Autor 2019).

Figura 27. Vista noturna da praça e das colunas a partir do Forte da Cidadela

Fonte:(imagem do Autor) 2019.

Figura 28. Vista aproximada da anterior.

Fonte: (imagem do autor) 2019

INTRODUÇÃO

Esta investigação, concentrando-se no território da entrada nascente de Cascais, que nos dias de hoje está a sofrer diversas mudanças nas infraestruturas edificadas e urbanas, é um tema atual e que pode ser observado e estudado numa tentativa de compreensão de como estas transformações estão a modificar toda a zona e de como estão a afetar a qualidade de vida da população local.

A água e a terra sempre tiveram ligação com o ser humano numa relação de união, no caso de Cascais a agricultura e a pesca contribuíram sempre para o desenvolvimento económico da Vila e principalmente na proximidade entre habitantes. Com o lento crescimento económico, o território foi-se modificando em toda a sua infraestrutura viária, uma evolução que trouxe benefícios, mas também constrangimentos à população.

A circulação do indivíduo nas infraestruturas viárias é um desafio nos dias de hoje, no caso da Vila de Cascais e do território em estudo, pois compreendendo como estas podem facilitar e prejudicar as travessias é um tema a estudar. Apresentando esta proposta, é a tentativa de resolver as questões sobre essas travessias. No local em estudo procura-se conectar e interligar pontos essenciais de permanência e passagem da Vila, obtendo uma recuperada centralidade através de uma nova praça, um ponto de encontro, um novo eixo de ligação entre pessoas.

Unir populações e criar novas centralidades, é o objetivo deste trabalho. Recuperando o passado, mas adaptá-lo às novas realidades presentes. Desenvolver um novo Pólo, onde a população possa permanecer e simultaneamente atravessar e conectar diferentes pontos de chegada/saída a destinos importantes da zona.

O presente trabalho pretende também tentar compreender toda a evolução desta zona da Vila de Cascais e perceber como os eixos viários transformaram e modificaram esta zona, quais os constrangimentos que causaram e como estes podem ser adaptados a uma travessia segura e eficaz, criando um novo ponto central na Vila. Pretende-se: compreender toda a evolução deste território e estudar a sua evolução ao longo da história, restabelecer o contacto novamente da Vila com o mar, criar uma nova centralidade, um ponto de união e conexão entre a população, conectar pontos em falta para facilitar e criar maior rapidez de acessos.

METODOLOGIA

A Vila de Cascais é um local de elevado interesse que fez iniciar uma profunda pesquisa bibliográfica sobre toda a Vila e principalmente sobre a zona em estudo. Essa mesma investigação centrou-se principalmente na evolução dos eixos viários da Vila e de como estes foram transformando a zona ao longo das décadas. Foram também efetuadas visitas ao local de modo a compreender todas as transformações existentes e as que estão a ter lugar atualmente. Para tentar desenvolver as primeiras ideias da proposta foram pesquisados alguns casos de estudo que apresentassem semelhanças com a proposta para assim poder compreender como outros arquitetos e urbanistas resolveram questões semelhantes. Após essas pesquisas foram investigadas várias fotografias antigas de Cascais e dos seus eixos viários com cartas topográficas e fotos de arquivo histórico.

Foi reunida toda a informação através de suporte informático e de ficheiros organizados com toda a documentação recolhida.

ESTADO DA ARTE

A reconversão e reabilitação de zonas ligadas à frente marítima com cortes na travessia provocados pelos eixos viários é atualmente um tema bastante pertinente, pois com a evolução das Cidades e das indústrias, tem sempre havido uma preocupação em recuperar a identidade destes locais, e no caso das travessias essa reconversão tem sido essencial na qualidade de vida dos habitantes.

António José de Santa-Rita no seu livro: “A estrada Marginal Lisboa-Oeiras-Cascais maravilha de sentido atlântico” (2015) aborda o tema dos cortes provocados pelo caminho de ferro e pela avenida marginal, criticando o que a sua construção provocou e quais os problemas e constrangimentos causados à população, colocando alguns exemplos de como esses eixos viários deveriam ter sido construídos e que zonas seriam mais adequadas para o efeito.

Margarida Souza Lôbo entre outros autores apresentam no livro: “O plano de urbanização da Costa do Sol uma visão inovadora do território” (2009) várias soluções feitas por outros urbanistas na zona da costa marítima, com propostas e planos definidos defendendo outras hipóteses para o desenho dos eixos viários.

Nesta presente investigação foram também procurados outros artigos, sendo eles os seguintes: Joana Vieira Paulino no artigo: “A linha de Cascais: inovação turística e ferroviária portuguesa” (2018) e “Linha de Cascais: muito mais do que uma via-férrea turística, um estímulo a concentração populacional na faixa costeira por ela servida (1911-1944)”, (2019).

ESTRUTURA DE CONTEÚDOS

Este trabalho apresenta 3 capítulos principais e anexo contendo: investigação histórica da Costa do Sol e toda a evolução que esta sofreu ao longo dos anos e uma análise crítica dos atravessamentos existentes na zona da proposta. No capítulo 2 são apresentados casos de estudo de interfaces, praças e espaços verdes. No último capítulo é apresentada a proposta com análises do local e desenhos das ideias propostas.

No capítulo 1, é feita uma investigação histórica da Costa do Sol, procurando um entendimento prático e conciso da evolução e da construção dos eixos viários (a avenida marginal e o caminho de ferro).

São estudados os atravessamentos da linha férrea e da avenida marginal e é elaborada uma crítica sobre esses projetos, tentando compreender de que forma funcionam e quais os constrangimentos que causam.

São investigados também casos de estudo a nível nacional e também internacional de outros casos semelhantes à proposta apresentada no capítulo final.

No segundo capítulo é feita uma descrição do projeto através de imagens e texto que ilustram a zona e as propostas de desenho que são apresentadas, numa tentativa de recuperar a zona em termos de travessias com o melhoramento de acessos a vários pontos da Vila de Cascais.

No anexo são apresentados os desenhos técnicos do projeto à escala 1/200 e 1/1000.

da Capital do País. Foi local para banhos e relaxamento de muitos que procuravam a Vila (Paulino, 2018)

Durante o reinado de Filipe II a Estrada Real assegurava a mobilidade entre Lisboa e Cascais. Pensa-se ser desta época a construção de uma ponte sobre uma ribeira, ordenada por ordem Real, sendo possível avançar que terá sido esta a primeira estrada paralela à linha de costa, na entrada nascente de Cascais.

Desta forma surgiu a primeira cisão efetuada na zona costeira, criando a divisão de duas zonas: a agrícola e a piscatória ou, mais concretamente, a zona costeira da zona interior. Apesar de ser uma estrada degradada e em más condições, em que a circulação era dificultada e demorada, manteve-se nessas condições até ao surgimento do caminho de ferro em 1889, aumentando o seu tráfego ao longo dos anos. Perante a rede de acessos precária onde não existia o caminho de ferro era feito por atrelados e carroças que, da pior ou da melhor forma, chegavam ao seu destino (Santa-Rita, 2015). A importância do turismo presente na Vila perdurou. Foram construídas casas e Chalets pela nobreza. Com a existência de águas de teor curativo foram também construídas termas e hotéis. O turismo aumentou e vila ganhou novos espaços de lazer (Paulino, 2018).

Numa análise crítica mais aprofundada, é possível considerar que esta rede não facilitava a circulação, dada a falta de manutenção existente. Adicionalmente esta zona era altamente ligada a atividades agrícolas pesqueiras e de defesa militar. Outrora esta via foi, sem dúvida, importante para assegurar a ligação de Lisboa à Vila de Cascais, contudo a sua construção bastante próxima da linha de costa veio cada vez mais condicionar esta entrada da Vila de Cascais. Sendo que a construção da linha de caminho-de-ferro agravou esta condição, uma vez que permitiu a separação da zona interior do mar e da praia. Tendo a linha de Cascais uma elevada importância no desenvolvimento turístico com elevado movimento na época devido ao turismo, foi-se tornando cada vez menos movimentada após a construção da linha do elétrico que fazia a ligação até Algés (Paulino J. C., 2019).

Houve, contudo, um certo cuidado para não prejudicar a frente ribeirinha em certos locais em que as vias se iam aproximando da frente marítima, permitindo o seu usufruto banhar ou de passeio e, também, a vista de mar desafogada (Santa-Rita, 2015).

A construção do caminho de ferro, a partir da estação de São Pedro do Estoril até Paço de Arcos, foi mais desenvolvida pelo interior. Este facto, veio facilitar a libertação de espaço para a zona costeira, incentivando a construção de edifícios de habitação, embora nunca resolvendo na totalidade a permeabilidade da linha. No entanto, mesmo com a integração das passagens de nível, conscientemente posicionadas nos locais mais centrais das urbanizações que se iam desenvolvendo no impulso do caminho de ferro não eram, contudo, das melhores soluções, isto por serem, em termos de uso, espaços

bastante fechados, escuros e de circulação perigosa ou mal frequentada, principalmente em horários noturnos.

O caminho de ferro é, portanto, uma barreira considerável, pois divide e fragmenta vidas e locais, fruto de um planeamento e ordenamento pouco desenvolvido na época.

“Aproximou as pessoas, mas também rasgou paisagens, cortou-as e dividiu-as, fragmentou o território, separou a terra do rio e do mar, alterou o uso do solo, foi um polo causador de uma expansão urbana, mas também o seu aglutinador, cola que deu coerência e vida própria a uma zona extraordinariamente bem equipada com recursos naturais e com um futuro promissor” (Santa-Rita, 2015, p. 95).

Pode considerar-se que a antiga Estrada Real de ligação Lisboa-Cascais poderá ter sido um elemento causador deste fenómeno, pois teve em conta que a linha de caminho de ferro foi construída paralelamente a esta via, principalmente na área de entrada de Cascais (Figura 2).



Figura 2. Antiga Estrada Real paralela ao caminho de ferro próximo ao Monte Estoril em 1930

Fonte: Arquivo histórico municipal de Cascais.

1.3 O plano de urbanização da Costa do Sol (PUCS) e a Avenida Marginal

Posteriormente à construção da avenida marginal no ano de 1942 viria a criar alguns constrangimentos, principalmente no desenvolvimento do seu anteprojeto. “Eram os habitantes apreensivos com a barreira rodoviária que barrava o acesso à praia, o que veio a acontecer, embora com passagens inferiores para o areal e que não é a mesma coisa” (Santa-Rita, 2015, p. 68). O planeamento de urbanização da Costa do Sol foi iniciado em 1933 onde se aproveitou as largas zonas de terrenos e se iniciou o processo de construção de novas habitações e serviços. (Sousa)

A avenida marginal acabou por ser mais um corte implementado em Cascais, após o agravamento dada a implementação a linha de caminho-de-ferro, a separação destas duas realidades distintas tornou-se iminente, isto numa região que desde sempre teve uma elevada relação com o mar.

Os futuros acessos acabaram por destruir antigas terras de lavoura e pomares, o que mais tarde originou toda a sorte de especulação imobiliária (Santa-Rita, 2015).



Figura 3. Procedeu-se à junção de duas plantas cartográficas da Costa do Sol com a já marcação da linha de caminho de ferro (1950).
Fonte: Arquivo histórico Municipal de Cascais.
Editado por: Gregorij Branco.

O plano de urbanização da região a oeste de Lisboa, confiado a Duarte Pacheco, desenvolvido por fases distintas, foi entregue a dois arquitetos-urbanistas: Alfred Agache e Etienne de Groer, que desenvolvem na Costa do Sol, variadas propostas distintas. No entanto os planos de Etienne de Groer dão seguimento e integram as propostas de estrutura urbana desenvolvidas por Alfred Agache (Costa, 2009).

Distingue-se que Agache apresenta um plano mais estrutural, onde é valorizado o espaço público. No caso da Costa do Sol, Este inclui uma região estruturada por dois eixos rodoviários: uma Auto-Estrada a norte e a Avenida Marginal a sul (Costa, 2009).

Agache, no entanto, critica que em toda a zona da Região Oeste não existia até á data um plano de ordenamento e de ocupação do território. Esta distinção apresenta como principal objetivo a existência de um corte de acesso á costa, separado e desvalorizado consequentemente pela linha de caminho de ferro (Costa, 2009).

“Para cada aglomerado da Costa do Sol o urbanista apresenta uma proposta de remodelação com a rede viária principal, reestruturando o aglomerado existente e integrando simultaneamente as áreas de expansão” (Costa, 2009, p. 50).

Neste sentido é de elevada importância destacar que na área de expansão de Carcavelos, o urbanista apresenta um plano a Sul da linha de caminho de ferro, onde é criada uma rede pedonal que é separada da via de circulação automóvel. Segundo a autora: “Permite a circulação e fruição de um espaço público liberto de automóveis, que abrange toda esta área que usufrui de um acesso privilegiado à praia, sem a usual barreira do caminho de ferro” (Costa, 2009, p. 50).

Desta forma, é possível concluir que Alfred Agache, já desenvolvia na época um plano urbanístico que valorizava o espaço público, isto já considerando a existência de uma barreira que impedia a passagem da zona norte e da costa, rompendo assim a ligação destas duas áreas distintas. Foi então criado um plano urbanístico que tentou eliminar a existência dessa mesma barreira, criada pelo caminho de ferro. A zona onde este planeamento foi aplicado por parte de Agache foi então o plano da área de expansão de Carcavelos.



Figura 4. Plano de expansão de Carcavelos de Alfred Agache 1936.

Fonte: Costa 2009

Este local encontra-se posicionado a uma cota mais alta, de modo a permitir a observação da zona marítima, na avenida Marginal, segundo a autora: “Esboçava-se então o propósito de servir a Costa do Sol com duas vias paralelas à linha de Costa, uma marginal e outro interior” (Costa, 2009, p. 28).

A Costa do Sol, usufruída por uma população rica e cosmopolita, com a existência de propriedades terapêuticas na zona costeira, levou mais tarde no ano de 1933 a uma decisão política de se intervencionar na Costa do Sol, de modo a permitir a valorização da faixa costeira, com a criação de um novo plano urbanístico (Costa, 2009).

“O plano de urbanização da Costa do Sol (PUCS), aprovado em 1948, revisto em 1959 e em vigor até ao início dos anos 90, constitui um marco na história do planeamento territorial em Portugal” (Pereira, Lôbo, Costa, Quaresma, & Mendes, 2009).

O Ministério das obras públicas e comunicações (MOPC) No qual Duarte Pacheco seria mais tarde responsável, reconhece nesta nova infraestrutura, o seu enquadramento paisagístico notável, a sua proximidade a Lisboa e as boas condições de acessos ao centro da Cidade. A nova estrutura rodoviária, prevê o crescimento da zona urbana, e por isso insere-se uma perspetiva integrada de um plano urbanístico (Costa, 2009).

1.4 As barreiras arquitetónicas: problemas e soluções

A avenida Marginal e o caminho de ferro, foram considerados pontos críticos, isto pelo conjunto de constrangimentos que causaram após a sua construção, num local valorizado pelo mar e por toda a bonita Costa do Sol, criaram com esse corte entre duas realidades distintas. Como tal a resolução deste problema não foi considerada a mais adequada para o efeito.

Ambos os eixos nunca foram devidamente pensados em termos da sua localização, ou nunca se viu as consequências passadas e futuras que vieram a causar.

Consequentemente a nossa proposta não pretende resolver a localização destes eixos viários, mas é, no entanto, pensada a olhar para um futuro. Esta perspetiva a longo prazo prevê que a localização destes eixos possa ser alterada, e que esta nova centralidade seja um ponto de partida para a resolução de muitos outros problemas, Permitindo à vila de Cascais a obtenção de uma entrada devidamente recuperada. Este novo elemento tem como objetivo unir as duas realidades, devolvendo à vila o usufruto da frente ribeirinha sem qualquer corte.

A proposta de uma nova centralidade na vila que faça a ligação pedonal segura a vários pontos de interesse. Uma nova praça que poderá num futuro próximo ligar a outras propostas.

1.5 Atravessamentos sob os traçados viários

Os atuais acessos inferiores de travessia pela avenida Marginal e a linha férrea, são efetuados através de uma passagem inferior com iluminação natural, cria-se um fenómeno em túnel, muitas vezes estreito e com deficiência de iluminação artificial.

A existência desta passagem, um corredor, um local para se passar depressa criando noções ao indivíduo de maior insegurança.

A origem deste problema parte de uma solução apresentada, pouco prática e feita na ausência de um pensamento consistente e elaborado. Um mero atravessamento em túnel, sem qualquer significado, banalizado e ultrapassado. Como tal, a travessia de forma rápida e repentina em horários noturnos, provoca a existência de um percurso linear sem qualquer apreciação. Adicionalmente, o local é rodeado por paredes escuras, em que a arte parece florescer de forma orgânica e natural. Os cantos abandonados são utilizados pelos mais necessitados que por ali vagueiam, tanto em horários diurnos como em noturnos.

Com o fraco movimento de pessoas por estas passagens, opta-se muitas vezes por correr inúmeros riscos durante a travessia da própria avenida com um considerável tráfego automóvel, dado que estes circulam com alguma velocidade, nas poucas travessias pedonais existentes e sinalizadas para o efeito.

Por outro lado, é importante referir a escolha da localização destas passagens sobre os eixos viários da Costa do Sol. O estudo desta travessia do parque Palmela apresenta-se igualmente importante dada a proximidade com o local proposto.

Intencionalmente, numa tentativa de ligar o parque Palmela ao passeio marítimo, esta passagem não aparece apresentar qualquer utilidade. O parque Palmela não permite o acesso a qualquer área residencial, comercial ou a nenhuma rua, avenida, largo ou praça de importância da Vila que crie movimento e circulação de pessoas. Criando-se um fenómeno de desertificação, um parque pouco movimentado e procurado pelos residentes da Vila. Apesar da existência de locais de lazer no interior do parque, que permitem algum movimento, muito esporádico no interior do parque, principalmente aos fins de semana, não parece haver aqui uma justificação para a escolha da localização para esta passagem. O passeio marítimo, quase inexistente, zonas de restauração e lazer, procuram criar locais de permanência e centralidade, tornando o local de passagem a céu aberto com acessos pouco estudados e em locais que terminam meramente em estradas e avenidas de circulação automóvel.

As saídas e entradas continuam a ser uma passagem apenas, locais que não convidam à permanência, tanto no interior como na envolvente desta passagem.

Capítulo II – Interfaces, praças e espaços verdes: estudo de casos

No intuito de valorizar este projeto, tornando-o o mais pragmático possível e com uma maior consciência ambiental, procuramos soluções encontradas por outros arquitetos que moldaram as mais recentes tendências para projetos semelhantes a este.

Os casos escolhidos privilegiam a fluidez e a harmonização das linhas de comunicação atuais. A beleza e um grande cuidado estético está presente em cada um deles, favorecendo a sua utilização pelas comunidades locais.

1. Interfaces

1.1 Forum des Halles (2016)



Figura 5. Acessos à praça desnivelada do Fórum.
Fonte: https://www.tripadvisor.com/LocationPhotoDirectLink-g187147-d246225-i205417398-Westfield_Forum_des_Halles-Paris_Ile_de_France.html

O foco de interesse no caso do Forum des Halles de Paris é a multiplicidade de ligações criadas a vários níveis da estrutura. Desta forma as atividades de comércio, lazer e serviços convivem em diversos planos que se comunicam entre duas praças.

A estrutura superior, embora em contraste com a arquitetura do bairro envolvente, parece favorecer o sombreamento da área atenuando a circulação de ar.

Sendo assim, foi possível manter a tradição comercial original, permitindo a remoção do trânsito automóvel que devolveu ao público um espaço de convívio e troca importante.

A diferença de cotas utilizadas é a característica mais inspiradora neste projeto. Cada nível é aproveitado para funções diversas.

1.2 Gare do Oriente (1998)



Figura 6. Praça centralizada da gare em multinível.

Fonte: https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Gare_do_Oriente_0549.jpg

A gare do Oriente, localizada em Lisboa é uma interface de transportes que liga a antiga zona da Expo a toda a cidade de Lisboa. Foi projetada pelo Arquiteto Santiago Calatrava, natural de Valência.

A gare contempla um sistema de transportes único em Portugal, devido à sua arquitetura inovadora e ao fluxo populacional que diariamente utiliza esta interface de transportes.

Anteriormente ao desenvolvimento da gare, existiam barreiras provocadas pela linha de caminho de ferro, que criavam um corte entre a zona industrial e residencial da cidade (Jodidio, 2007).

A solução para este corte passou pela construção de um talude com cerca de nove metros de altura, abrindo três amplos vãos: um vão central destinado a circulação pedonal e dois vãos laterais destinados ao fluxo rodoviário. Na cota superior do talude efetua-se a passagem do comboio.

No vão central semicoberto encontram-se todos os acessos pedonais da estação, com uma praça central no piso térreo, que contém uma abertura para o subsolo com os acessos ao metropolitano, estacionamento automóvel, uma zona comercial de lojas e restauração, e um acesso a um centro comercial totalmente coberto. Nesta praça central encontram-se também os acessos a dois pisos superiores. No primeiro piso encontra-se zonas de espera para o embarque nos comboios, bilheteiras e zonas de restauração e o segundo piso é destinado à passagem do comboio e dos respetivos apeadeiros.

Numa análise crítica a este caso de estudo, encontrámos uma solução equilibrada na resolução do problema das circulações viárias e do próprio corte provocado anteriormente pela linha de caminho de ferro. Atualmente este local contém um elevado fluxo populacional, o que no passado serviu grande parte das indústrias da cidade e do porto que sofreu várias transformações ao longo dos tempos, tornando-se num novo polo de atração na cidade com a primeira fase da criação de uma exposição mundial dedicada aos oceanos, e numa segunda fase um novo bairro da cidade com habitação, escolas, hospitais, igrejas e um amplo centro comercial.

1.3 Oculus, Nova York (2016)



Figura 7. Ampla praça centralizada da interface.
Fonte: <https://chapelsistine.com/event/the-oculus-new-york-new-york/>

Da autoria do arquiteto Santiago Calatrava e pretendendo ser um “renascimento da Fénix” dentro do Ground Zero, este projeto utiliza diversos níveis para cruzar a comunicação entre transportes intermodais, comércio e distribuição de trânsito pedonal.

A criação de níveis inferiores gera um aproveitamento do espaço e a respetiva harmonização para um maior acolhimento de fluxo de utilizadores. Mais uma vez, a solução encontrada permite uma capacidade aumentada de circulação. Em simultâneo a arquitetura da parte superior foi trabalhada como um símbolo da história do local.

1.4 Estação de Roskilde, Dinamarca (2016)



Figura 8. Acesso principal à interface de transportes.
Fonte: <https://archello.com/story/41656/attachments/photos-videos/1>

A estação de Roskilde na Dinamarca é nesta investigação um elemento chave, pois este projeto vem de encontro a uma nova abordagem sobre passagens inferiores sob a linha de caminho de ferro.

O elemento de ligação e integração do projeto, relaciona-se com o espaço público de forma notável. Sob o caminho de ferro é possível provocar a ausência de uma travessia, permitindo circulação e relações com o espaço público envolvente.

A entrada de luz natural por entre as plataformas de acesso aos apeadeiros da estação, criam uma noção de maior leveza estrutural. O próprio desenho da estrutura é leve e harmonioso, promovendo

uma noção de continuidade de um espaço que deixa de ser apenas de passagem. Por entre essa travessia encontramos também espaços verdes que convidam à permanência.

Os acessos através de escadas e elevadores aumentam o fluxo de movimento nesta praça semi-coberta, criando uma maior sensação de vigia e segurança. Sendo esta travessia uma extensão de duas praças que resolvem de forma eficaz a barreira do corte pelo caminho de ferro, criando um elemento de união.

2. Praças e espaços verdes

2.1 Centro Pompidou, Paris (1977)

Caracterizando-se como um marco cultural na cidade de Paris, o Centro Pompidou adota um estilo construtivo e arquitetónico “High-tech” presente em toda a estrutura do edifício, desenvolvendo-se toda a parte técnica a partir da fachada para fora.

O centro Georges Pompidou está localizado no centro de Paris, obra da autoria do Arquiteto Renzo Piano e da sua equipe.

Sendo um importante marco de Paris, o centro Georges Pompidou, é considerado uma obra polémica, contudo em simultâneo representa um marco revolucionário na cidade, sendo um importante foco de estudo nesta dissertação.

Iniciando a análise detalhada deste projeto, a nossa investigação centra-se a partir do nível do piso térreo deste edifício, que achámos o mais relevante de observar e analisar.

Ao nível da cota da rua, está uma ampla praça a céu aberto que efetua a ligação direta ao edifício através de passagens em rampa. No interior, largas áreas públicas, como um teatro, lojas, receção, e um restaurante estão abertos ao nível da rua. No nível superior, abrem-se vastas galerias, terraços exteriores e áreas administrativas. No topo do edifício, está acomodado um restaurante, um cinema e exposições temporárias, sendo que todas estas áreas do edifício estão abertas nos horários noturnos, trazendo vida e atividade à praça.

Considera-se que todo o interior do edifício é uma extensão da praça exterior, não sendo um mero local de atravessamento. Define também uma continuidade da praça, que se desenvolve para os pisos superiores através de ligações verticais como elevadores e escadas rolantes localizados na própria fachada do edifício. Adicionalmente é também definida a ligação pedonal a duas ruas, sendo uma delas localizada na praça principal e a outra na fachada oposta, permitindo a livre circulação pública, sem interrupções no interior do edifício que poderiam interferir nestas passagens.



Figura 9. Praça lateral do edifício com ligeira inclinação.
Fonte: <https://medium.com/@thalysoprmo/centre-national-dart-et-de-culture-georges-pompidou-um-estrangeiro-naturalizado-42f7d7ba0610>

A praça, um elemento unificador neste projeto, efetua ligações e conexões a toda uma rede pedonal de circulação na periferia e no interior do edifício. A própria praça é nivelada de forma a facilitar os acessos ao interior do edifício, sofrendo uma ligeira inclinação em relação à rua e ao edifício em si, facilitando acessos sem o uso de escadas ou elevadores, criando uma noção de maior fluidez e liberdade de circulação.

A praça em estudo é habitualmente usada como um espaço de permanência, utilizada para feiras, exposições e atividades de artistas que o usam como local para as suas atividades, atraindo um vasto número de pessoas que permanecem na praça. Na extremidade desta, existem elementos naturais de sombreamento que permitem a permanência do público em dias com temperaturas mais altas, criando um sistema natural de refrigeração, já que grande parte da praça não tem zonas de sombra.

O edifício encontra-se recuado em relação ao quarteirão, permitindo uma maior noção de espaço de circulação e vista desafogada de toda a fachada vertical. Não ocupando o edifício inteiro a globalidade do quarteirão, como acontece no sistema urbanizado dos edifícios envolventes, o arquiteto decidiu criar um edifício que se expande com um programa de funcionalidades vertical, em vez de horizontal, como aconteceria se ocupasse todo o quarteirão. A praça contém uma ligeira inclinação, permitindo ao edifício desenvolver-se também verticalmente a uma cota mais baixa, dando uma maior noção de leveza espacial.

Através do edifício, é possível atravessar por um percurso que se desenvolve a partir da praça, e que efetua a ligação principal ao interior do edifício, assim como assegura a passagem para a rua na

extremidade oposta do quarteirão, dando uma noção de continuidade e fluidez ao percurso. O edifício não é considerado como uma barreira espacial no quarteirão. Sendo atravessável, uma vez que liga duas realidades.

2.2 Pavilhão Botânico, Beijing (2018)



Figura 10. Imagem da estrutura desenvolvida em multinível.
Fonte: <https://architizer.com/blog/inspiration/industry/from-model-to-masterpiece-penda-botanical-pavilion/>

Idealizado como uma utopia natural, o Pavilhão Botânico de Pequim é uma escultura visitável pensada para o usufruto dos seus visitantes.

Também aqui a multiplicação dos níveis permite uma composição mais rica dos elementos naturais a explorar. Isto Sem uma função pragmática imediatamente perceptível, a infraestrutura ilustra na prática a possibilidade de incrementar de forma equilibrada a criação de espaços verdes essenciais.

Ao mesmo tempo a estrutura possui uma geometria organizada de forma aparentemente aleatória que, resulta numa ordem reconhecível. Como tal, todo o projeto convida ao exercício contemplativo, num percurso idealizado como uma experiência de exploração da riqueza estrutural e natural.

2.2 Tóquio Café (2013)



Figura 11. Desenvolvimento dos pisos para áreas de socialização do público
Fonte: <https://www.designboom.com/architecture/a-network-of-staircases-defines-taiwan-cafe-by-sou-fujimoto-01-22-2014/gallery/image/sou-fujimoto-taiwan-cafe-5>.

Localizado em Taiwan, da autoria do arquiteto Sou Fujimoto, este projeto encontra bastantes semelhanças com a proposta apresentada nesta dissertação, sendo também um importante elo de ligação a toda a investigação efetuada.

Desenvolvido em multiníveis, através de vários acessos verticais que surgem como formas orgânicas, e com inspiração no próprio movimento da natureza envolvente, torna-se especialmente apelativo por essa característica. Essa ligação ao meio natural seria, idealmente, uma característica a explorar em outros projetos desta natureza.

Cada nível apresenta uma função, uma identidade, não sendo um mero local de passagem, mas sim, de permanência, estimulando o contacto social. Destinado à restauração e ao lazer, o arquiteto permite vistas desafogadas para os elementos da natureza, nas suas constantes diferenças de cotas.

Este local é também circunscrito com incrementação de outras cotas, tornando-se naturalmente mais vasto e aberto.

Capítulo III – Proposta



Figura 12 Localização da proposta (a vermelho).
Fonte: Google earth.

O objetivo desta proposta tem como principal propósito a criação na entrada nascente de Cascais uma nova centralidade. Através de Eixos de ligação e da unificação, esta proposta vem conectar vários pontos estratégicos: os apeadeiros da estação ferroviária de Cascais, o novo empreendimento Cascais “Bay View” com uma ampla superfície comercial e a finalizar no passeio marítimo/praias. Todos estes pontos de ligação culminam numa praça centralizada, ponto de encontro de várias realidades. Uma praça à cota rebaixada, efetua a ligação direta ao passeio marítimo, permanecendo suavemente “deitada” sobre a paisagem, discretamente num exercício de integração e organização espacial. A praça pela sua horizontalidade “continua” permite o seu desenvolvimento sobre duas colunas verticalizadas a que demos o nome de “Vinhas” e de “Castelhana”, em memória e referência às linhas de água em proximidade.

A nossa proposta para restabelecer esta articulação consiste em criar uma nova zona central.

Esta nova praça é implantada a uma cota rebaixada em relação aos eixos viários e simultaneamente desenha-se em continuidade com a praça existente do novo empreendimento comercial e residencial, à cota alta, tal como do jardim público.

Considera-se como objetivo principal deste estudo o restabelecimento da articulação pedonal entre a área costeira da Vila com o mar, tendo em conta o aumento do seu fluxo rodoviário, ferroviário e pedonal.



Figura 13. Ao centro: fotomontagem do projeto “Bay View” apresentado para o quarteirão do atual hipermercado.
Fonte: Município de Cascais

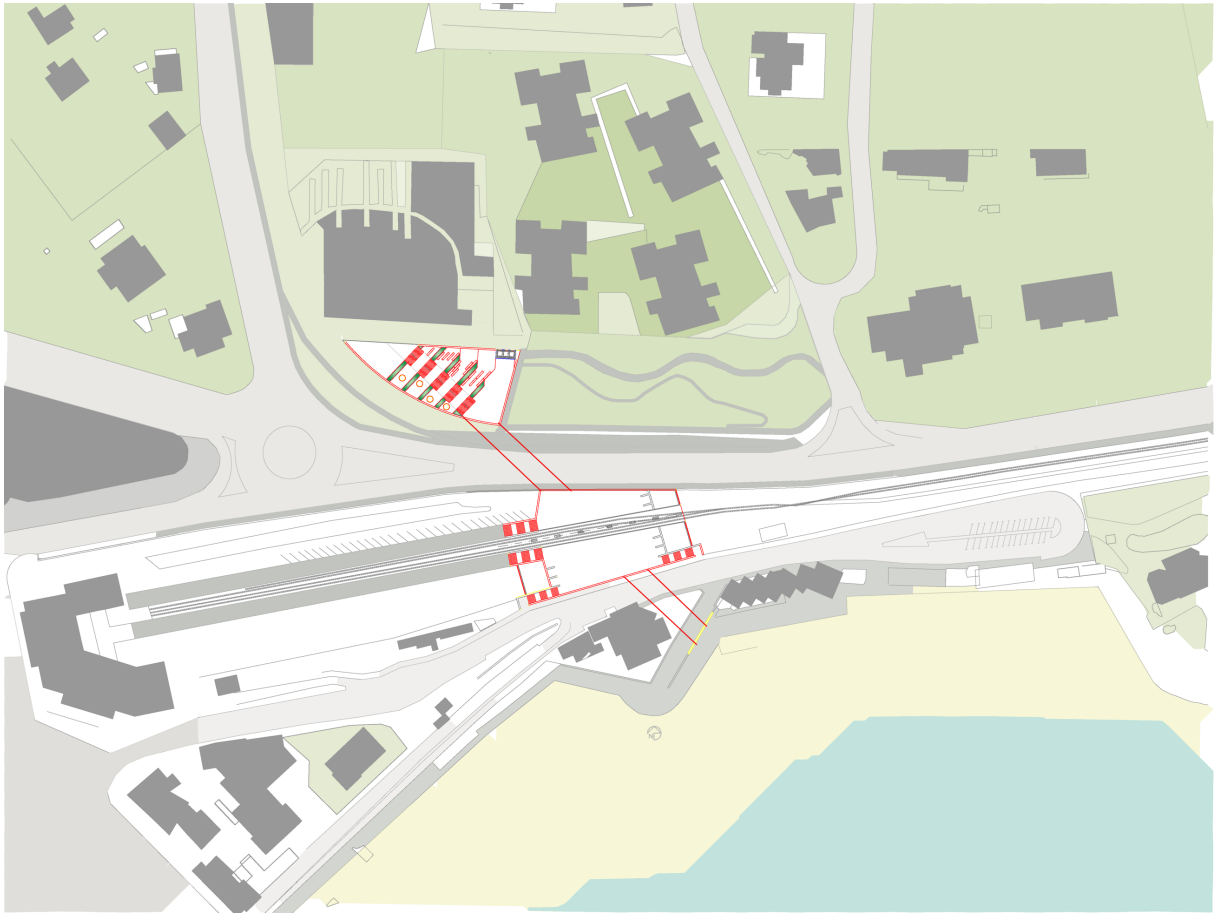
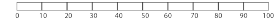


Figura 14. Planta de implantação da proposta.

Escala: 1/3000

Fonte: (imagem do autor) 2019.



Toda esta praça é desenvolvida a partir da cota inferior em relação aos eixos viários, criando-se uma área pedonal livre do corte causado por estes mesmos eixos.

Este percurso é constituído por dois níveis com acessos à praça de cota rebaixada. O primeiro acesso efetua-se no passeio marítimo e o segundo realiza-se na nova praça do empreendimento, acrescentando-se acessos também aos apeadeiros da estação ferroviária.

No centro é possível garantir uma ampla praça destinada ao uso de comércio e serviços, com uma área de carácter social e de convívio acrescentando-se uma área de restauração e lazer.

Definimos, no entanto, que os acessos à praça se efetuam através de escadas, rampas e elevadores. Desta forma, é possível concluir que os acessos verticais se efetuam prioritariamente na área do supermercado, permitindo deixar a cota da praça inferior semelhante à do passeio marítimo.



Figura 15. Primeiro esboço da proposta com o nível inferior da praça sobre a linha de caminho de ferro.
Fonte: (imagem do autor) 2019.

A existência de um corte nesta área, pela Avenida Marginal e o caminho de ferro, pólos causadores deste mesmo corte, é real e pertinente, não sendo para esta proposta uma desvantagem direta. Apresentando-se como um elemento que integra e une duas realidades: a costa e o mar, um corte continua a existir, não sendo o próprio substituído ou interrompido. Esta proposta também pretende unificar esta realidade, e não fragmentá-la, não pretendendo interromper ou substituir o normal fluxo rodoviário e ferroviário de acesso à vila.



Figura 16. Fotografia do local da nossa proposta, vista a partir do futuro empreendimento "Bay View".
Fonte: (imagem do autor) 2019

Sendo a resolução de três realidades de circulação do indivíduo no seu deslocamento (a pedonal, ferroviária e rodoviária) um elemento importante nesta proposta, resolvemos partir de uma ideia unificadora, trabalhando e integrando este conjunto de três elementos, numa abordagem de soluções apresentadas neste projeto.

Sendo a deslocação uma necessidade natural para a mobilidade humana, encontramos neste local a ausência de um elemento unificador: a circulação pedonal e a travessia. A causalidade parte sempre deste corte, que dividindo e fragmentando uma área, provoca limitações na travessia. Partindo desta proposta, tentámos resolver questões de mobilidade do indivíduo, respeitando a sua livre escolha de deslocamento ou de mobilidade.



Figura 17. Fotografia do local da nossa proposta a partir do terraço do centro comercial Cascaisvilla.
Fonte: (imagem do autor), 2019.

No caso presente, a travessia provoca um elevado constrangimento e não serve as melhores condições de segurança das pessoas, a quem se deve permitir o maior livre arbítrio no seu modo de deslocação, providenciando mais opções e maior segurança.

Num enquadramento mais aprofundado sobre cada aspeto deste projeto, iniciamos a sua descrição a partir da praça superior do empreendimento, que funciona a uma cota bastante mais alta em relação à proposta da praça rebaixada, em que a solução apresentada para unificar estas duas cotas (a superior e a inferior), foi desenvolver um conjunto de acessos verticais compostos por escadas, rampas e elevadores. Em cada patamar das escadas foram desenvolvidos locais para descanso com a existência de jardins e de espaços de permanência, como quiosques e zonas de restauração, a fim de criar uma solução que permita enriquecer os percursos pedonais apresentados.

Na passagem sobre a linha de caminho de ferro e a Avenida Marginal abre-se uma ampla praça a céu aberto, com as respetivas passagens dos eixos viários na cota superior, em que não é prejudicada a livre circulação destas artérias. A passagem pedonal encontra-se rebaixada em relação a estes eixos.

A esta cota baixa é possível uma circulação livre e fluida tanto para os percursos pedonais como para os eixos viários, sendo um local aberto e ventilado com bastante presença de luz natural.

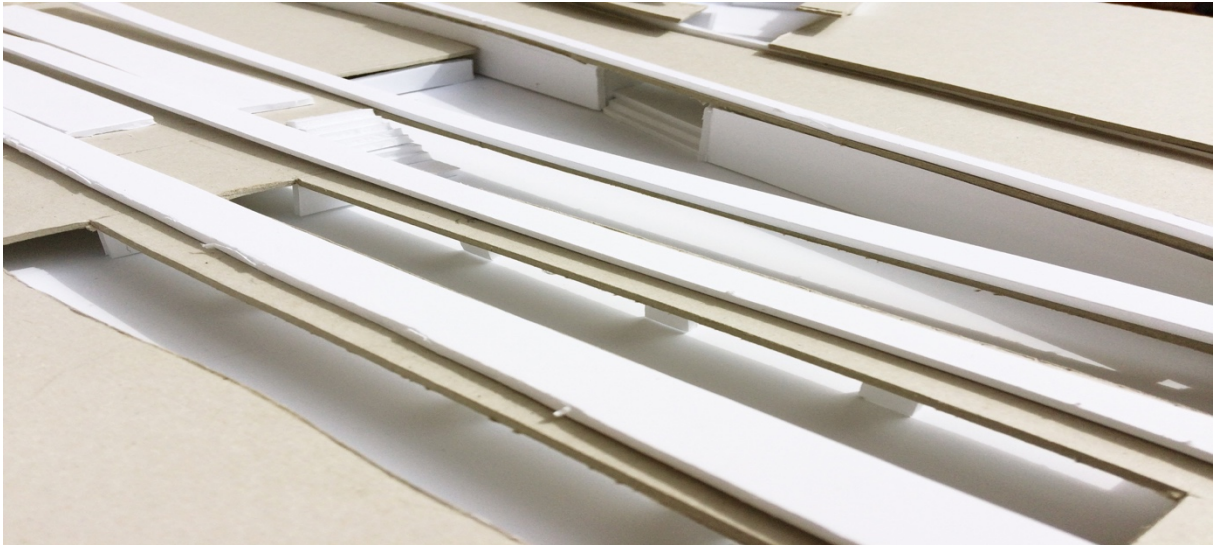


Figura 18. Maqueta de estudo da proposta onde se pode notar a "praça afundada" com as respectivas passagens dos eixos viários à cota alta.
Fonte: (imagem do autor) 2019

Neste espaço apresentado da praça, são propostos também locais de permanência e de lazer com a presença de vegetação natural para sombreamento com a extensão da zona comercial do hipermercado na cota superior, em que é contrariado o máximo possível o conceito de mera passagem pedonal inferior fechada e sem entrada de luz natural.



Figura 19. Maqueta de estudo da proposta - vista superior.
Fonte: (imagem do autor) 2019.

Posto isto, um dos principais focos foi garantir o funcionamento da mesma cota relativamente ao passeio marítimo evitando o uso excessivo de escadas e rampas numa zona centralizada, com elevada importância de circulação e acessos.

No centro da praça existem ligações à cota da estação ferroviária, em que se cria um novo acesso à estação atualmente inexistente, de difícil e demorado acesso para o público, que utiliza as zonas das praias e de serviços existentes no passeio marítimo. Neste projeto incluem-se também mais dois acessos à rua e às zonas turísticas da Vila de Cascais, em que se procura facilitar e criar uma maior redução de tempo no atravessamento e acesso a estas importantes artérias.

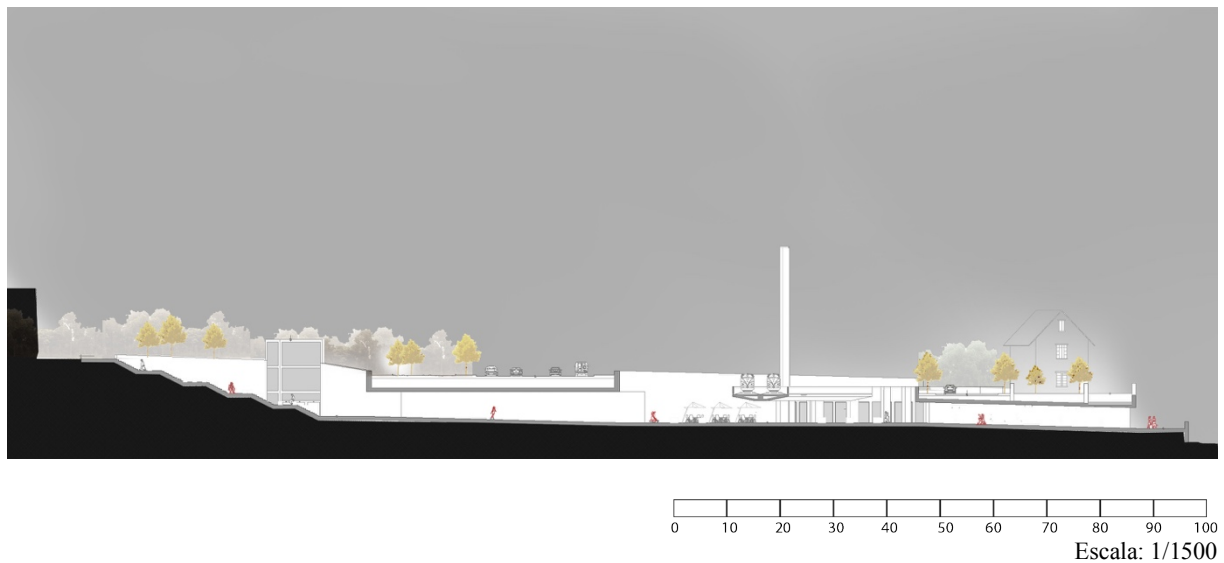


Figura 20. Corte transversal da praça partindo da área do hipermercado e finalizando no passeio marítimo.
Fonte: (imagem do autor) 2019.

Para se poder concluir todo o conceito inicial desta proposta, foi abordado todo um processo de pensamento e de raciocínio em relação à resolução de um problema de atravessamentos e de diferenças de cotas bastante críticas nesta zona. Como tal, a intenção passou por facilitar e reduzir os riscos de travessias de eixos viários com elevado fluxo e movimento, onde se procura uma redução da quantidade de sinistros possíveis entre peões e veículos.

Temos a profunda consciência de que esta proposta não pretende fragmentar ou dividir, mas sim integrar e ligar duas realidades distintas separadas pela evolução e pelo tempo, em que se pensa no indivíduo como sujeito que circula e que necessita de se mover tanto de forma pedonal, rodoviária ou ferroviária, unindo três diferentes realidades de circulação imprescindíveis ao ser humano.

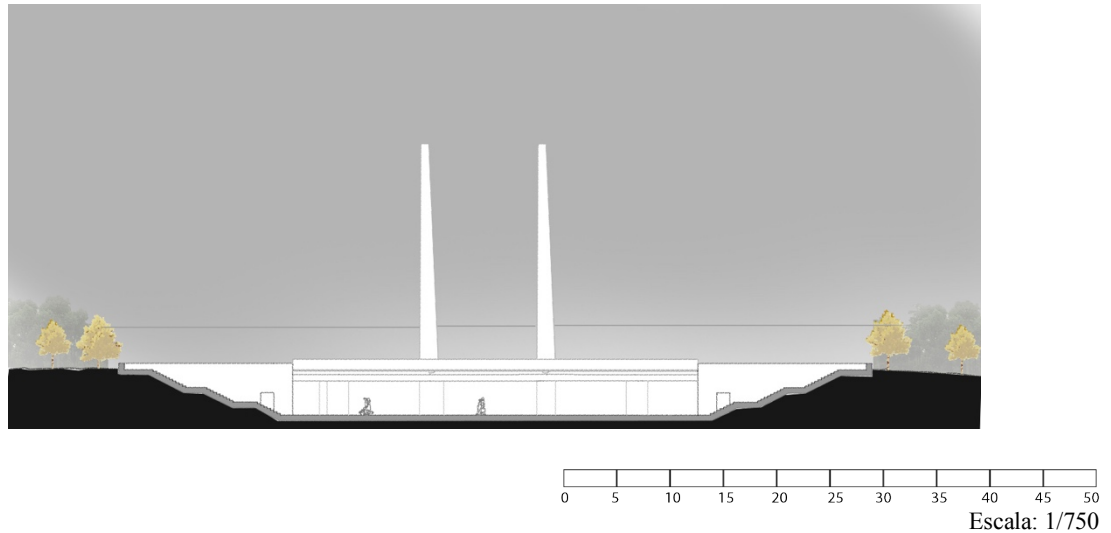


Figura 21. Corte lateral da praça com as duas colunas verticalizadas.
Fonte: (imagem do autor) 2019.

Numa abordagem mais detalhada a todo o processo de conceção da proposta, partimos para o esquiço, em que, numa primeira fase, a partir dos quais foram desenvolvidos vários desenhos técnicos e esquiços mais ou menos elaborados.

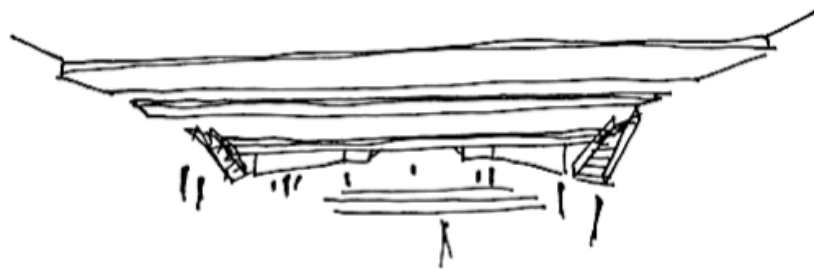


Figura 22. Esquiço do centro da praça vista do empreendimento (cota alta) para a praia (cota baixa).
Fonte: (imagem do autor) 2019.

No processo de desenho desenvolvido, foi decidido que a ligação da praça do empreendimento ao passeio marítimo fosse tratada como um processo de continuidade, em que se evitou a criação de “corredores” desordenados, privilegiando a visibilidade do percurso e da segurança do indivíduo. A luz e a ventilação natural, foram fatores considerados de elevada importância, mas também como um processo de bem-estar natural ao ser humano, promovendo o conforto e a ligação à natureza um elemento-chave sempre presente nesta proposta.

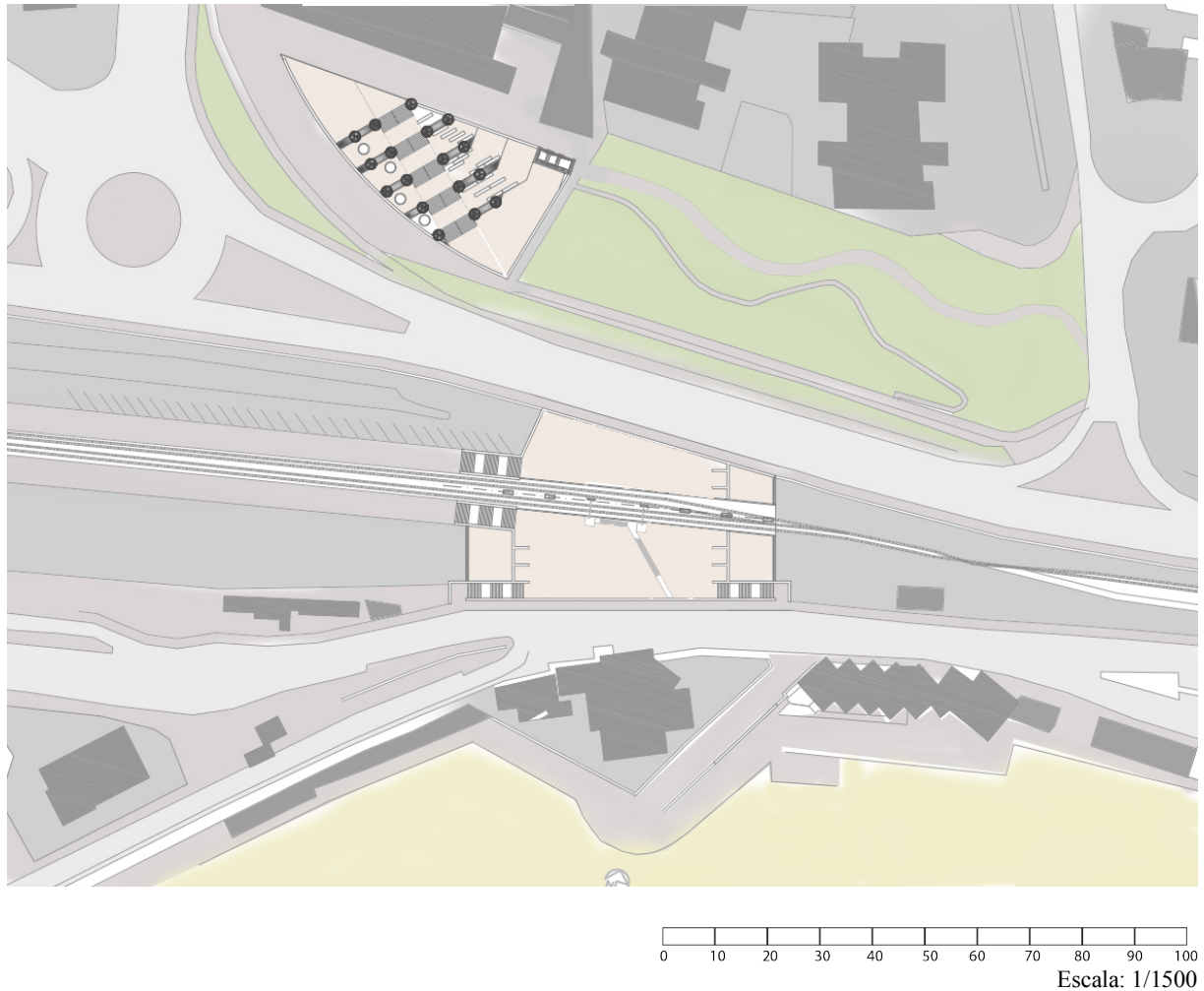


Figura 23. Planta geral do Piso superior da praça.
Fonte: (imagem do Autor) 2019.

Na praça do empreendimento foi desenhada uma abertura para o subsolo até à cota do passeio marítimo, em que a preocupação foi dar uma noção espacial de continuidade e fluidez.



Figura 24. Fotomontagem da “praça rebaixada”- sentido norte/sul em direção ao passeio marítimo.
Fonte: (imagem do autor) 2019.

Toda a zona da galeria comercial do empreendimento, foi expandida para o exterior e dá continuidade à circulação e fluidez desta realidade, em que não existe praticamente qualquer parede “cega”. Cada canto tem uma utilidade e determinado tipo de serviço, em que se evita, tanto quanto possível, atos de vandalismo. Pretende-se um espaço mais vigiado, melhor iluminado e com elevada taxa de utilização, em prol do desenvolvimento de todo o comércio da vila ou dos interesses económicos da zona, sem esquecermos a preponderância ao nível de fluxos de mobilidade pedonal.



Figura 25. Fotomontagem da “praça rebaixada” sentido sul/norte em direção ao empreendimento “Bay View”.
Fonte: (imagem do autor) 2019.

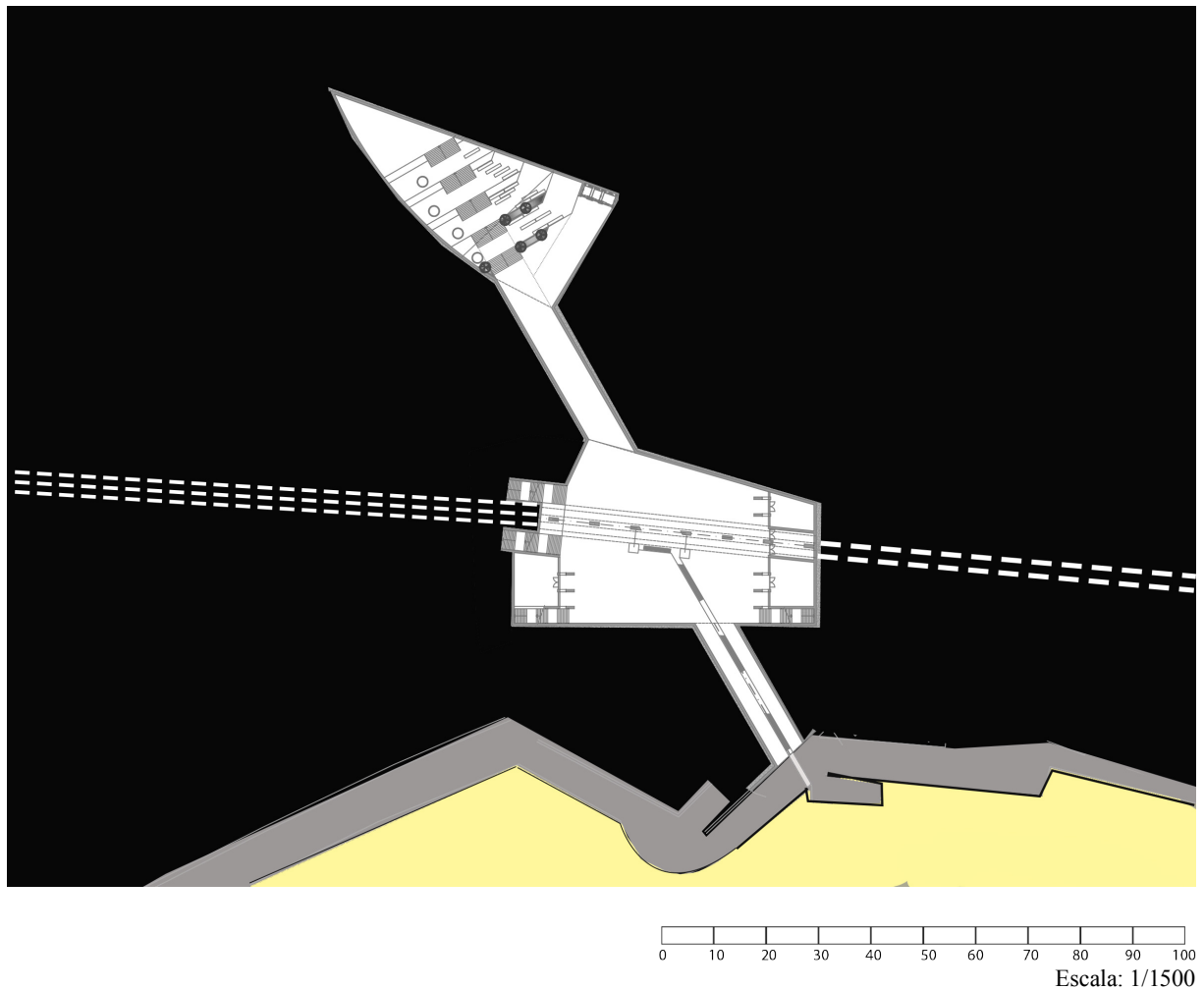


Figura 26. Planta geral do Piso inferior da praça e envolvente.
Fonte: (imagem do Autor 2019).

Propõe-se ainda como ato simbólico de manifestação do “silêncio” a elevação subtil de dois elementos verticais, que assentam – ou “descansam”- sobre o tabuleiro. No horizonte longínquo apenas se percebem, mas que ao perto “visualmente se percorrem”, seja na visão do passageiro em movimento, através da sua janela do comboio, seja na percepção daquele que meramente passa ou que aguarda no apeadeiro.



Figura 27. Vista noturna da praça e das colunas a partir do Forte da Cidadela
Fonte:(imagem do Autor) 2019.



Figura 28. Vista aproximada da anterior.
Fonte: (imagem do autor) 2019

IV. CONCLUSÃO

Nesta presente proposta conclui-se uma tentativa de requalificar e melhorar uma zona com problemas existentes na travessia. Com esta proposta a Vila de Cascais ganha uma nova centralidade e resolve as travessias dos eixos viários, melhorando os acessos a vários pontos da Vila de forma mais rápida e segura, sem necessidade de modificar os eixos viários, permitindo uma integração das infraestruturas. Conseguiu-se extrair desta proposta uma cuidada análise do território conectando pontos em falta e ligações a importantes zonas da Vila e manter condições de acessibilidade e travessias.

As limitações que foram sendo encontradas durante todo o processo de desenho foram principalmente a relação de cotas bastante acentuada entre o passeio marítimo e a nova praça do empreendimento, considerando um desafio para poder efetuar as ligações necessárias. Trabalhando a partir dos eixos viários existentes sem alterar as suas configurações originais foi este um desafio complexo, mas possível, integrando a proposta com todas as características atuais da zona.

Considerando para um futuro trabalho, deve-se ponderar sempre a possibilidade de criar propostas que se integrem e se conectem com toda a envolvente tendo sempre em consideração o que já existe, e como será o que venha a existir no futuro, trabalhando com a paisagem e com as características do lugar.

V. BIBLIOGRAFIA

Paulino, J. C. (2019). Linha de Cascais: muito mais do que uma via-férrea turística, um estímulo à concentração populacional na faixa costeira por ela servida (1911-1944).

Paulino, J. V. (2018). A Linha de Cascais: Inovação Turística e Ferroviária Portuguesa.

Pereira, M., Lôbo, M., Costa, S., Quaresma, C., & Mendes, T. (2009). O plano de urbanização da Costa do Sol uma visão inovadora para o território. Oeiras: Câmara Municipal de Oeiras.

Santa-Rita, A. J. (2015). A Estrada Marginal Lisboa-Oeiras-Cascais maravilha de sentido atlântico. Em A. J. Santa-Rita, A Estrada Marginal Lisboa-Oeiras-Cascais maravilha de sentido atlântico Curitiba - Brasil: CRV.

Sousa, M. L. (s.d.). As estradas das comemorações dos centenários: materialização de uma "capacidade realizadora" e de uma nova cultura de turismo automóvel. Caparica, Portugal.

VI. ANEXOS

- Planta de implantação à escala 1/3000
- Planta geral à escala 1/200
- Corte lateral e transversal à escala 1/200