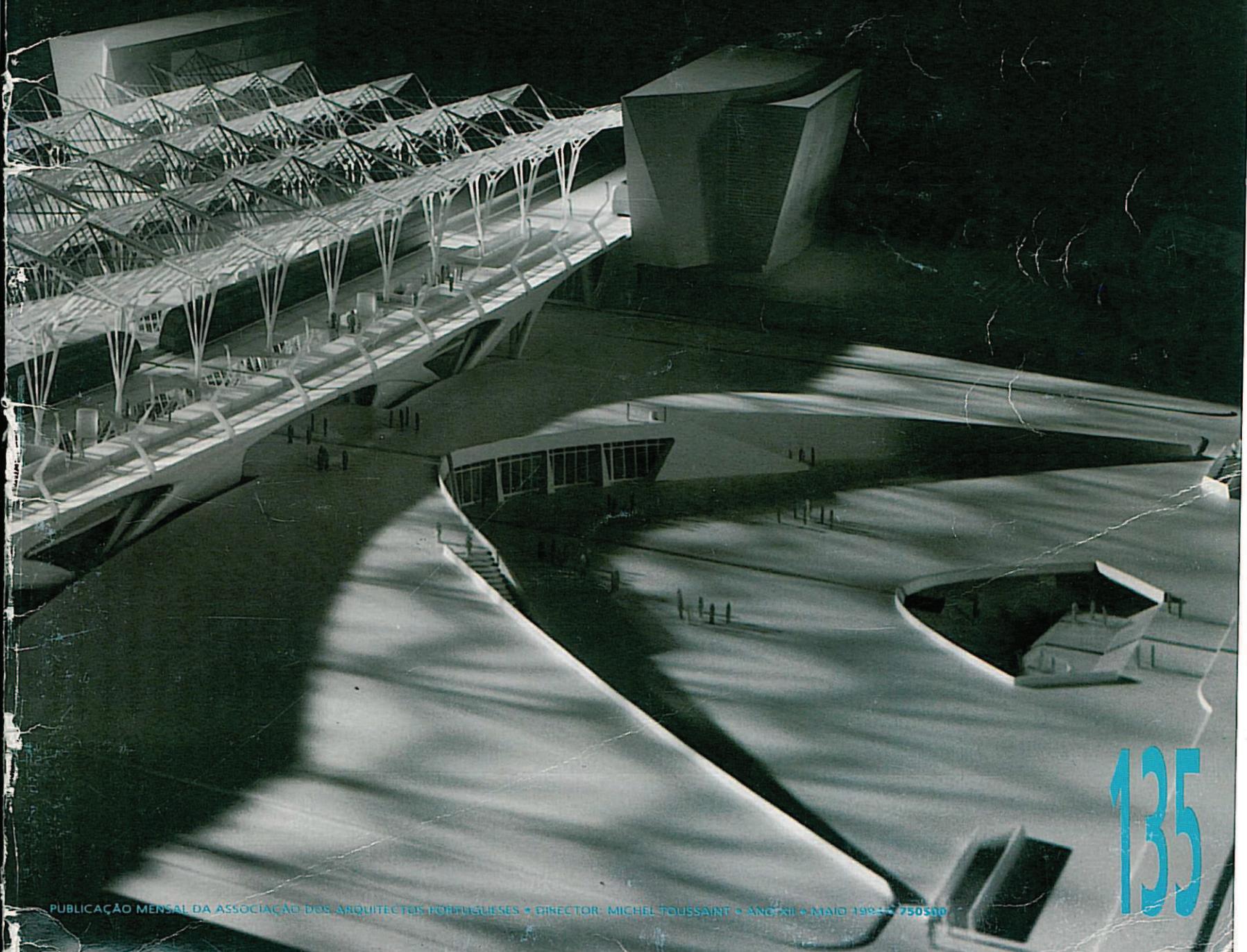


135

ARQUITECTOS

GARE DO ORIENTE

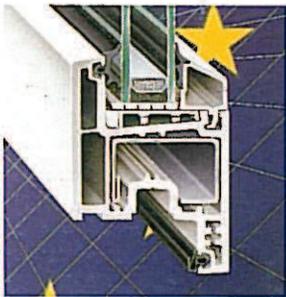


135

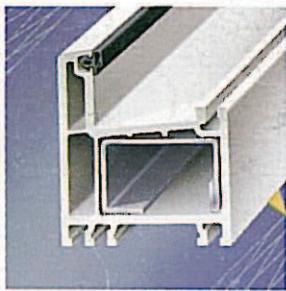
KÖMMERLING

Sistemas de Perfis para Janelas em PVC

Onº1 da Europa agora em Portugal



Kömmerring oferece perfis de PVC de alta resistência, inalteráveis face aos agentes atmosféricos e à contaminação, e com uma manutenção mínima.

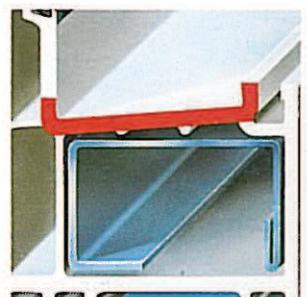


Outras vantagens dos perfis de PVC Kömmerring: Sistema de câmara anterior para um isolamento óptimo de todo o perfil; reforço interno em aço para maior estabilidade e segurança do sistema de união à parede.



EURODUR: O NOVO PERFIL EUROPEU

Uma nova geração de perfis de PVC, criados pela Kömmerring para enfrentar as exigências do Mercado Común. Perfis mais funcionais, com uma ampla gama de soluções constructivas e uma estética melhorada até o limite, adaptáveis a qualquer espaço e estilo.



A novidade que mais chama a atenção em Eurodur, é a caleira inclinada 5º para o exterior que assegura o escoamento contínuo da humidade do caixilho inferior. Assim, os fechos não estão directamente expostos à acção da humidade



Com Eurodur, aros, folhas e travessas, ficam agradavelmente acentuados através de inclinações adequadas. Os perfis, mais estreitos e os cantos arredondados melhoram a estética da construção.

Kömmerring, o primeiro fabricante de perfis de PVC na Europa, chega agora a Portugal, colaborando com Eurocaixilho Lda., o primeiro fabricante de caixilhos em PVC Kömmerring em Portugal.

Kömmerring introduz no mercado português a sua ampla experiência em perfis de PVC, a sua avançada tecnologia e um processo de fabrico muito especializado, cujo resultado é um produto da máxima qualidade.

Qualidade que ultrapassa as mais exigentes normas nacionais e internacionais.

Sistemas de perfis para janelas em PVC, resistentes ao uso e ao choque, inalteráveis com o tempo e os agentes atmosféricos, com uma grande capacidade de isolamento térmico e acústico e sem manutenção. A alternativa perfeita, tanto para a renovação de habitações como para as novas construções.

 **KÖMMERLING**
Un caixilho incomparável

Pol. Ind. Alcamar s/n. 28816 Camarma de Esteruelas. Madrid-ESPAÑA.



EUROCAIXILHO LDA.

Se deseja ter mais informação sobre as janelas em PVC Kömmerring, remeta-nos este cupão a: Eurocaixilho Lda., Estrada Nacional 249, Km. 15-2710 Sintra. Enviar-the-emos, gratuitamente, o nosso livro "Janelas, 50 perguntas, 50 respostas".

Nome
Morada Código Postal.....
Telefone Profissão: Constructor Arquitecto.
 Outras



Por el nº1 en Europa en perfis de ventanas de PVC

⊕

AUTOCAD[®]

NA PRÁTICA



Quando no final de 1989 foi lançado o projecto da *NovaRede do Banco Comercial Português*, a firma responsável pelo projecto de Arquitectura - o *Intergaup Gabinete de Arquitectura Urbanização e Planeamento, Lda.* decidiu utilizar o AutoCAD para a sua concretização com Desenho por Computador.

Os técnicos do *Intergaup* prepararam um conjunto de simbologia e menus específicos e ligaram em rede local todos os postos de trabalho de CAD. Garantiram assim a maior produtividade, a melhor imagem e custos mínimos para a execução de tão aliciante projecto.

Os principais projectos de Engenharia são realizados pela *Fase Estudos e Projectos, S.A.* que, usando o AutoCAD, garante que a comunicação entre os projectistas das duas empresas se revele extremamente facilitada e eficaz.

Hoje, estão realizadas 260 sucursais da *NovaRede*. Sempre que são necessárias alterações e adaptações os responsáveis do *BCP* podem receber no próprio dia os estudos realizados pelos projectistas do *Intergaup*.

Compreendemos facilmente porque o *Intergaup* e a *Fase* não podem dispensar o AutoCAD. Você também ficará entusiasmado.

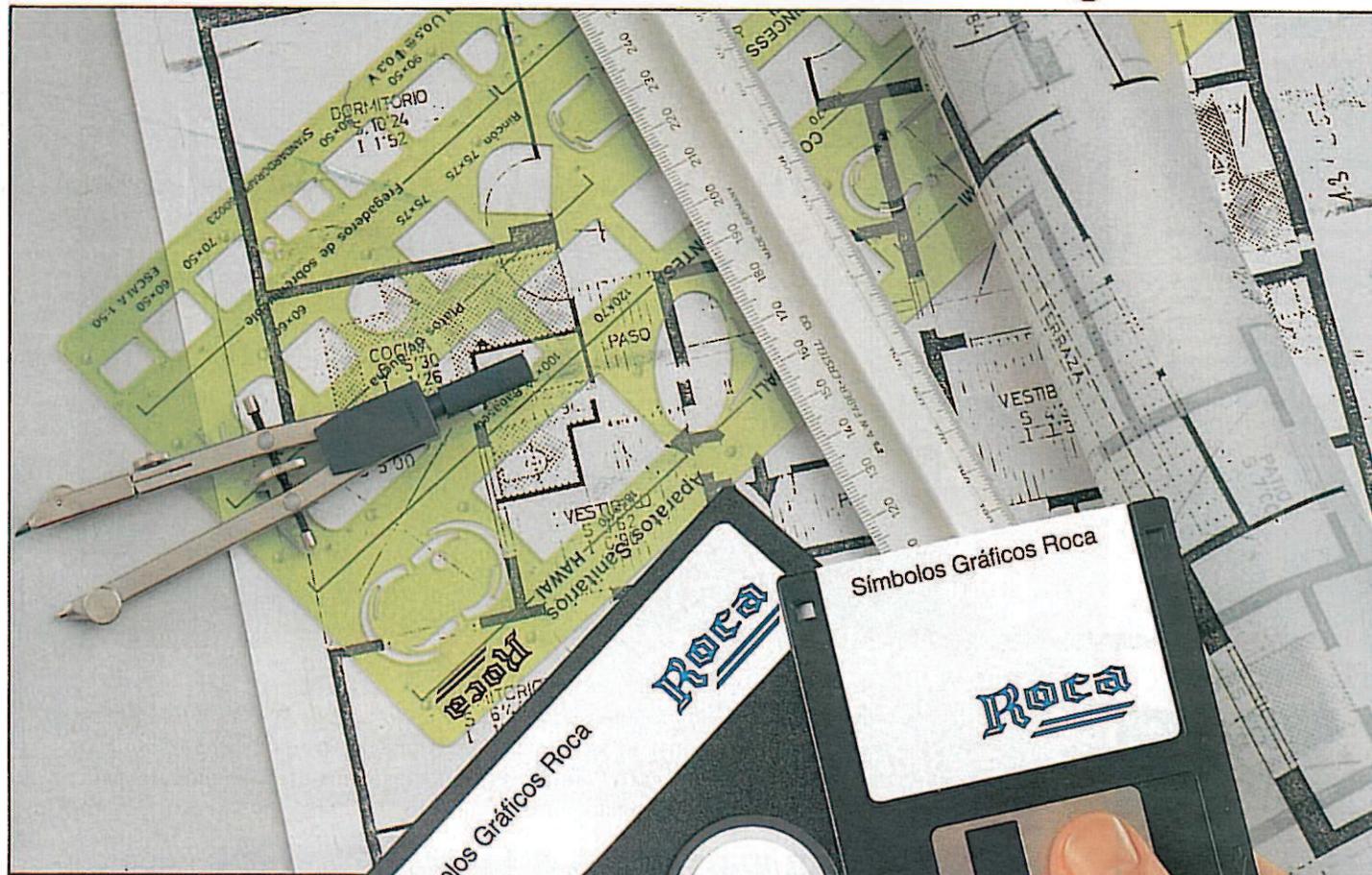
 Autodesk.

MICROGRAF
Distribuidor única
AutoCAD + 3DStudio
Telf. (02) 9379177/9376850
Fax 9379176

AUTOCAD 12 em português
com Ferramentas de Produtividade

Roca

O Escantilhão de Símbolos Gráficos Roca de Artigos Sanitários



**Agora em
Diskette**

OFERTA GRATUITA

Pedidos :

Roca

Rua José Duarte Lexim, Lt. 6
2675 ODIVELAS
Telef. 01-937 76 67 / 937 55 39 Fax 937 54 05

Prémio Valmor com Argibetão



A atribuição do Prémio Príncipe Real é para nós motivo de orgulho: as telhas utilizadas na cobertura deste edifício são telhas Argibetão. À qualidade e resistência das telhas Argibetão* vem-se juntar a prova da sua versatilidade que as torna adequadas às mais diversas exigências e estilos arquitectónicos. É caso para dizer que estamos todos de parabéns.



ARGIBETÃO
Lisboa, Ovar, Cartaxo, Braga e Azeitão

* Fabricadas com cimentos **CINPOR**
Cimentos de Portugal, SA





INSTITUTO SUPERIOR DE GESTÃO

LUMIAR – LISBOA

Arquitecto: Armindo Espírito Santo

No equipamento de apoio ao Ensino Médio/Superior, a opção por cadeiras e poltronas Figueras tem sido tomada com base nas suas características ergonómicas, na relação qualidade/preço e no contributo estético que o Design Figueras confere aos espaços por si mobilados.

Assim se optou no Instituto Superior de Gestão.

Grande Auditório - Plateia modelo 5036-N-PL
Balcão modelo 3000

Anfiteatros - modelo EXPO 2133-T2-F-LP-D

Todo o equipamento foi fabricado com Tecnologia "INTEGRALFORM" caracterizada pela execução de estofos ausentes de costuras e indeformáveis.

ALDO
de
LUMIAR

FIGUERAS
INTERNATIONAL
Seating

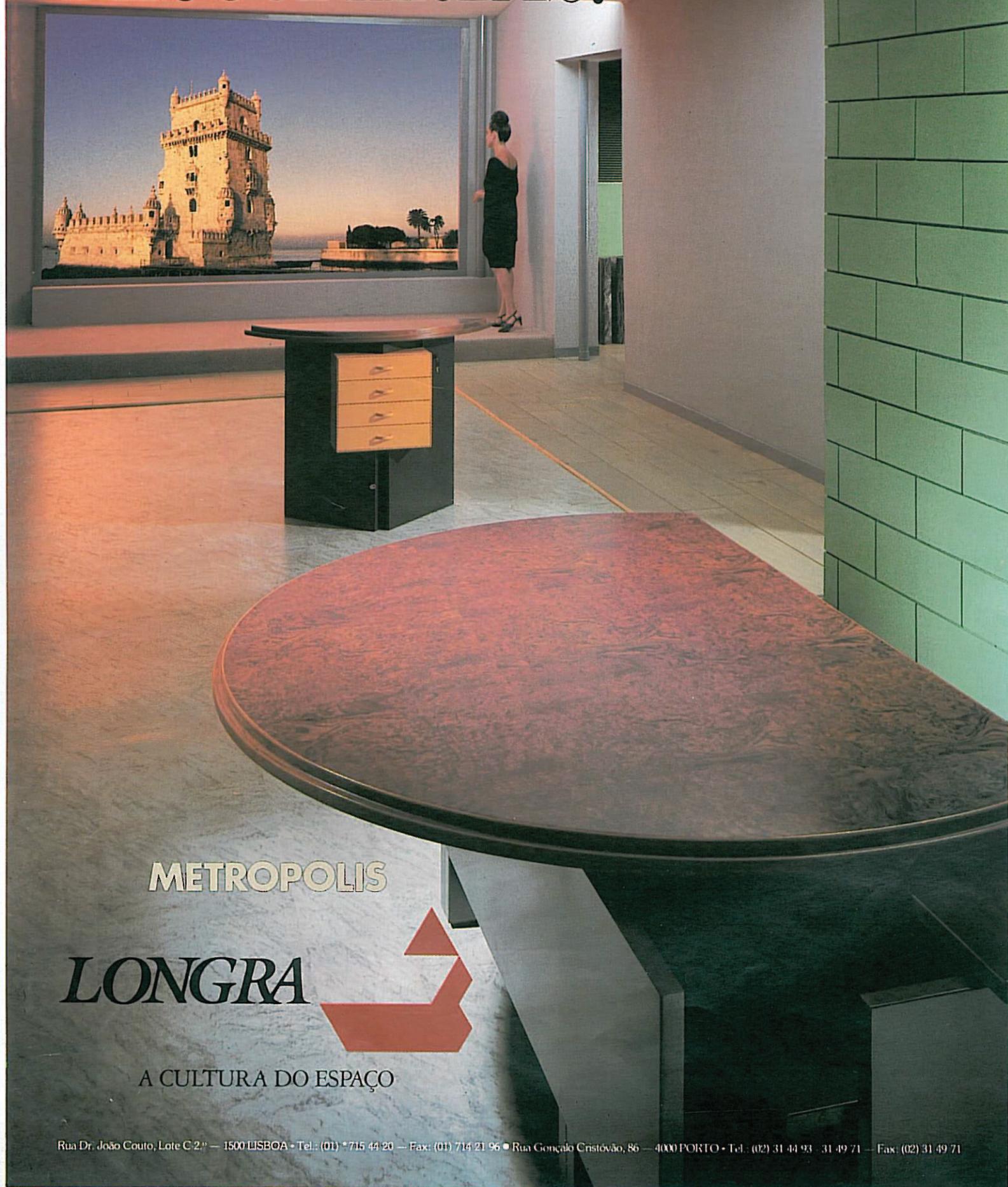
TELHA 



TELHASOL:
rigor e tradição num telhado de grande qualidade

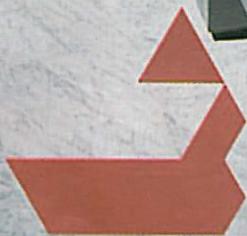
Lusoceram - Empreendimentos Cerâmicos, S.A.
R. Castilho, 39 - 8º A/D - 1200 LISBOA - Tel.: (01) 386 43 06

LINHAS DESCOBERTAS.



METROPOLIS

LONGRA



A CULTURA DO ESPAÇO

PAVIGRES

PAVISOLO

- MOSAICOS VIDRADOS, DE PASTA BRANCA VITRIFICADA, MONOCOZEDURA
- CARREAUX ÉMAILLÉS EN PATÉ BLANCHE VITRIFIÉE, PRODUITS PAR MONOCOUISSON
- GLAZED TILES, MADE OF VITRIFIED WHITE BODY, SINGLE FIRED
- GLASIERTE FLIESEN, GESINTERT, WEISS-SCHERBIG, EINBRAND.

SOCRÉS

- GRÉS FINO PORCELÁNICO NÃO VIDRADO
- HOMOGENEOUS FULLY VITRIFIED UNGLAZED TILES
- GRÉS CÉRAME PRESSÉ BI PLEINEMENT VITRIFIÉ
- UNGLASIERTES FEINSTEZEUG

GRESPOR

**“Sem a minha
HP DesignJet, isto não
passaria de uma
pilha de pratos com
um passador em cima.”**

Acho que nunca vou ter coragem de contar ao meu cliente como tudo isto começou...

De facto foi na minha cozinha: tinha uma pilha de pratos à espera de serem lavados, a minha filha pôs-lhes em cima o passador de lavar a salada, e pronto — fez-se na minha cabeça este Palácio dos Congressos.

Mas confesso que, se não fosse a minha nova HP DesignJet, dificilmente eu conseguiria transformar aquilo em alguma coisa convincente. E sobretudo em tão pouco tempo.

Já viu bem a delicadeza com que ela faz as linhas? E o brilho das cores, e aquele magnífico sombreado a partir da cúpula... enfim. Ainda por cima é facilíma de usar. A própria substituição do "cartridge" é simples e cómoda. E é uma "plotter" rapidíssima: mesmo nos trabalhos mais complexos não demora mais de dez minutos, sempre no maior silêncio.

Sabe quanto é que ela me custou? Tanto como uma "plotter" de canetas. Com a nova HP DesignJet a minha cabeça fica livre. Posso continuar a descobrir soluções nos outros cantos da cozinha.

À HEWLETT - PACKARD PORTUGAL, S.A.
Rua Gregório Lopes, Lote 1732 - A - 1400 Lisboa
Enviem-me informações sobre a gama DesignJet.

Nome: _____

Empresa: _____

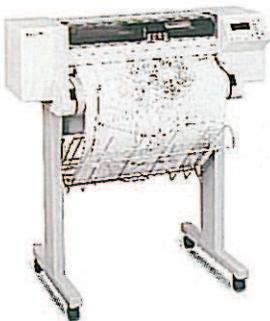
Morada: _____

Código Postal: _____ Localidade: _____

Telefone: _____ Fax: _____ JA

Serviço de Informações HPP 0 500 60 01
(Chamada Grátis)

O seu interesse pela qualidade merece a melhor resposta.



Distribuidores: CPC-SI - Tel.: (01) 4141800 - (02) 4104541/2 • EIN - Tel.: (01) 3649208/15
- (02) 814163 • EURO-D - Tel.: (01) 4172368/9 • NORMÁTICA - Tel.: (01) 8140728/7525 •
SPA - Tel.: (01) 4711918 • TRIUDUS - Tel.: (01) 3520546 • STTEI - Tel.: (01) 7969686 •
PROLÓGICA - Tel.: (01) 4169600 - (02) 311666/691
Grossistas: COMPUTER 2000 - Tel.: (01) 3954748/54 • CPC-DI - Tel.: (01) 4141800 - (02)
495173/488651 • DLI/UNIPAPEL - Tel.: (01) 4172306/10 • NEXT DS - Tel.: (01) 4714387.

 **HEWLETT
PACKARD**

	10
casa fernando pessoa	
	14
a gare do oriente numa cidade nova	
	17
declaração de voto - gare do oriente	
	18
g.o. - santiago calatrava	
	26
g.o. - duarte nuno simões/nicholas grimshaw	
	34
g.o. - miguel correia/terry farrell	
	42
g.o. - joão paciência/ricardo bofill	
	50
concurso passeio marítimo cascais/estoril	
	51
passeio marítimo - 1º prémio	
	54
passeio marítimo - 2º prémio	
	56
passeio marítimo - 3º prémio	
	58
passeio marítimo - menção honrosa	
	60
leituras	



25-7-94

EDITORIAL

O Dia Mundial da Arquitectura comemorou-se este ano na Casa Fernando Pessoa. No edifício do qual resta a fachada e o arranque das escadas, viveu o poeta. O novo edifício que absorveu esses elementos arquitectónicos e algumas memórias, homenageia-o. Será possível estabelecer relações entre a Arquitectura e a Poesia? Já houve quem dissesse que a Arquitectura seria Música Congelada e Hegel colocou aquelas duas obras humanas em posições diametralmente opostas na sua escala de valores estéticos.

Os projectos para a Gare do Oriente desafiam a Arquitectura em termos urbanos. Este é outro ponto de vista, mas que a Arquitectura também integra.

O presente número do JA encerra assim na sua capa plastificada um pouco da complexidade do Mundo da Arquitectura, que não é só estética, que não é só urbana, que não é só construtiva, que não é só funcional...

Michel Toussaint

135
MAIO DE 1994

Director Michel Toussaint • Chefe de Redacção Margarida Colaço • Conselho Redactorial - Núcleo Executivo • Michel Toussaint • Margarida Colaço • Adjunta da Redacção Ana Silva Dias • Representante CDN Carlos Guimarães • Representante CDRS Luís Manuel Pereira • Representante CDRN João Paulo Rapagão • Escolas e Investigação - FAUL • FAUP José Salgado • Lusíada José Aguiar • ESBAP Artur Moreira Gonçalves • FCTU Coimbra José António Bandeirinha • LNEC António Reis Cabrita - Críticos Alexandre Alves Costa • Duarte Cabral de Melo • José Manuel Fernandes • João Rodeia • Manuel Graça Dias • Manuel Mendes • Manuel Tainha • Nuno Portas • Pancho Miranda Guedes • Pedro Vieira de Almeida • Troufa Real • Victor Consiglieri • Secretária de Redacção Fátima Cecílio • Colaboraram neste número Alfredo Silva e Castro, Carlos Miguel Marques, Daniela Ermano, Duarte Nuno Simões, Filipe Lourenço, Hugo Hugon, João Alberto Baptista, João Paciência, Luís Manuel Batista Manuel Salgado, Manuel Sousa Mendes, Mário Chaves, Miguel Correia, Nicholas Grimshaw, Ricardo Bofill, Santiago Calatrava, Terry Farrell, Vittorio Gregotti • Fotografia Miguel Silva • Relações Públicas, Marketing e Publicidade Maria de Lurdes Melo • Redacção e Administração Rua Barata Salgueiro, 36 - 1200 Lisboa, Tel: 352 64 45/352 86 08, Fax: 54 36 67 • Direcção Gráfica Pedro Silva Dias • Execução Gráfica Costa & Valério, Lda., Trav. Convento de Jesus, nº 4-1º, 1200 Lisboa, Tel: 395 18 18/60 45 53/395 26 75 • Distribuição nacional Garrett R. Anchieta, nº 9, Telef. 346 28 71 • Tiragem 6 100 exs. • Depósito Legal 27626/89 • ISSN 0870 - 1504 0 AAP • Propriedade da Associação dos Arquitectos Portugueses (AAP)

CASA FERNANDO PESSOA

Daniela Ermano

PELOURO DA CULTURA

CÂMARA MUNICIPAL DE LISBOA

ACOMPANHAMENTO DA OBRA

Paula Cristina Nobre

Daniela Ermano

COLABORADORES:

Departamento de Património Cultural

Departamento de Cultura

Direcção Municipal de

Serviços Eléctricos e Mecânicos

Departamento de Espaços Verdes

LINHA DE DESIGN - EQUIPAMENTO:

Grupo Dimensão

EMPRESA CONSTRUTORA:

Soconstrói



Fotos: Lúcia Ferreira

MEMÓRIA DESCRITIVA

A propósito do edifício sito na Rua Coelho da Rocha, 16-18, em Lisboa, última morada de Fernando Pessoa, haveria a considerar entre outros pontos:

O estado avançado de degradação

A ausência de requisitos arquitectónicos e estruturais notáveis

Tendo em conta o programa cultural do projecto, que transforma um edifício de habitação num edifício público, analisou-se sistematicamente:

As necessidades do mesmo, que requerem um ajustamento das normas existentes para espaços públicos, face às actividades pretendidas e aos limites físicos impostos.

A primeira dessas necessidades criou um substancial aumento volumétrico e espacial, determinado pela inserção de:

Uma biblioteca de poesia - com especialização em estudos pessoanos

Uma sala de exposições polivalente - destinada a receber mostras de carácter nacional e internacional ligadas aos diversos movimentos culturais da época bem como congressos e debates

Uma zona de atendimento público, "hall", onde se prestam informações sobre o programa da casa.

O estudo projectual obrigou à destruição do "miolo" interno do edifício, que por sua vez induziu ao re-início do processo para restabelecer os eventuais elementos arquitectónicos a conservar.

Em síntese, esses elementos ou "sinais" de uma vida que passou, são "relembraças" que podem resumir-se a:

"Fachada" principal - como memória - "Genius-Loci";

"Entrada" principal - e respectivo arco;

"Escada" principal - até ao simbólico quarto do poeta.

Clarificados os pontos fundamentais para um processo projectual e metodológico, muda-se de escala para ver quais são as questões técnicas e formais que derivam dessa opção:

A Cave – a primeira observação é a necessidade de uma área de apoio às funções previstas no programa, de que resulta a criação de um piso que não existia (destinado a zona técnica, depósito e arquivo da biblioteca).

As Aberturas – opção de uma caixilharia em alumínio lacado, diferente da tradicional madeira, passa a ter o vão de vidro inteiro duplo, marcando a passagem do antigo **Edifício de Habitação Privado** a um novo **Espaço Público Cultural**, ressaltando algumas questões do ponto de vista técnico.

As Escadas – desde sempre, elementos sugestivos e plásticos na arquitectura foram neste projecto tratadas como objectivos polarizadores do espaço em que se encontram. O fio condutor da leitura que as une, trata-as como elementos livres, destacadas da matéria que as rodeia:

As escadas ortogonais ao eixo axial do projecto, são constituídas por degraus independentes em madeira, assentes em colunas de ferro, criando um movimento ritmado e ascensional, enfatizando o vazio (biblioteca e sala de exposições).

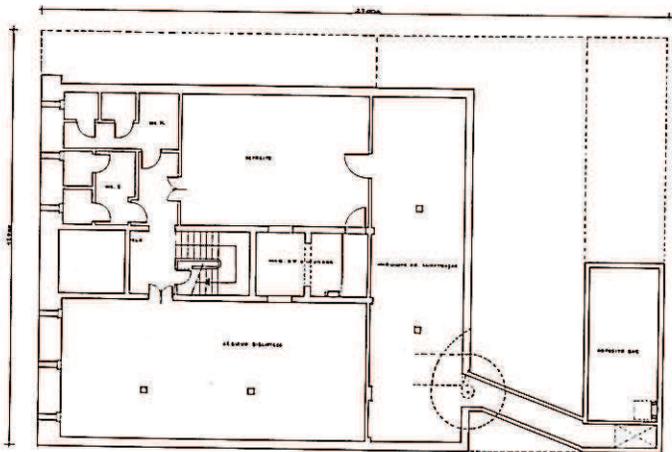
Escada Helicoidal, em estrutura metálica, solta do edifício no enfiamento dos vãos interiores e da linha que separa a água da terra, permitindo a quem a percorre uma determinada sucessão de imagens e reflexos (jardim).

O encontro da linearidade e clareza referem-se a uma linguagem arquitectónica que vai buscar referências a **Le Corbousier**, **R. Mier**, **Mies** e ao movimento modernista em geral.

A luz brinda connosco permitindo o nosso reflexo através das transparências dos vidros, onde o céu estrelado ilumina o nosso percurso – jogo tridimensional onde o chapéu é o céu de Lisboa.

A Cor – A Luz

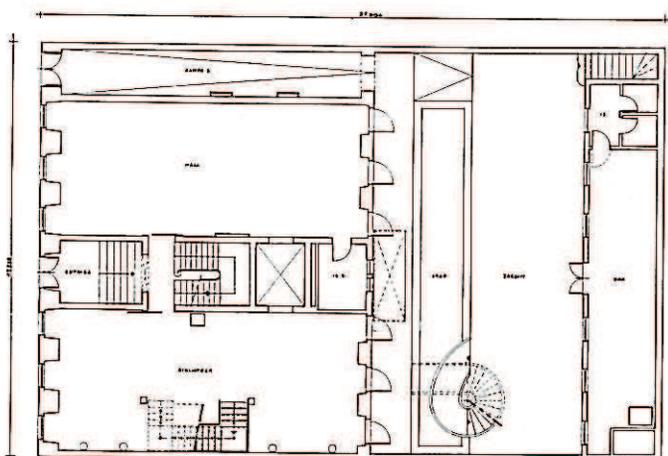
Branco



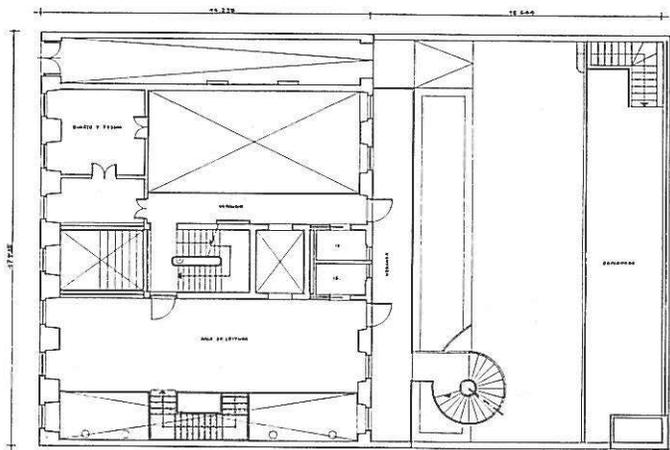
PLANO DE ENFERMAGEM - CIVIL - PROJETO DE ARQUITECTURA
REGIÃO DA ESCADA - PLANTA DE ARQUITECTURA
Arquit. Eduardo



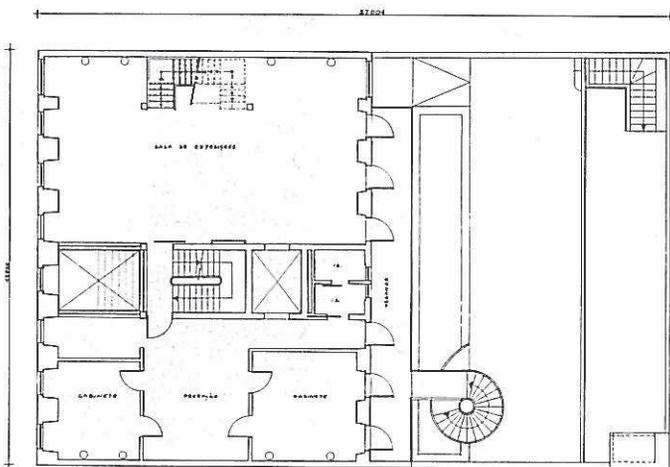
Fotos: Luísa Ferreira



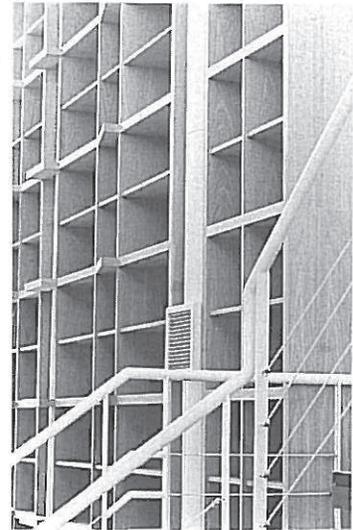
PLANO DE ENFERMAGEM - CIVIL - PROJETO DE ARQUITECTURA
REGIÃO DA ESCADA - PLANTA DE ARQUITECTURA
Arquit. Eduardo



CASA FERNANDO PESSOA - C.A.L. - PROJETO DE LUIS FERREIRA
 DESENHO DA ESCADA - TRAVESSA DO ESTUDO - 1928



CASA FERNANDO PESSOA - C.A.L. - PROJETO DE LUIS FERREIRA
 DESENHO DA ESCADA - TRAVESSA DO ESTUDO - 1928



Fotos: Luisa Ferreira

A GARE DO ORIENTE NUMA "CIDADE NOVA"

MICHEL TOUSSAINT

No JA de Dezembro do ano passado apresentaram-se as cinco propostas que ganharam o concurso a que se chamou de "Ideias para o recinto da EXPO'98" e já se referia o concurso para a Gare do Oriente. Curiosamente, é no mês de Junho de 1994 que se apresenta publicamente um plano para toda a área de intervenção da Parque Expo 98 SA (hoje uma holding de empresas) e o resultado do Concurso da Gare do Oriente. Para além do óbvio, estas duas acções projectuais estão intimamente ligadas como passos cronologicamente coincidentes da acção dos responsáveis directos das operações que vão levar à Exposição Mundial de Lisboa (como hoje se chama).

O plano dessa área de intervenção foi efectivamente realizado por uma equipa coordenada por Vassalo Rosa e agora, apesar de se terem apenas divulgado alguns princípios gerais, um desenho esquemático e uma perspectiva, pode-se observar pelo menos numa larga visão e na semelhança/diferença relativamente às propostas do primeiro concurso citado.

O plano da equipa de Vassalo Rosa (PUZI) apresenta-se como orientador para esse pedaço da cidade pós Expo e menos como algo que se debruça sobre esse acontecimento com alguns meses de duração. A sua intensidade, importância e número de visitantes já justificam a implantação de poderosas infraestruturas e equipamentos, mas é sobretudo a operação económica de suporte que é o objectivo deste plano: o grande negócio imobiliário. Este estrutura-se em 310 hectares (incluindo os 50 hectares da Expo) e prevêem-se 25.000 habitantes, 18.000 empregos, 3 hotéis, 2.000 camas em residências universitárias e 80 hectares de parque com implantação de grandes equipamentos como a Gare do Oriente, a nova FIL, o Oceanário e outros edifícios construídos para a Expo 98 (quais?) e uma marina.

Um texto de Informação-Boletim da Exposição Internacional de Lisboa 1998 (Junho de 1991), refere-se expressamente a uma nova centralidade em Lisboa e chama ao PUZI "nova cidade". Aqui parece-me colocar-se um dos problemas fundamentais desta operação, o de saber e controlar o peso deste polo nos concelhos de Lisboa e Loures com reflexos na Área Metropolitana de Lisboa. A polémica àcerca da localização da nova ponte sobre o Tejo cujas reacções populares começam a ser visíveis, não pode deixar de ser levantada. É que o amarramento da ponte na margem norte situa-se precisamente na zona do PUZI. Terá sido afinal este o factor que teve o peso decisivo na opção pelo corredor nascente em vez do corredor central que quase todos os especialistas e estudos apontavam preferencialmente? O mistério ainda não foi revelado mas julgo ser esta uma das chaves da sua compreensão, pois a operação imobiliária que sustentará financeiramente a Expo 98 tem que ser forçosamente um sucesso, mesmo que ela absorva o principal esforço arquitectónico na região de Lisboa deixando o resto num certo esquecimento. Se se proclama o PUZI como um factor de reequilíbrio de Lisboa apontando uma outra direcção de prestígio oposta à actual para Poente, a quase exclusividade do investimento num só ponto talvez seja forçar em excesso, sobretudo quando o objectivo é apenas financiar a

Expo 98. E aqui, mais uma vez se pergunta o que é feito da voz das autarquias (Lisboa e Loures) e da novel Área Metropolitana de Lisboa cuja administração se mantém estranhamente silenciosa a tal ponto que hoje nem se sabe como está o famoso PROTAML, estudo que reputo da maior importância para ajudar a tomar decisões a propósito deste PUZI/Expo'98 que é cada vez mais poderoso e parece centralizar quase todas as actuais operações mais importantes na Área Metropolitana como a questão da nova ponte (relações entre as duas partes, Norte e Sul, da AML), o abastecimento de combustíveis à região, o Matadouro, o parque de contentores do Porto de Lisboa, parte do sistema de tratamento de esgotos, a despoluição de rios, o tratamento de lixos, etc. Assim, esta "nova centralidade", esta "nova cidade", torna-se o motor de importantíssimas decisões na AML, esta que contém um quarto da população do País e a capital política, sendo uma área de grande peso económico e cultural.

O "inocente" PUZI é afinal uma grande operação imobiliária (à escala de Portugal, claro) cujo horizonte de execução é de 10 a 15 anos, apesar de não ter sido até hoje este o prazo habitual para a execução de um bairro novo em Lisboa (veja-se Chelas ou Telheiras que ainda estão incompletos), mas com reflexos muito para além das suas fronteiras.

Estas parecem excessivamente marcadas, e o facto de lhe chamarem "nova cidade" em vez de novo bairro é bem significativo do carácter particular que se quer que tenha. Se se reparar, o caminho-de-ferro a Oeste, a Av. Marechal Gomes da Costa (com uma área industrial adjacente) e o parque mais o rio Trancão, são e serão obstáculos físicos bem visíveis reforçando um carácter de excepção que só poderá ser ultrapassado se se empreenderem operações de requalificação urbana em torno do PUZI e se estudarem atentamente as ligações rodoviárias, pedonais, visuais e outras que quebrem essas terríveis fronteiras. A perspectiva, até agora, é que a dita "nova cidade" não passa de um enorme íman das atenções oficiais e não só, e o tal reequilíbrio entre Ocidente e Oriente já anunciado como justificação primeira da localização parece não querer fazer-se.

O PUZI da equipa de Vassalo Rosa, do que se lhe viu, claro, fica-se como uma malha de quarteirões onde uma avenida central mais larga serve de espinal medula e passa junto à área dedicada à Expo e uma outra avenida, paralela a esta, começando num emiciclo, estrutura a zona multi-usos (terciário?) que inclui a Gare do Oriente. Um parque desenvolve-se na parte norte. A perspectiva apresentada mostra uma concentração de torres junto à gare e quarteirões ou semi-quarteirões nas restantes áreas, com excepção para a zona da Expo (parece-me ainda muito pouco definida) e zona de moradias.

Olhando para as soluções premiadas no Concurso de Ideias para o Recinto da Expo'98, chega-se à conclusão que apenas a de Norman Foster / Sua Kay poderá ter influenciado nalguma coisa o PUZI.

Das outras nada foi aproveitado, e a anunciada inter-acção entre os arquitectos autores dessas soluções e o desenvolvimento do PUZI não aconteceu. Foi concerteza uma oportunidade perdida. Talvez se se seguisse esse procedimento, a solução não seria tão marcada pelos traçados paralelos ao rio e encontrasse uma melhor interpretação entre a margem fluvial e os bairros além do caminho-de-ferro quebrando a rigidez de quarteirões e avenidas que o PUZI apresenta. Afinal não estamos em Barcelona e a zona da doca dos Olivais está longe de ser semelhante à zona industrial decadente que antecedeu o que hoje se chama de Aldeia Olímpica, provavelmente o modelo mais forte para este PUZI.

Quanto à Gare do Oriente, concurso limitado por convites a vários arquitectos dos quais dois recusaram (Gonçalo Byrne e Rem Koolhaas) vale a pena referir a qualidade do relatório de Júri que justificou todas as suas opções ao contrário do que muitas vezes acontece e isto apesar de haver apenas duas individualidades convidadas no meio de vários representantes. Curioso é o programa do concurso definir como critérios de avaliação os seguintes: urbanísticos, funcionais, arquitectónicos, construtivos, tempos e custos. Daqui é óbvio chegar-se à conclusão que, segundo os promotores do concurso, os critérios arquitectónicos são apenas estéticos. Este é um equívoco muito arreigado na sociedade portuguesa de hoje. Muita gente pontua-se por uma visão ainda romântica das questões artísticas que nem John Ruskin tinha, pois ele considerava imprescindível para a Arquitectura o factor Construção, se bem que não suficiente. Esquecem a mais importante e forte tradição arquitectónica que nem o século XIX conseguiu pôr por terra: a base vitruviana, a visão global que a Arquitectura encerra e que leva a outras linguagens e conhecimentos especializados, esse conceito metaforicamente transformado como é o caso da Informática ou da Filosofia. A Arquitectura toca a tudo num edifício, num conjunto arquitectónico, ou num pedaço de cidade sujeito a um projecto. Sem essa visão global não seria possível sequer conceber, quanto mais construir. A dimensão urbana faz parte de qualquer projecto de Arquitectura, o albergar as futuras actividades humanas (homens e máquinas) é factor central da Arquitectura, os sistemas técnicos e construtivos que vão sustentar o edifício não se imaginam sem os objectivos que a Arquitectura define e têm que estar em consonância com eles, mesmo que, ao nível dos saberes tenham uma certa autonomia. E os prazos e custos dependem igualmente da solução global. Portanto ao equiparar Arquitectura com um factor de menor escala conceptual, o programa do concurso comete um grave erro que o Júri tentou colmatar em parte ao integrar no "Critério Arquitectónico" Emblematismo e Funcionalidade, mas que prolonga para o "Critério Urbanístico" ao aí considerar Integração, Permeabilidade, Acessibilidade e Adaptabilidade. No fim de contas seria mais claro ter considerado duas escalas de observação; uma na relação com a zona urbana e outra no conjunto arquitectónico em si, como afinal teve que acontecer ao lerem-se as

apreciações do Júri das propostas por cada critério. E depois, como não podia deixar de ser, remeteu-se o "Critério Técnico" apenas para a Viabilidade e Exequibilidade.

Das soluções em si, verifica-se que houve vontade por parte de alguns arquitectos em romper as barreiras dos limites territoriais do PUZI, e não apenas pela permeabilidade que o Júri definiu como critério, e que se refere à penetração e atravessamento do complexo arquitectónico que alberga espaços públicos por excelência.

Neste aspecto, é a proposta de Santiago Calatrava que avança mais ao incluir dois eixos de ligação entre o rio e os bairros além linha férrea, pondo em evidência a constante hesitação que se tem vindo a assistir por parte dos vários proponentes/interventores, entre o alinhar axialmente elementos importantes e a doca dos Olivais, e minimizar este enorme plano de água.

Assim o arquitecto/engenheiro catalão alarga formalmente o eixo de composição a partir do centro comercial até à gare, em direcção ao rio, e em sentido contrário, desde a doca dos Olivais para o interior, desenvolvendo uma vasta área entre os dois eixos para além da via férrea. Santiago Calatrava põe em causa os rígidos limites do PUZI e, ao ser escolhida a sua solução pelo Júri, coloca-se uma exigência de relação entre Sociedade Expo e a Câmara Municipal de Lisboa, forçando-as a decidir em conjunto o que é desejável para os cidadãos que habitam e vão habitar nesta vasta zona dita oriental da capital.

Das outras propostas, quer de Terry Farrell / Ideias de Futuro, quer a de Nicholas Grimshaw colocam elementos significantes do outro lado da linha com uma praça no primeiro caso e um hotel em torre no segundo, enquanto a de João Paciência / Ricardo Boffil se centra na gare.

Interessante é notar a maior formalidade compositiva nas soluções das equipas com arquitectos espanhóis e maior informalidade nas equipas com arquitectos ingleses, se bem que haja uma axialidade visível em Terry Farrell / Ideias de Futuro e uma dominante sintagmática em Nicholas Grimshaw. Este seguirá muito mais o tradicional horror inglês pela grande composição, sentindo-se na sua proposta uma clara continuidade a partir do terminal londrino para o combóio do túnel da Mancha que é "apenas" uma cobertura sobre as linhas cuja geometria varia inclusivamente com a maior ou menor largura do espaço a cobrir.

Quanto ao esquema da gare propriamente dita, verifica-se que três das propostas optaram por levantar as linhas, fazendo passar os circuitos urbanos (pedestres, motorizados) por debaixo. No caso de João Paciência / Ricardo Boffil, os passageiros seriam levados até ao último piso donde desceriam para os cais que mesmo assim, seriam elevados, deixando passar duas ruas debaixo das linhas. A vontade em conferir à gare uma presença simbólica e tipologicamente reconhecível levou a que esta solução tivesse uma frente com grande escadaria donde dois edifícios torre se elevariam, e que o edifício principal não fosse um espaço de passagem entre os dois lados urbanos da linha de caminho-de-ferro, mas sim um espaço terminal com valor em si.

Pode-se dizer que do panorama destas quatro soluções verifica-se o eco de um debate contemporâneo em Arquitectura com o que tudo isso implica em termos de concepção global e específica do interior nas nossas cidades de hoje. Serão elas espaços de cada vez mais rápida circulação de pessoas e mensagens? Serão elas ainda locais para habitar? Será que a cidade contemporânea ainda pode ser controlada, ainda que apenas em termos de forma visualmente organizada? E até onde é que a forma orienta a vida?

Ricardo Boffil habituou-nos a largos desenhos de nítida vontade áulica em que a linguagem clássica é a visualidade imediata de uma ordem a que os cidadãos se devam submeter. Nele a escala do habitar e da individualidade são minimizadas frente a essa ordem a que todos também têm direito. O facto de usar a imagem palaciana para os seus projectos de habitação social é bem significativo disso.

Ao contrário, Nicholas Grimshaw acredita no valor individual da forma. Cada parte do seu projecto para o complexo da Gare do Oriente é reconhecível e em cada parte cada sub-parte é também reconhecível. Na sua solução, várias sub-ordens entrecruzam-se onde a expressão tecnológica será talvez um ténue fio comum.

Já para Terry Farrell sobre o caos urbano terão que dominar as moles arquitectónicas do poder, seja ele qual for. Ladeando a grande curva da cobertura em escamas/ondas mais levantada para o lado do rio, duas torres afirmariam a gare e, à noite, a luz acentuaria o seu espectáculo arquitectónico. A multidão atarefada de indivíduos reconheceria aí o seu local de comutação de transportes para casa, depois de um dia de trabalho.

Perante isto, a solução de Santiago Calatrava é muito mais serena. Ele quis uma ordem menos afirmativa para a sua gare, espalhou-a mais à volta, mas ela existe. Ao contrário da sua intervenção na pequena estação de Stadelhofen em Zurique onde as formas são como que a congelação do movimento e individualizaram-se ao ponto de se referenciarem a pequenas partes de animais (membros motores, olhos, asas), Calatrava planta um conjunto de árvores com ramos metálicos e folhas em vidro por sobre uma ponte em betão onde o jogo de forças é simbolizado por arcos que repousavam em colunas inclinadas. Edifícios face contêm formalmente a gare, mas, ao mesmo tempo são elementos de tradicionais quarteirões. O terminal de camionetas é uma espinha e sub espinhas que acentuam o eixo compositivo.

O arrojo que as primeiras obras de S. Calatrava mostram vem-se esbatendo como se pode observar neste projecto vencedor do concurso da Gare do Oriente. Veja-se até a diferença entre a cobertura/esqueleto da gare de Lyon comparada com a cobertura lisa do aeroporto de Bilbao.

Calatrava, talvez marcado pela cultura do quarteirão que Barcelona emana tão fortemente estendeu-a em redor da gare, e esta é a verdadeira ordem para o seu projecto.

O arquitecto Pedro Brandão, Presidente do CDN da AAP, foi convidado a participar no Júri do Concurso "Gare do Oriente" a título individual e nessa qualidade figura nas actas do Júri, embora a comunicação social tenha referido, erradamente, a qualidade de representante da AAP.

DECLARAÇÃO DE VOTO

PEDRO BRANDÃO

Foi uma responsabilidade aceite com prazer, poder dar o meu contributo ao trabalho de selecção do projecto do complexo da plataforma intermodal - "Gare do Oriente", participando activamente nos trabalhos da Comissão, em conjunto com técnicos de elevada competência, representantes de vários operadores e instituições implicadas e alcançando deliberações reflectidas e ajustadas ao rigor promovido pelos responsáveis da organização do Concurso e à qualidade dos trabalhos apreciados.

No conjunto da obra da Expo'98 o projecto do complexo da "Gare do Oriente" assume uma importância decisiva para o sucesso global do empreendimento, não só em termos económicos mas também em termos urbanísticos e simbólicos.

Pode mesmo dizer-se que o complexo de interligação dos meios de transporte traduz de forma clara o interesse público que justifica a Expo como projecto nacional e, neste sentido, este equipamento pode ter também uma importância política, ao tornar socialmente reconhecíveis alguns dos traços da "cidadania" da Expo'98, as suas validades para lá do evento da Exposição Mundial que está na sua origem:

- A requalificação das acessibilidades a Lisboa, reequilibrando da área metropolitana na complementaridade das suas partes e a competitividade da capital no quadro internacional;
- A reabilitação da Zona Oriental da cidade, com a "fundação" de uma centralidade urbana, compensando o défice actual das acessibilidades e usos na Zona Oriental;
- A criação de uma estrutura urbana na área de intervenção, numa lógica coerente com a nossa cultura urbanística, flexível, dinâmica e auto-sustentada;
- O favorecimento da permeabilidade entre a "cidade nova" e a pré-existente, evitando a perspectiva da Expo como "ilha de progresso";
- A reabilitação da relação da cidade com o Tejo, em quase um terço da margem ribeirinha da cidade, envolvendo novas formas de convívio, usos e vivências diversificados;
- A consideração da qualidade da Arquitectura e do Desenho Urbano como componentes substantivas da qualidade de vida no ambiente da cidade.

É pois evidente que os objectivos de interesse nacional que a Expo'98 corporiza estão implicados na obra da "Gare do Oriente". Sem dúvida que são objectivos que podiam e deviam ser simbolizados no projecto.

Foi neste sentido que interpretei os critérios de avaliação correctamente previstos nas bases do concurso, ao indicarem o "carácter emblemático" e a "inovação" como os parâmetros decisivos pelos quais seria valorizada a Arquitectura proposta.

As propostas de Calatrava e as de Farrell/Correia, ao tomarem a "Gare do Oriente" como elemento fundador de uma coerência urbana, ordenam o conjunto a partir da oposição de dois eixos ortogonais, sendo proposto um eixo estruturante no sentido E/W, perpendicular ao rio e ao eixo N/S marcado pela linha de caminho de ferro e pela alameda dominante no plano Expo. Esta concepção não só induz a lógica de permeabilidade entre os dois "lados" da cidade, como confere igual dignidade aos dois acessos à gare, como ainda torna significativa a relação da gare com a entrada da Expo e com o Tejo.

As soluções que melhor compreenderam o papel da gare no contexto transformador da Expo (sem prejuízo de valores formais, funcionais e paisagísticos que as duas restantes propostas encerram) podem potenciar mais-valias culturais e económicas importantes para a viabilidade e a coerência da adaptação da cidade a este novo equipamento, nomeadamente nas operações de reabilitação a promover pela CML na zona oriental.

Não obstante, as duas propostas que privilegiei encerram diferenças significativas entre si. Aquelas diferenças referem-se à maior flexibilidade e adaptabilidade da solução de Calatrava às circunstâncias da sua concretização no tempo e ao "conceito de estação" a que dão forma. Entre o conceito de grande edifício sinalizador, patente em Farrell/Correia e um conceito de sistema orgânico, em que se promove uma "desmaterialização" e uma pluralidade compositiva, parece mais rica e inovadora a solução de Calatrava, que se desenvolve neste último registo. Os termos de referência deste Concurso, elaborados em curto prazo e com assinalável competência, ofereciam inevitáveis margens de imponderabilidade e contradição, nos condicionamentos apontados para o trabalho dos concorrentes. Este facto determina a necessária evolução, não só da solução seleccionada, como do que se passará à sua volta, nos planos da CML e no plano da Expo. Exemplo da contradição que as próprias propostas se encarregaram de revelar, é a questão da vantagem de autonomização dos programas de construção de imobiliário em relação à gare e a questão das barreiras paralelas à margem porventura excessivas (viárias e construídas) e às quais por isso há que contrapor caminhos de acessibilidade privilegiada.

Mas o concurso da Gare do Oriente oferece, para além de um resultado positivo em relação aos objectivos assinalados, alguma oportunidade de reflexão que, apesar de convidado a título pessoal para integrar a Comissão de Avaliação, a minha responsabilidade como Presidente da Associação dos Arquitectos Portugueses não me permite ignorar.

A primeira reflexão é decorrente da já apontada avaliação do programa, no que toca à vantagem da separação entre o complexo da gare e os complementos imobiliários, que poderia ainda e mais uma vez justificar a sempre vantajosa segmentação das unidades de projecto e das encomendas da Expo. Vantajosa porque diversificadora das expressões arquitectónicas, porque potenciadora das oportunidades de colaboração dos arquitectos e porque diminuidora dos riscos próprios do gigantismo nas operações de construção com apertados prazos (tão evidenciados na nossa história recente). A avaliação sistemática de todas as possibilidades de segmentação das unidades de projecto justifica-se porventura ainda nesta iniciativa e seguramente, com reforçada acuidade, nos próximos projectos em que estejam novamente em causa conjuntos edificados.

A segunda reflexão é sobre o modelo de Concurso. Uma comparação das propostas deste Concurso com as de Concursos Públicos não deixará de assinalar a naturalmente maior coragem propositiva e intensidade inovadora num Concurso Público, e a potencialmente maior segurança e convencionalidade das soluções num Concurso Limitado. Não requeria, o programa da Gare do Oriente, qualquer "Know-how" que não esteja disponível em Portugal, nem qualquer capacidade que não disponham um número razoável de gabinetes nacionais. A opção pelo Concurso limitado e pelo leque dos convites, terá sido justificada pelo constrangimento dos prazos e pela necessária projecção internacional do projecto, o que se compreende inteiramente. Mas ainda assim é legítima a atenção às condições que são ou não suportáveis por um gabinete português de Arquitectura de qualidade e à pelo menos, igual oportunidade de que a cultura arquitectónica nacional deve dispor, na Expo'98.

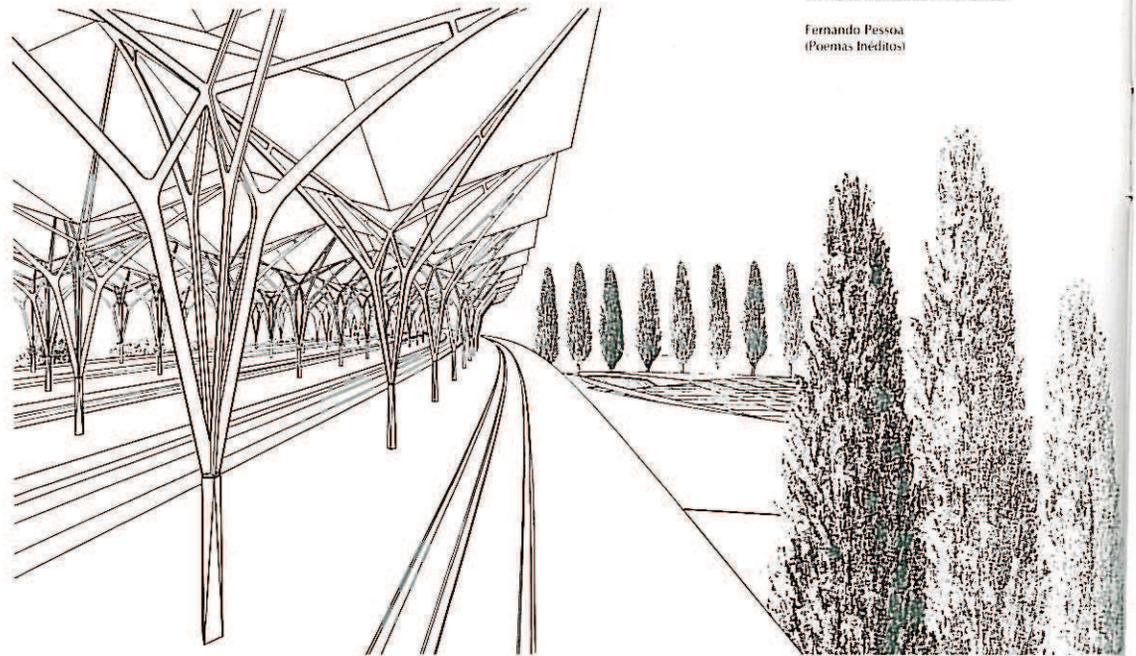
A terceira e última reflexão, decorrente das anteriores, é sobre a possibilidade de um Concurso poder proporcionar mais do que uma encomenda e sobre a necessária razoabilidade do esforço pedido aos concorrentes num Concurso, que sob pena de efeitos perversos, não deverá nunca ser exagerado face a uma remuneração apenas simbólica.

O excelente resultado deste Concurso, que se traduz em última análise no facto da cidade de Lisboa e o País virem a beneficiar de um dos mais belos equipamentos urbanos do género, impõe que não haja abrandamento nas intenções repetidamente expressas pelos responsáveis da Expo'98, de proporcionar aos arquitectos as melhores condições para o seu envolvimento no projecto de interesse nacional que a Expo constitui, já que a Arquitectura desempenha nele um papel central, decisivo e emblemático.

S. Calatrava Valls

TECNEP

SOFRERAIL



ENTRE O LUAR E O ARVOREDO
ENTRE O DESEJO E NÃO PENSAR
MEU SER SECRETO VAI A MEDO
ENTRE O ARVOREDO E O LUAR

Fernando Pessoa
(Poemas Inéditos)

O Projecto de Calatrava sugere a construção de uma grande Avenida paralela à Avenida de Berlim.

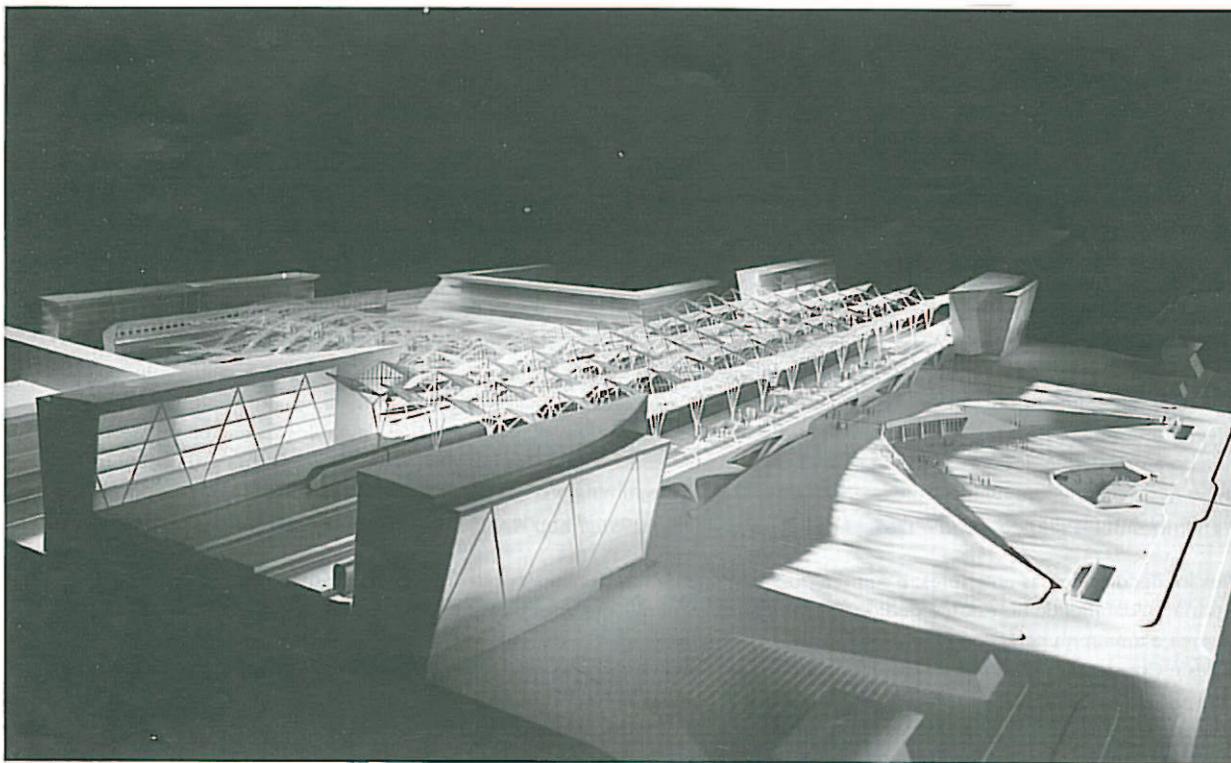
A comunicabilidade é feita ao nível do piso inferior e superior com os outros dois níveis, permitindo sempre uma circulação a coberto, com os fluxos pedonais e rodoviários distintos, permitindo racionalidade, segurança e rapidez dos mesmos.

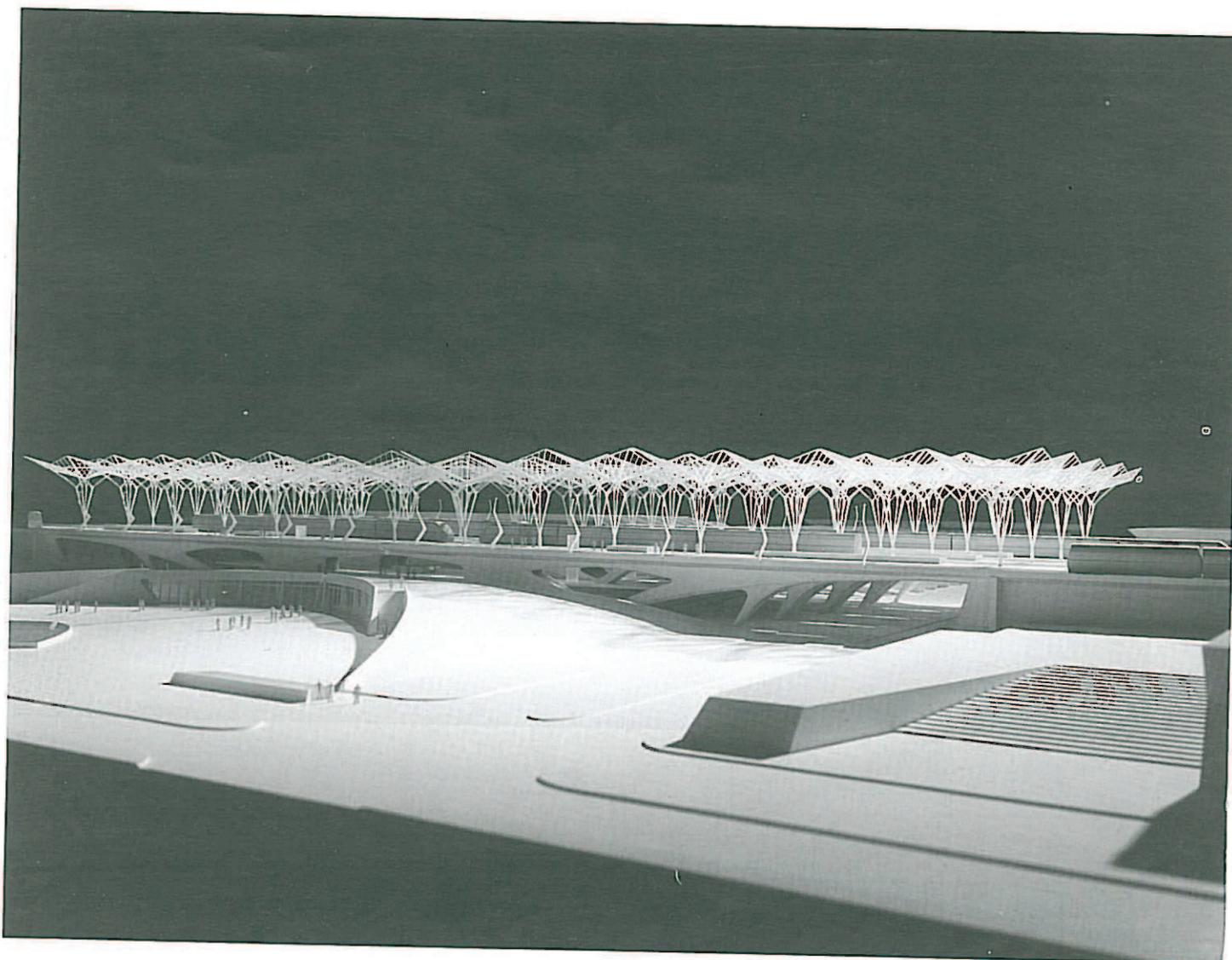
Salientam-se os aspectos decorrentes do projecto, com incidências directas de desenho urbano:

a) A definição do eixo gerador este/oeste que complementa a Avenida de Berlim com uma Avenida simétrica. Os edifícios que envolvem a plataforma intermodal dispõem-se ao longo deste eixo, criando uma sequência que culmina no acesso à grande praça da gare face às esplanadas previstas para a EXPO'98.

b) A praça da gare tira partido das diferenças de nível existentes, garantindo apoio arquitectónico coerente, alojando actividades diversas, elaborado com base em dois edifícios de aparência mais sólida.

c) Com a criação do "Parque das Águas de Lisboa", da EPAL, define-se uma importante zona verde a sudoeste do complexo intermodal.





Ela permite promover uma extensão de espaços verdes segundo um eixo este-oeste, destinado a percursos pedonais, perpendicular ao caminho-de-ferro.

d) A definição de diversas ligações norte-sul, rodoviárias, verdes e pedonais, permite acesso fácil a este parque e às zonas vizinhas.

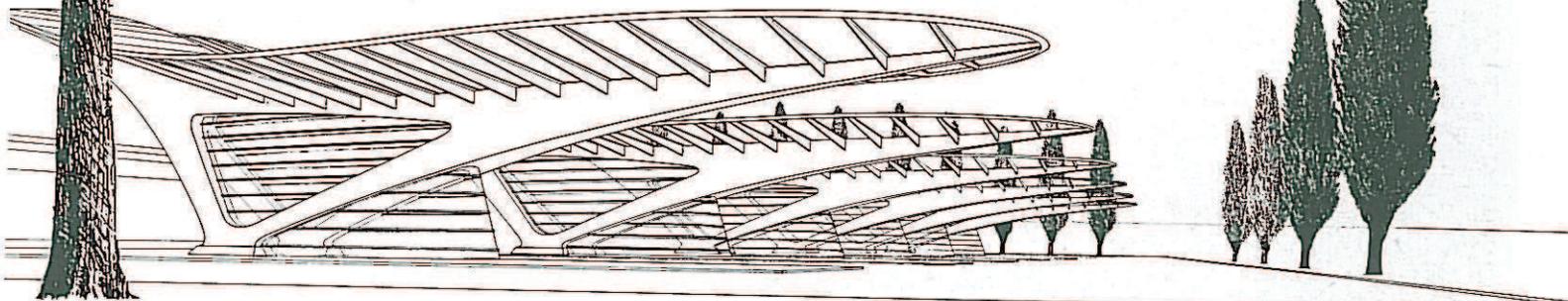
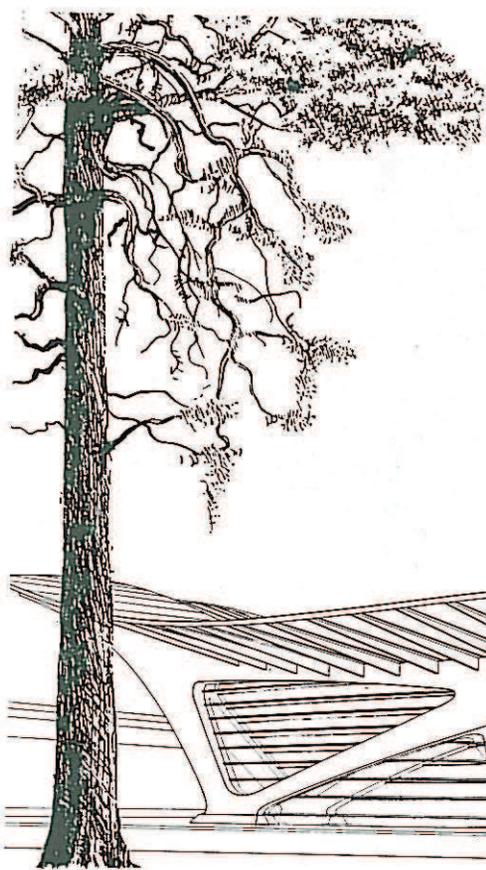
e) O tratamento paisagístico tira partido das diferenças topográficas dos terrenos, permitindo não só a minimização de impactes negativos das circulações na Linha do Norte, como uma estruturação integrada e sensível de toda a zona.

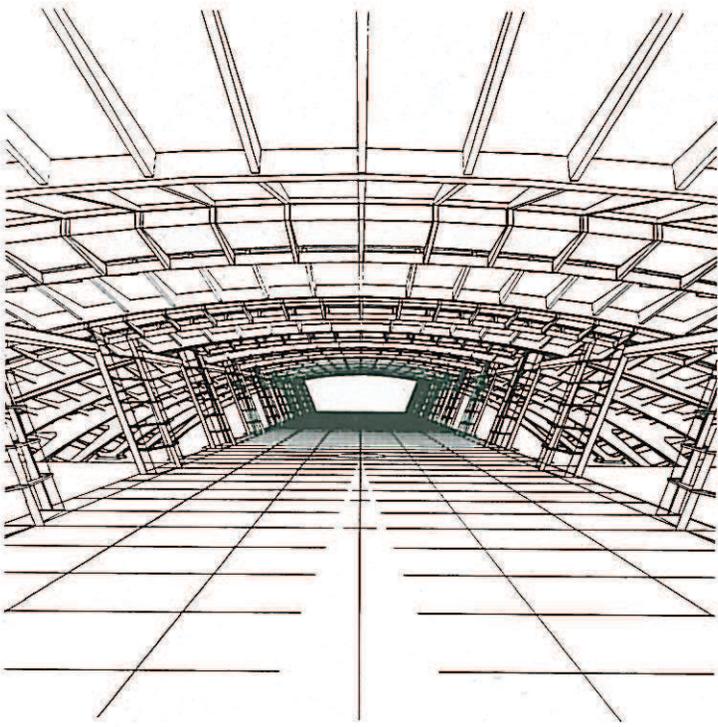
f) Este tratamento paisagístico associa-se a diversos ritmos arquitectónicos que culminam na "praça da colina", zona mista que inclui também habitação e ateliers, localizações beneficiadas por uma vista panorâmica da baía do Tejo e da área da EXPO'98.

g) Uma ocupação mista ao longo da via da gare permite estabelecer uma frente urbana de grande interesse: as bandas edificadas no sentido norte-sul constituem fronteira para minimizar o impacte associado às linhas de caminho-de-ferro.

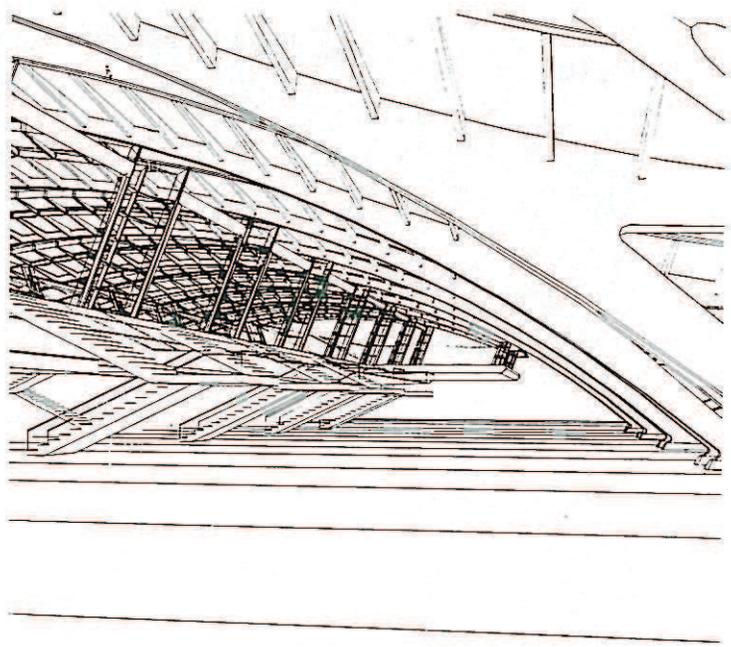
h) Salienta-se por fim o prolongamento diagonal da trama urbana entre a "praça da colina" e a Avenida Infante D. Henrique. Esta proposta favorece a integração da área de reconversão urbana habitacional adjacente.

Nota: Extrato do Boletim de Exposição Internacional de Lisboa, 1998, nº 11, Maio de 1994

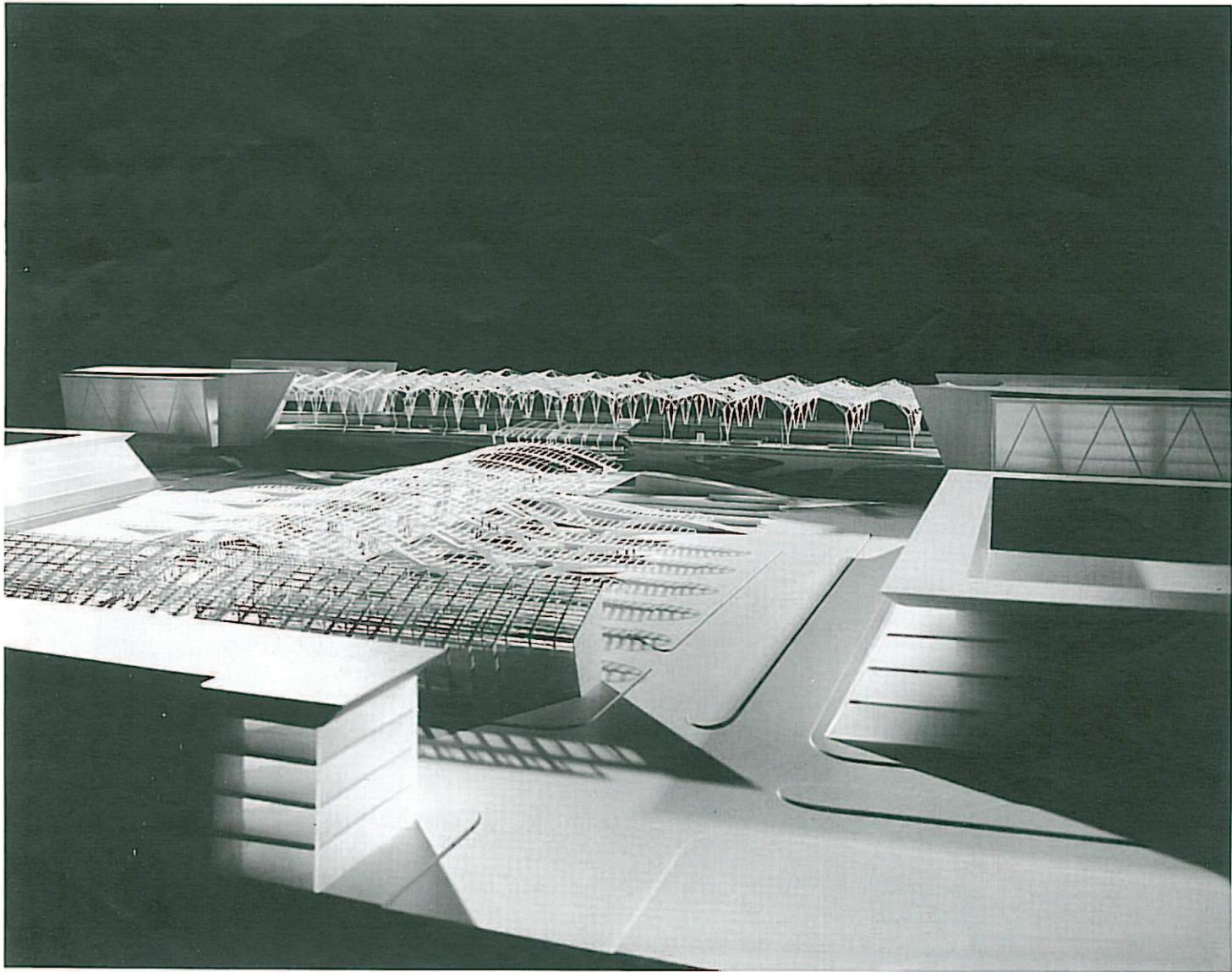


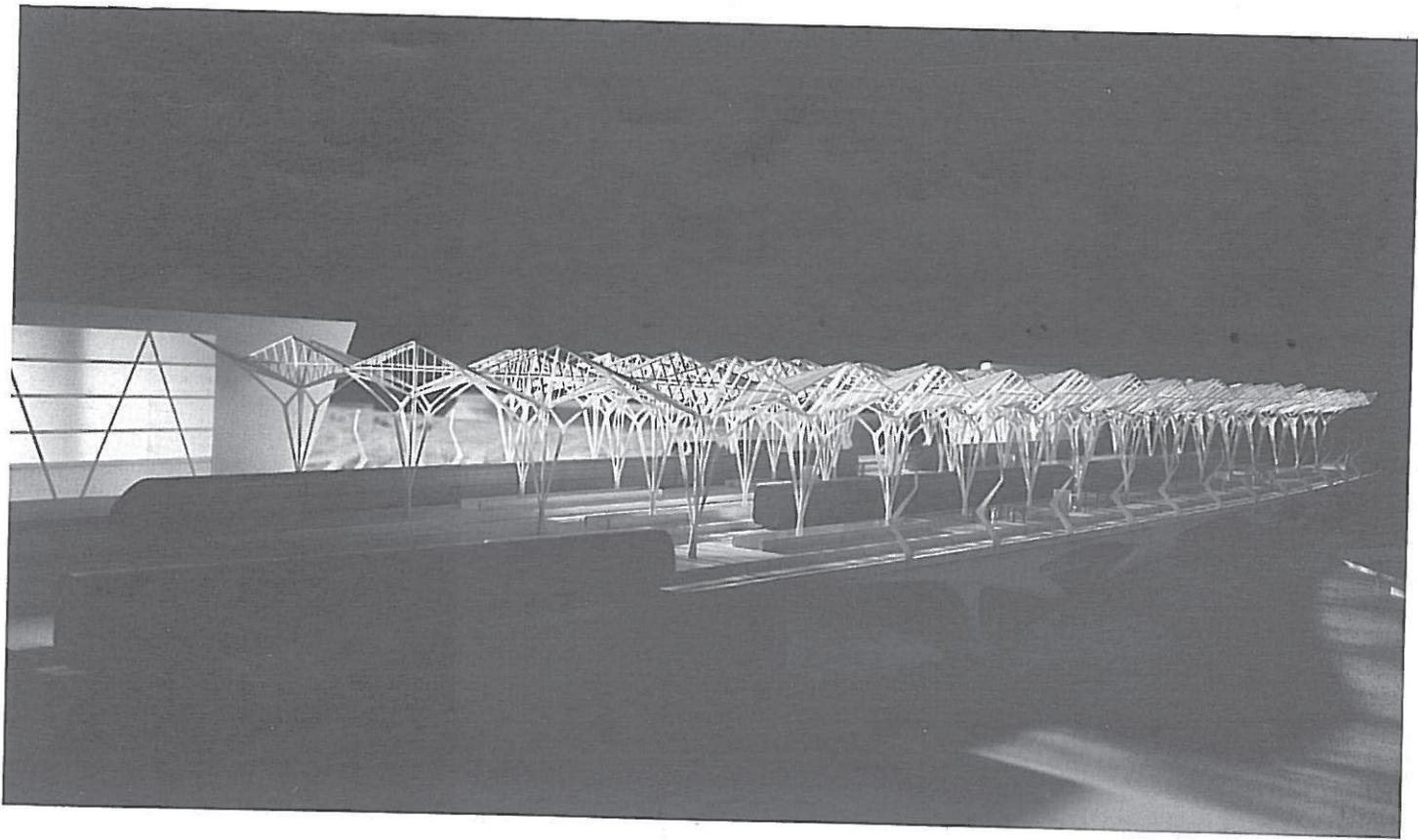


PERSPECTIVA AXIAL DA GARE



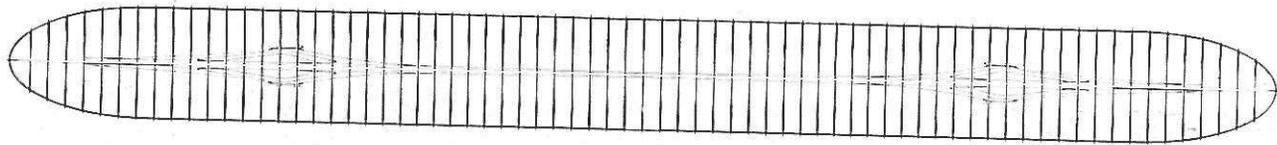
VISTA DAS PLATAFORMAS DE ESPERA



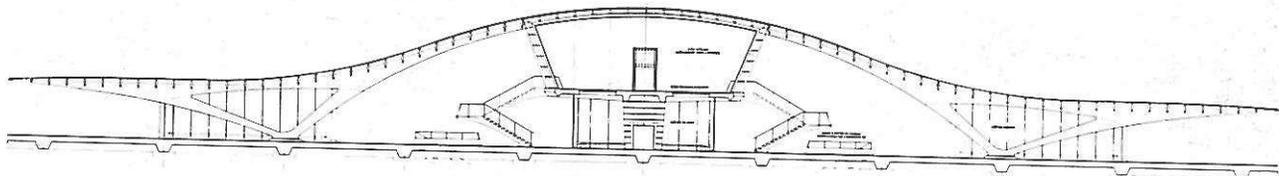




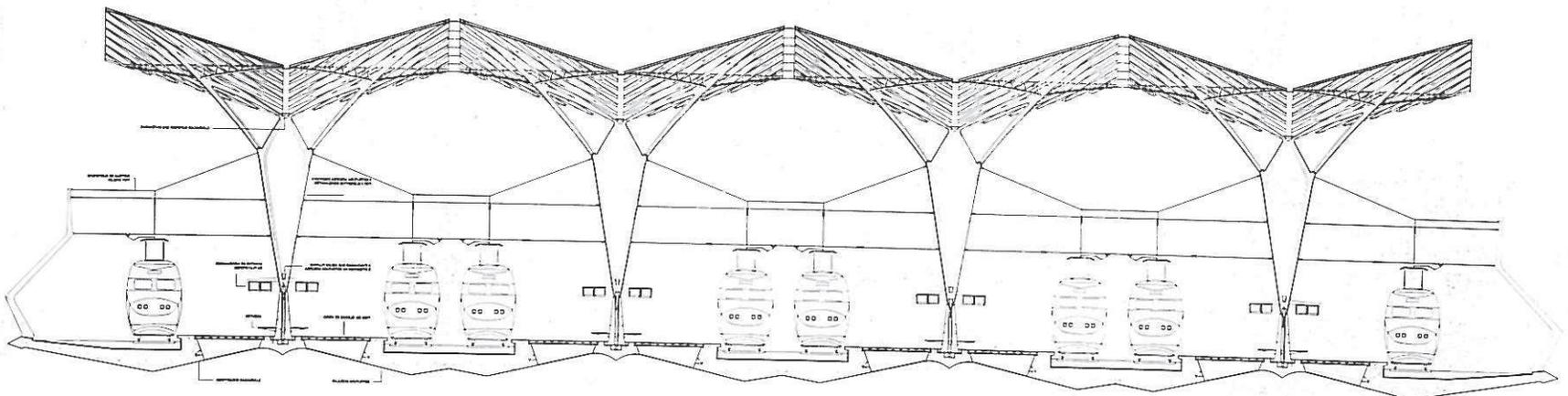
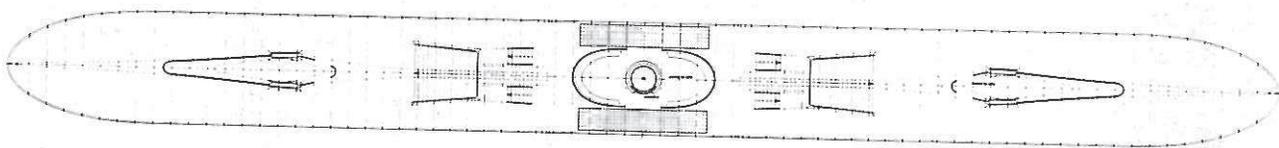
 ARQUITECTURA E INGENIERIA



SECCION TRANSVERSAL



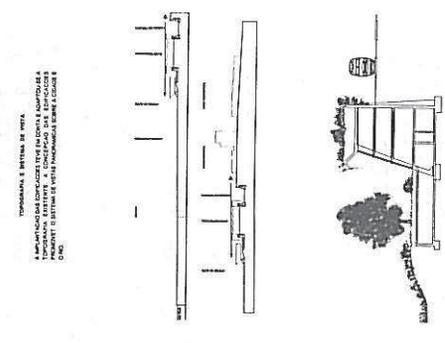
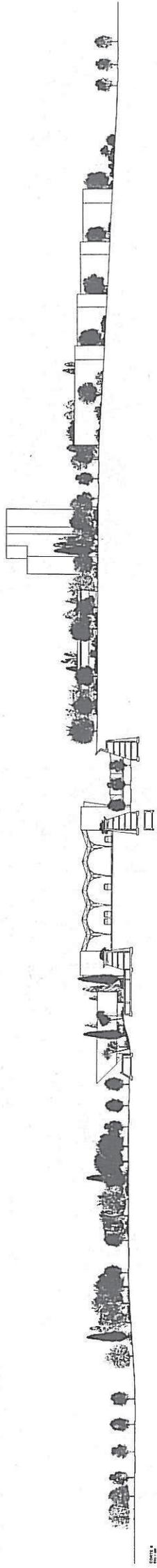
SECCION TRANSVERSAL



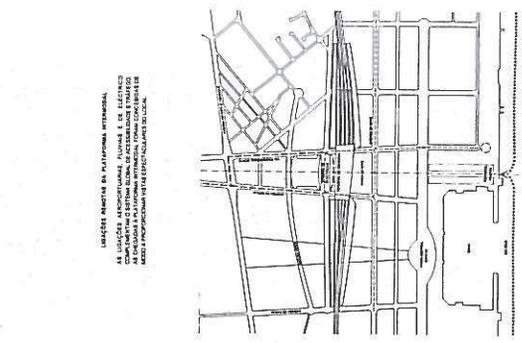
SECCION DE UNO DE LOS ARQUITECTOS

SECCION DE UNO DE LOS ARQUITECTOS

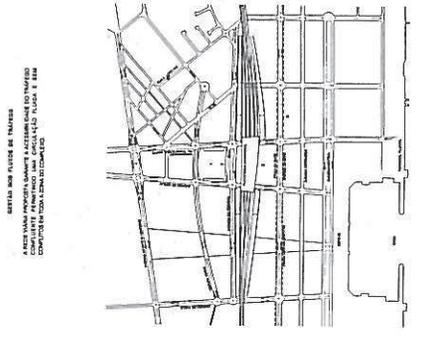
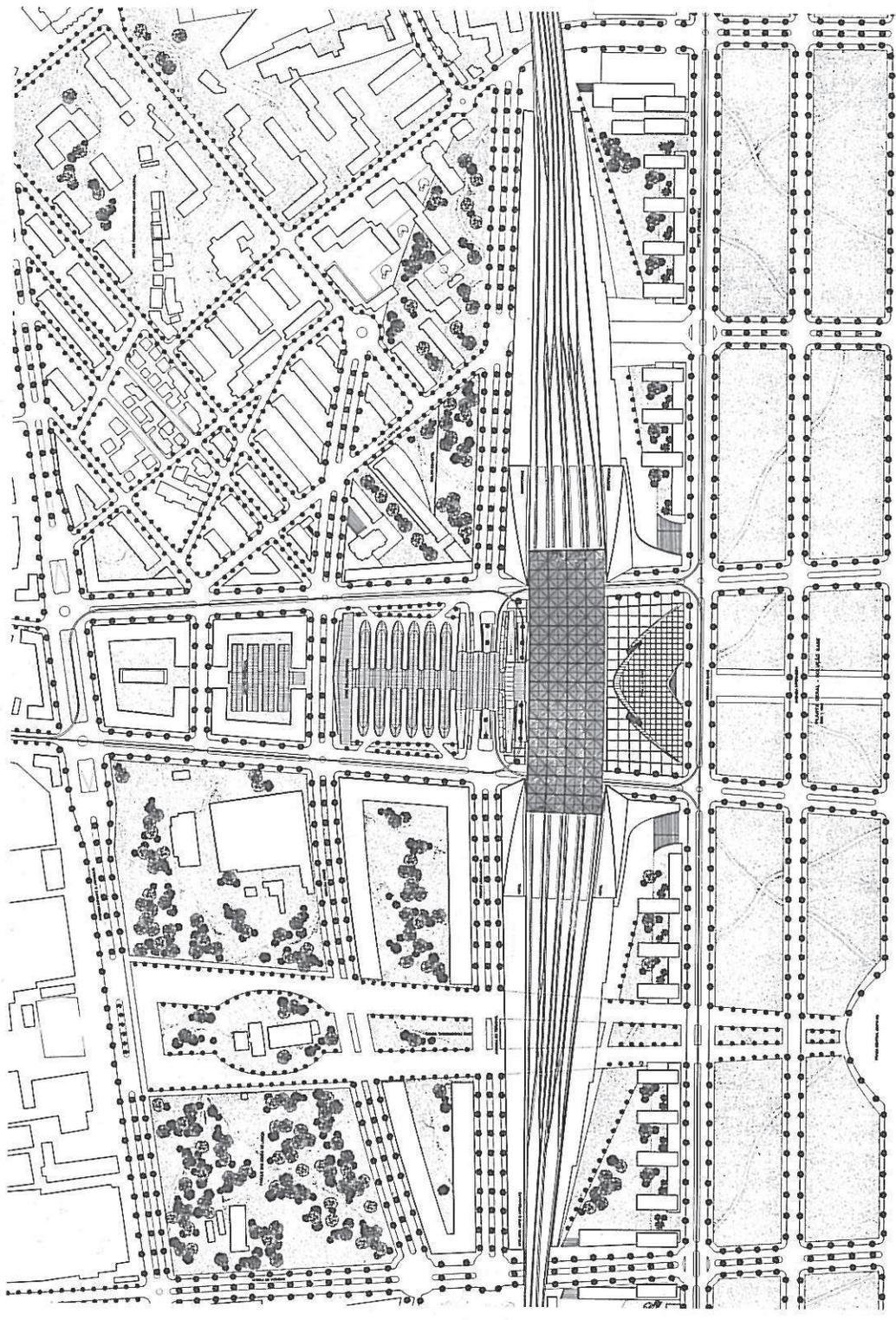
ARQUITECTO: [Name]
 INGENIERO: [Name]
 DISEÑO: [Name]



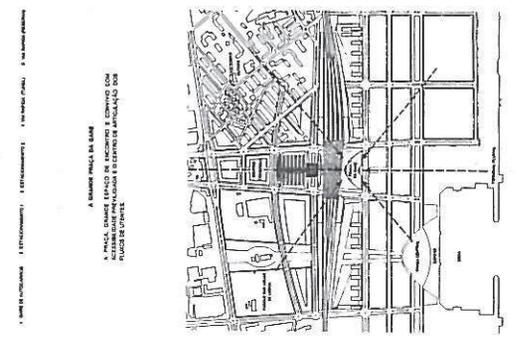
TRANSVERSAL E INTERNA DE N.º 1
 A LARGURA DA ESTRUTURA DE N.º 1 É DE 10,00 M.
 O PAVIMENTO DE N.º 1 É DE 2,00 M. DE ALTURA.
 O PAVIMENTO DE N.º 2 É DE 2,00 M. DE ALTURA.
 O PAVIMENTO DE N.º 3 É DE 2,00 M. DE ALTURA.



SECCÃO ALTERNATIVA DE N.º 1
 A LARGURA ALTERNATIVA DE N.º 1 É DE 10,00 M.
 O PAVIMENTO DE N.º 1 É DE 2,00 M. DE ALTURA.
 O PAVIMENTO DE N.º 2 É DE 2,00 M. DE ALTURA.
 O PAVIMENTO DE N.º 3 É DE 2,00 M. DE ALTURA.



SECCÃO ALTERNATIVA DE N.º 2
 A LARGURA ALTERNATIVA DE N.º 2 É DE 10,00 M.
 O PAVIMENTO DE N.º 1 É DE 2,00 M. DE ALTURA.
 O PAVIMENTO DE N.º 2 É DE 2,00 M. DE ALTURA.
 O PAVIMENTO DE N.º 3 É DE 2,00 M. DE ALTURA.

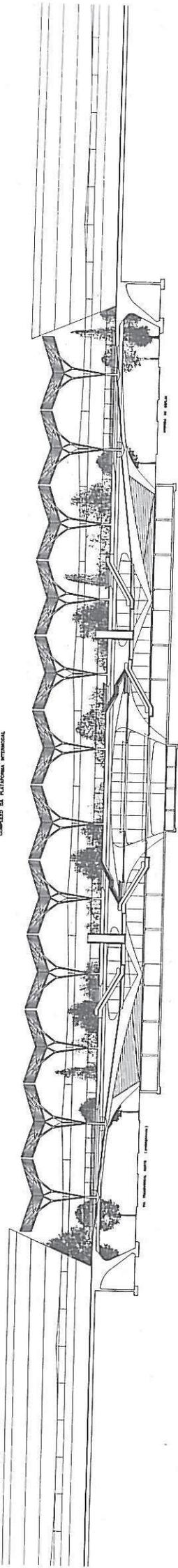


A SECCÃO ALTERNATIVA DE N.º 3
 A LARGURA ALTERNATIVA DE N.º 3 É DE 10,00 M.
 O PAVIMENTO DE N.º 1 É DE 2,00 M. DE ALTURA.
 O PAVIMENTO DE N.º 2 É DE 2,00 M. DE ALTURA.
 O PAVIMENTO DE N.º 3 É DE 2,00 M. DE ALTURA.

PROJETO DE ARQUITETURA
 PLANO DE LAYOUT
 ESCALA: 1:1000
 DATA: 1970

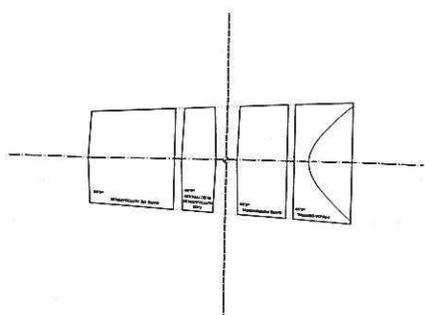
PLANTA GERAL - SOLUÇÃO BASE

PLANTA À COTA +9

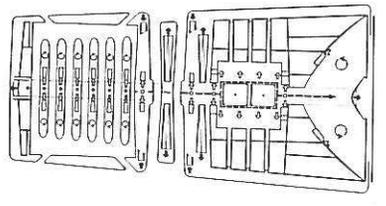


COMPLEXO DE SALVADOR, BARRAGEM
 INSTITUCIONAL

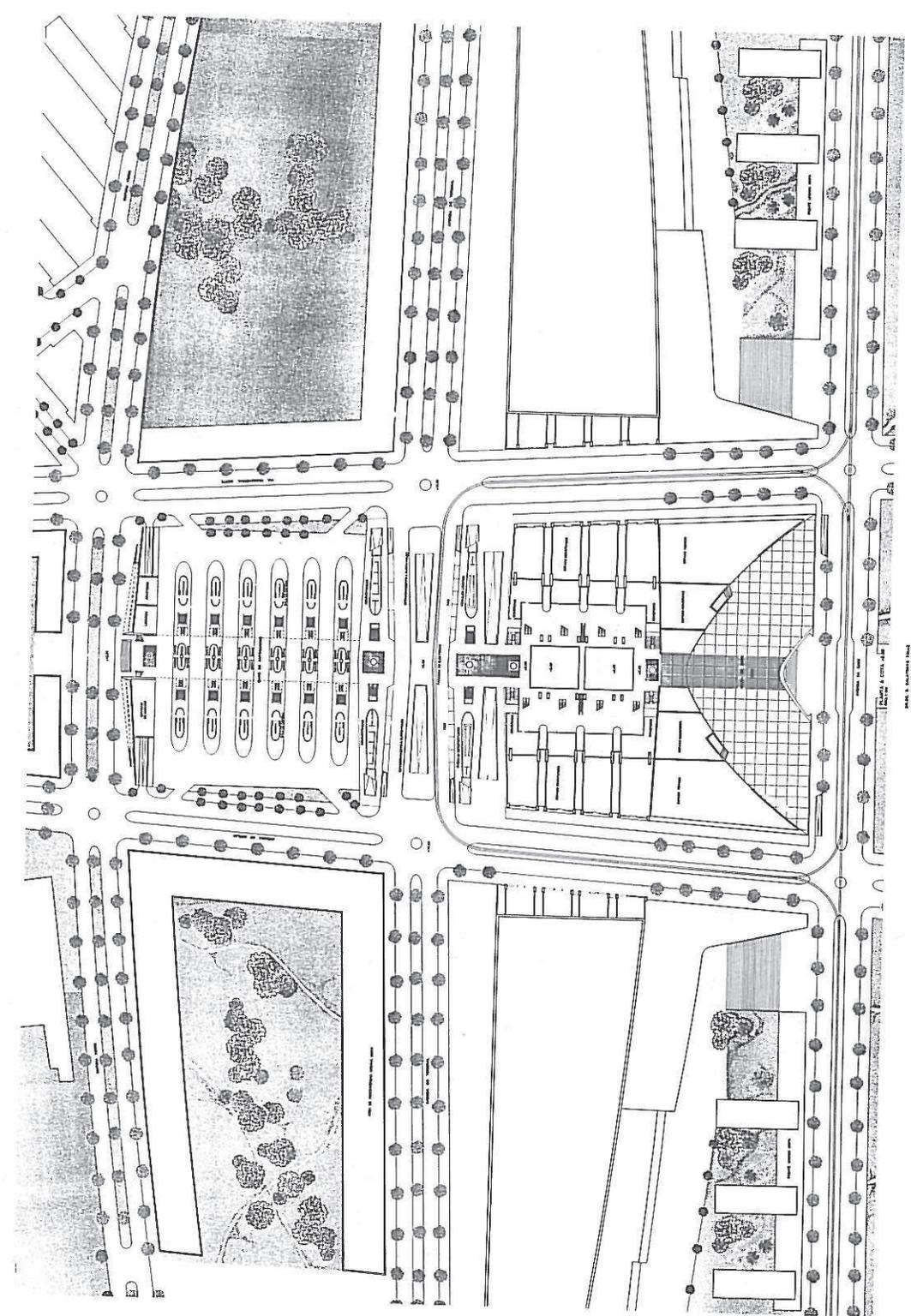
UNIDADE DE BARRAGEM INSTITUCIONAL, COTA +9,00
 ACESSO DE BARRAGEM À COTA +9,00, CARACTERÍSTICA
 DESENVOLVIDA POR INTERIORES, DESENVOLVIDA POR INTERIORES E SA.



DESENVOLVIDA E TAMBÉM DE DESENVOLVIDA INTERIORES.

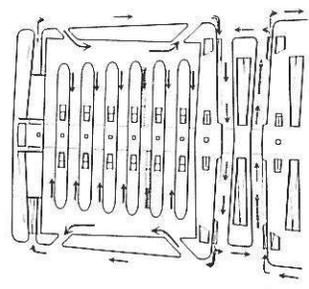


← LANTERNA EXTERNA ○ PORTA ○ VENTILADOR ○ PORTA DE SERVIÇO



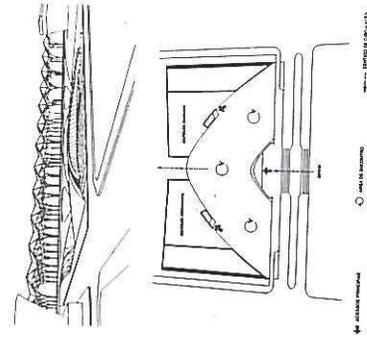
DESENVOLVIDA, COTA DE CONCRETO

CENTRO DE BARRAGEM DE BARRAGEM INSTITUCIONAL
 DESENVOLVIDA E TAMBÉM DESENVOLVIDA INTERIORES E SA.



← LANTERNA EXTERNA ○ PORTA ○ VENTILADOR ○ PORTA DE SERVIÇO

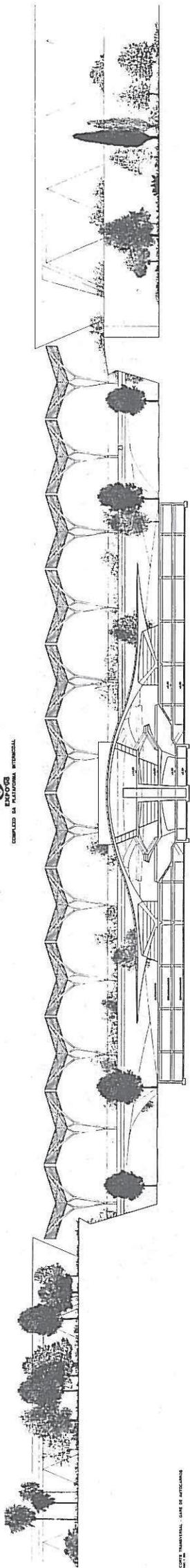
← BARRAGEM DE BARRAGEM INSTITUCIONAL
 DESENVOLVIDA E TAMBÉM DESENVOLVIDA INTERIORES E SA.



← LANTERNA EXTERNA ○ PORTA ○ VENTILADOR ○ PORTA DE SERVIÇO

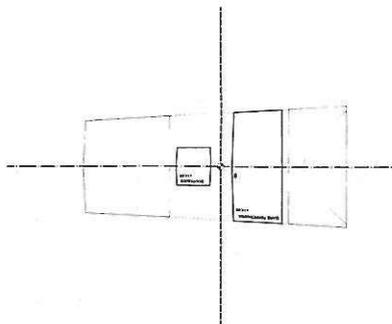
DESENVOLVIDA, COTA DE CONCRETO
 DESENVOLVIDA, COTA DE CONCRETO
 DESENVOLVIDA, COTA DE CONCRETO

COMPLEXUL DE PLATFORMA INTERMEDIEA

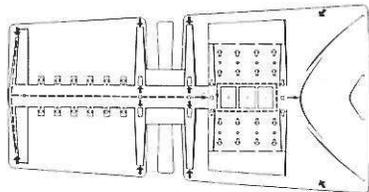


PLANUL INTERMEDIEA - SCALA DE ARHITECTURA

PLANUL DE DETALIU INTERMEDIEA LA COTA +1.00

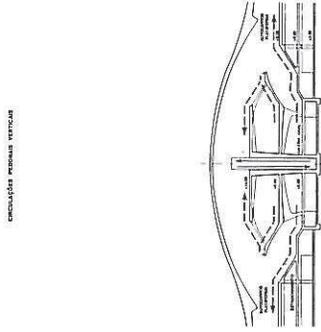
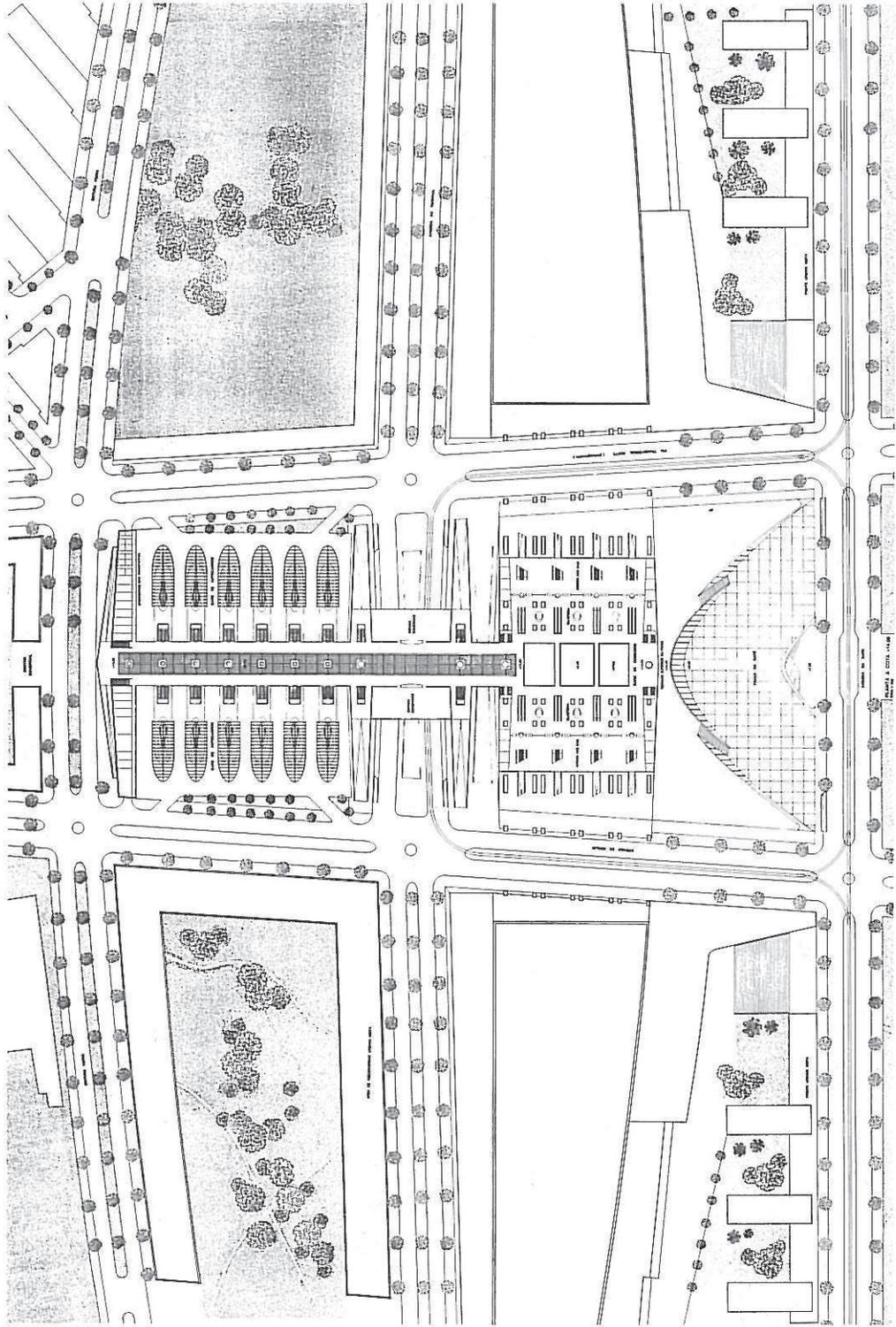


SECȚIUNEA PRINCIPALĂ INTERMEDIEA



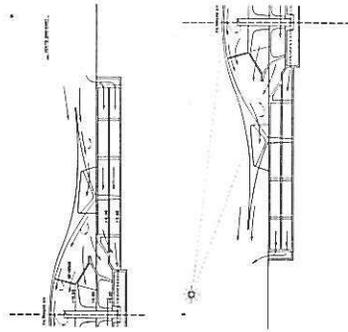
SECȚIUNEA PRINCIPALĂ - SCALA DE ARHITECTURA

PLANUL INTERMEDIEA - SCALA DE ARHITECTURA



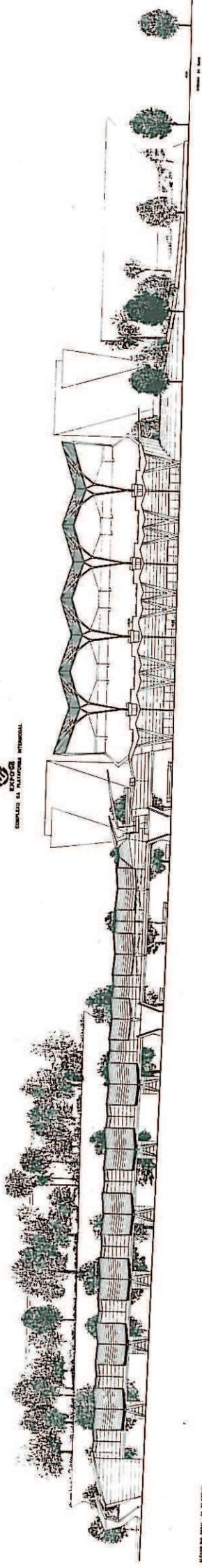
SECȚIUNEA PRINCIPALĂ INTERMEDIEA

SECȚIUNEA PRINCIPALĂ INTERMEDIEA



PROIECTANT: ARHITECTURA
 SCALA: 1:500
 PLANUL DE DETALIU LA COTA +1.00

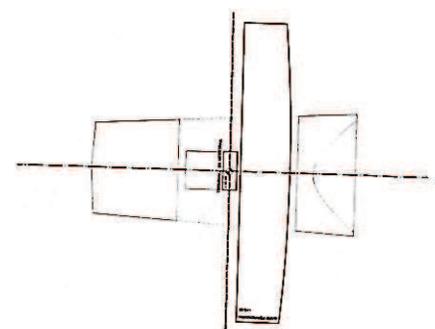
PLANTA À COTA + 19 (ALTERNATIVA)



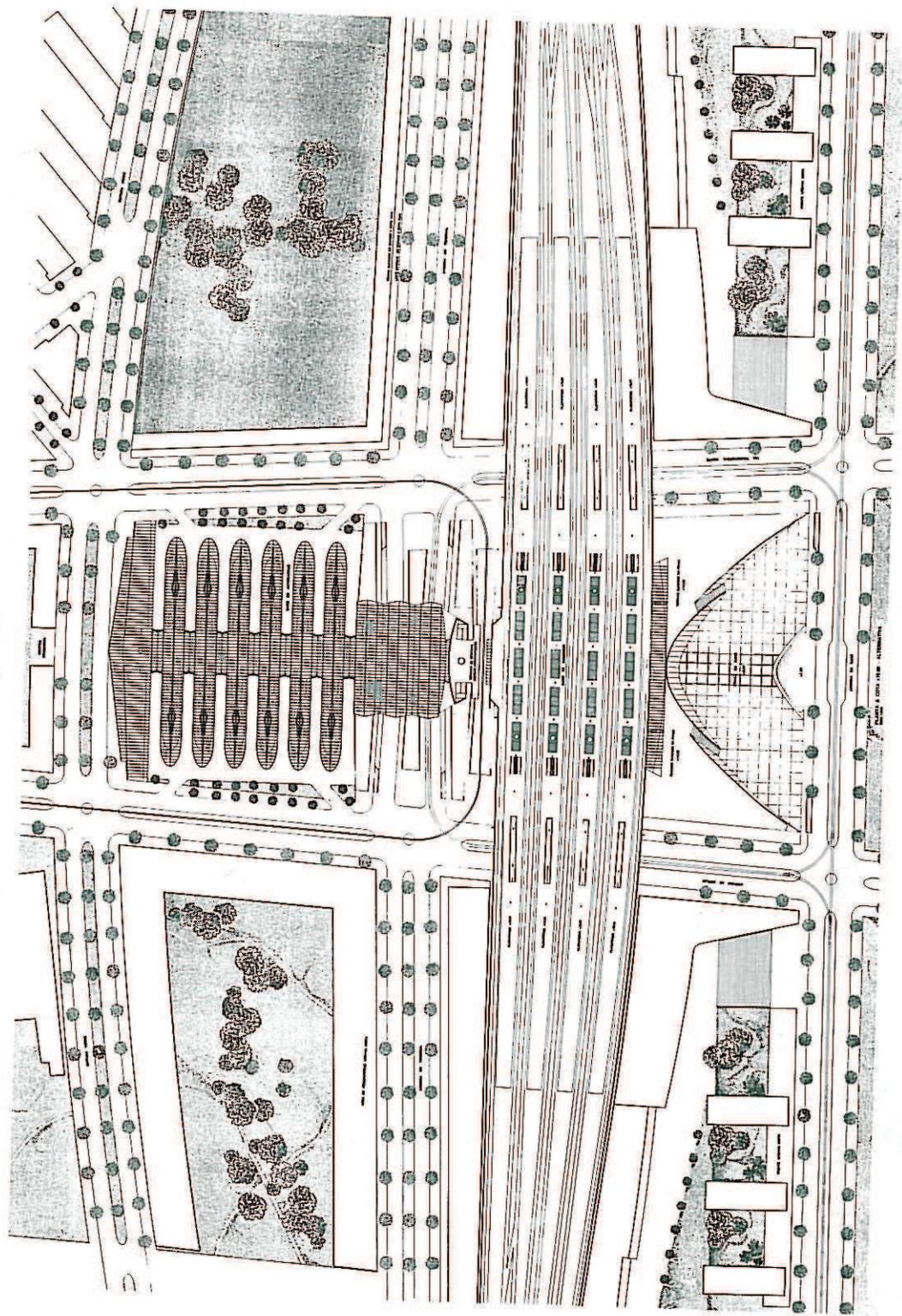
COMPLEXO DE PLATAFORMA INTEGRADA

LEGENDA DE SIMBÓLOS - 19 DE 19

INDICADOR DE ORIENTAÇÃO - 19 DE 19

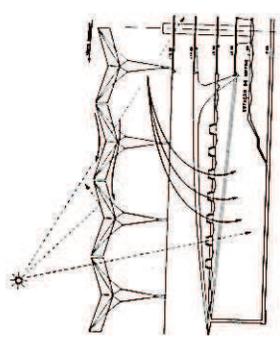


ALTERNATIVA DE ORIENTAÇÃO E PLANTAS

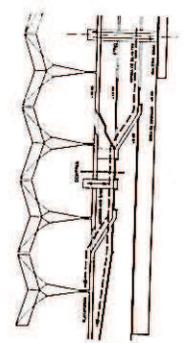
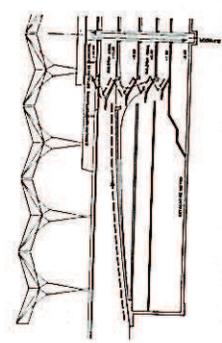


LEGENDA DE SIMBÓLOS - 19 DE 19

INDICADOR DE ORIENTAÇÃO - 19 DE 19



ALTERNATIVA DE ORIENTAÇÃO E PLANTAS



Nicholas Grimshaw
Duarte Nuno Simões

ENGENHEIROS SUPERESTRUTURAIIS:

Ove Arup & Partners

ENGENHEIROS DE SERVIÇOS AMBIENTAIS:

Ove Arup & Partners

ANALISTAS DE FLUXOS DE PASSAGEIROS:

Sir Alexander Gibb & Partners

PROGRAMADORES DE CONSTRUÇÃO:

Sir Alexander Gibb & Partners

ENGENHEIROS CIVIS E DE FORMAÇÃO

DE LOCAIS DE CONSTRUÇÃO:

Sir Alexander Gibb & Partners

ENGENHEIROS ESPECIALISTAS EM

COMBATE A INCÊNDIOS:

Arup Research Ltd

ASSESSORES DE IMOBILIÁRIOS:

Richard Ellis

CONSULTORES DE PLANEAMENTO PAISAGÍSTICO:

Derek Lovejoy Partnership

ENGENHEIROS TÉCNICOS FERROVIÁRIOS:

Mott MacDonald

CONSULTORES DE CUSTOS DE CONSTRUÇÃO:

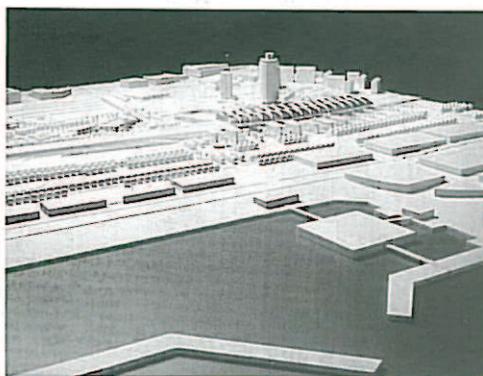
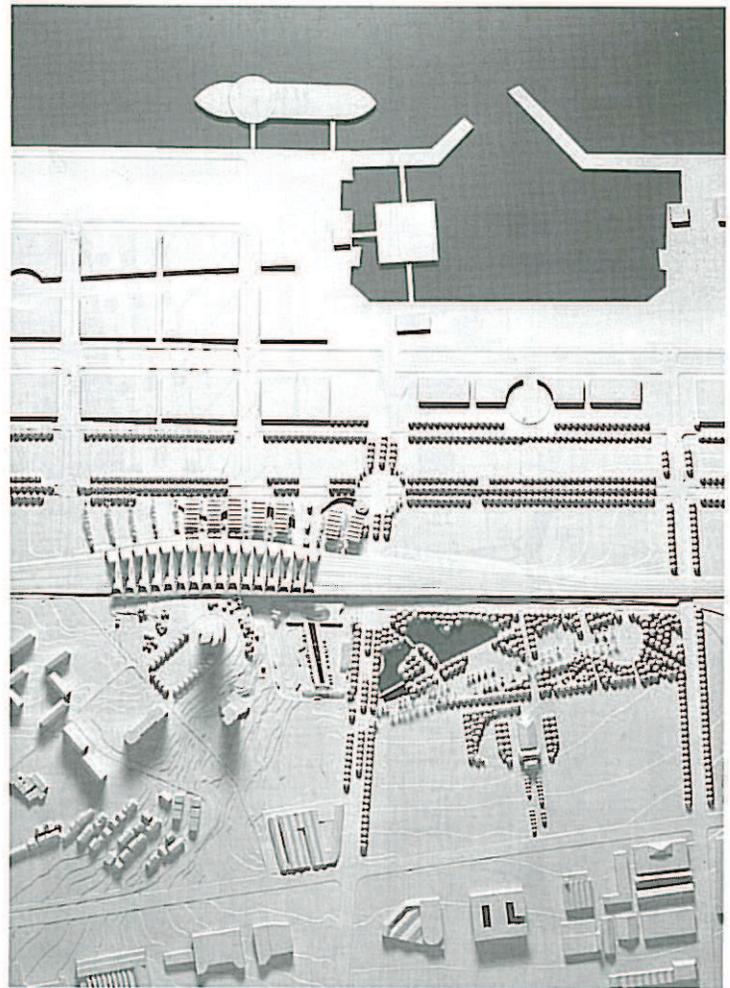
Davis Langdon & Everest

FABRICANTES DE MODELOS:

Unit 22

FOTOGRAFIA:

Michael Dyer and Associates



BREVE DESCRIÇÃO DA PROPOSTA

O programa proposto pela PARQUE EXPO'98 requeria uma solução arquitectónica que funcionasse nos dois níveis a seguir descritos:

1 – Um interface que articulasse os diferentes modos de transporte a partir dos acessos situados a vários níveis altimétricos, definidos pela PARQUE EXPO'98 de acordo com as cotas do terreno.

2 – A integração da Gare num Plano que a complementasse com equipamento comercial e terciário (lojas, escritórios, hotel e cinemas).

A proposta teria assim de cumprir as intenções da PARQUE EXPO'98 bem como as normas em vigor para a cidade de Lisboa.

O nosso ponto de partida foi assegurar que todo o complexo fosse suficientemente simples e fluido de modo a permitir os diferentes modos de transporte com o máximo de comodidade, quer durante a Expo'98 quer após o término desta.

É nossa convicção que a eficácia de um interface de transportes assenta na facilidade de utilização e eficiência do seu funcionamento. Caso não sejam asseguradas estas duas vertentes, todas as outras falharão.

Tirou-se partido da topografia do local, criando uma grande plataforma aberta sob o plano definido pelas linhas ferroviárias. Esta plataforma liga o terminal rodoviário a uma praça pública localizada frente à Gare, a Nascente.

É este conjunto Praça pública/Plataforma, que confere à Gare a sua identidade pública, constituindo-se como o ponto focal para o subsequente desenvolvimento imobiliário.

No lado Norte desta Plataforma térrea existe uma mezanina que albergará todos os serviços de apoio aos passageiros tais como cafés, restaurantes, lojas e instalações sanitárias. A localização desta mezanina no centro geométrico das linhas de caminho de ferro é importante, pois assegura uma cómoda acessibilidade aos passageiros sobretudo se pensarmos que alguns destes farão transbordo entre comboios nacionais e internacionais.

No lado Sul, instalaram-se os serviços da CP, também em mezanina, e a zona de tomada e largada de passageiros durante a Expo.

Os fluxos de passageiros foram testados utilizando modelos informáticos especializados neste tipo de análises, assegurando-se, deste modo, a credibilidade do sistema proposto. Os testes realizados vieram demonstrar que as soluções propostas tinham um elevado nível de sucesso mesmo durante os grandes "picos" esperados durante o funcionamento da Exposição.

A Plataforma térrea é iluminada zenitalmente através de um sistema de blocos de vidro que constituem o piso das plataformas dos passageiros. Este grande espaço vestibular foi pensado na grande tradição das Gares europeias.

Para a nossa proposta pensámos captar o melhor da herança europeia deste tipo de edifícios assim como projectar um edifício símbolo do renascimento do caminho-de-ferro como meio de transporte do século XXI.

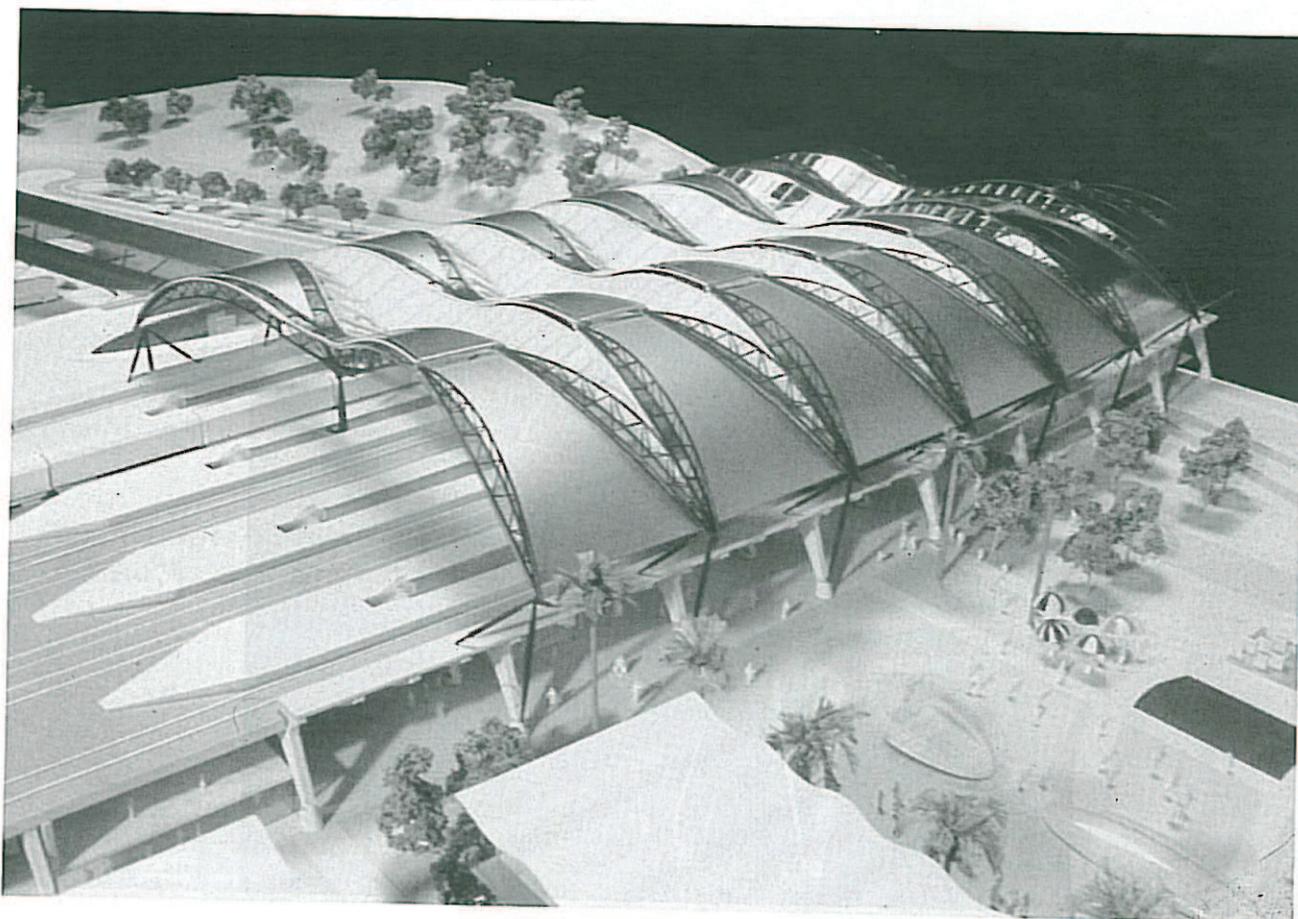
A estrutura da cobertura assegura protecção do sol, chuva e vento para os passageiros e comboios nas plataformas de espera. Da necessidade de cobrir o grande vão e de sequenciar a construção sem impedir o funcionamento da linha do Norte surgiu a subdivisão da estrutura em duas metades, sendo a sua forma ditada pelo modo como as forças mais eficazmente nela se distribuem.

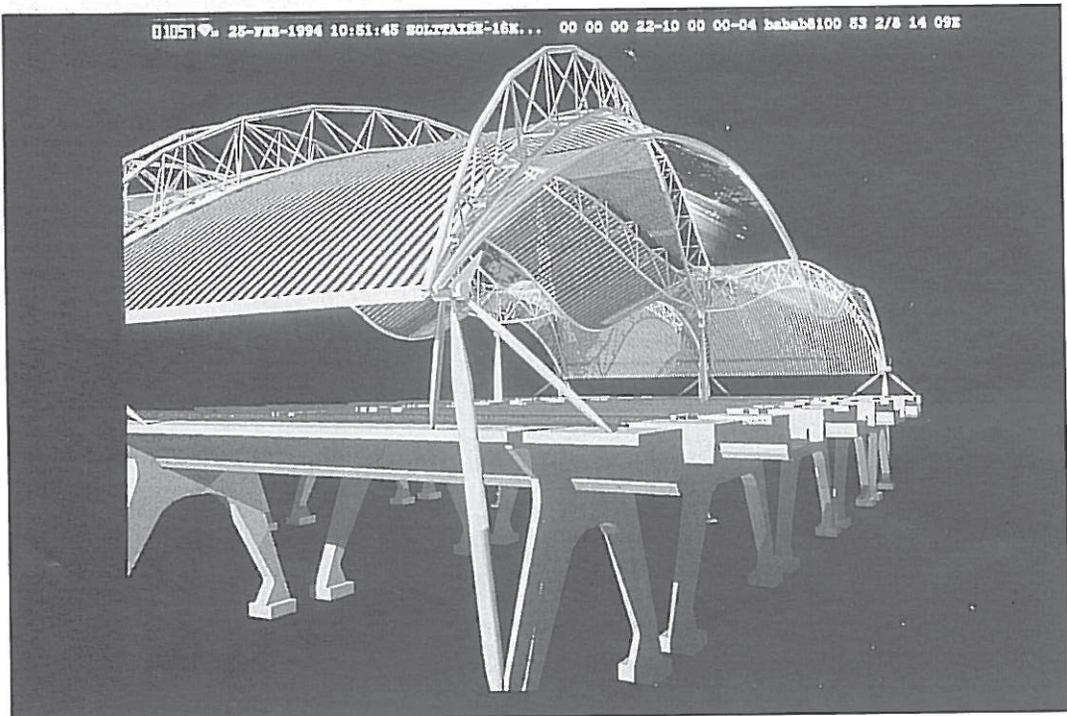
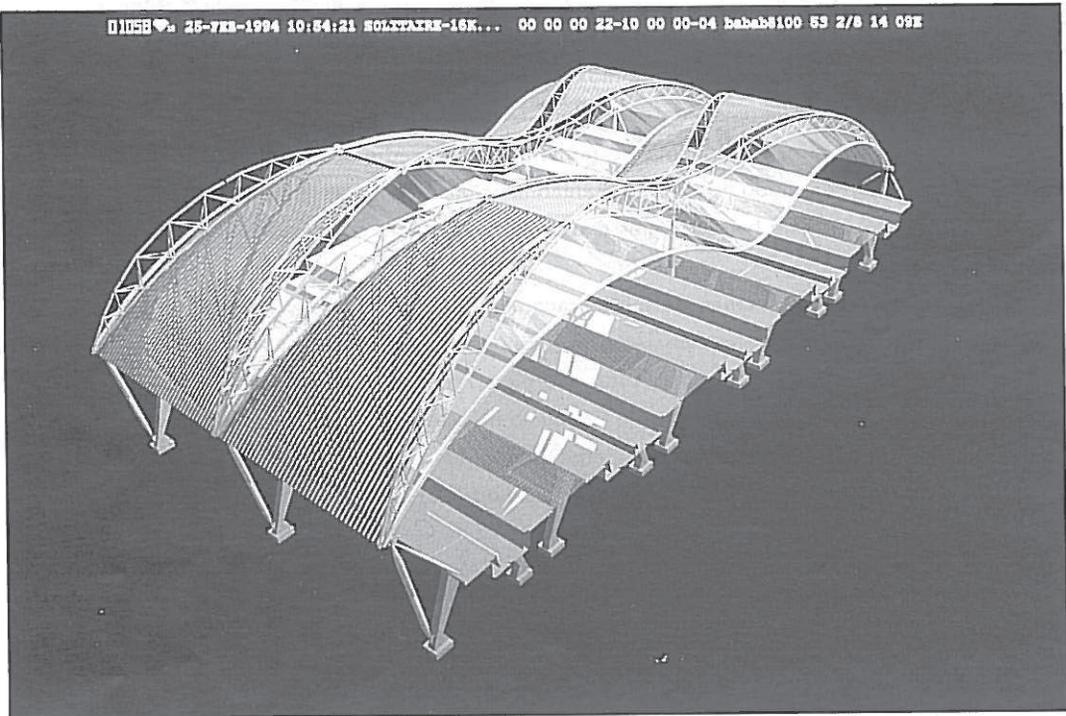
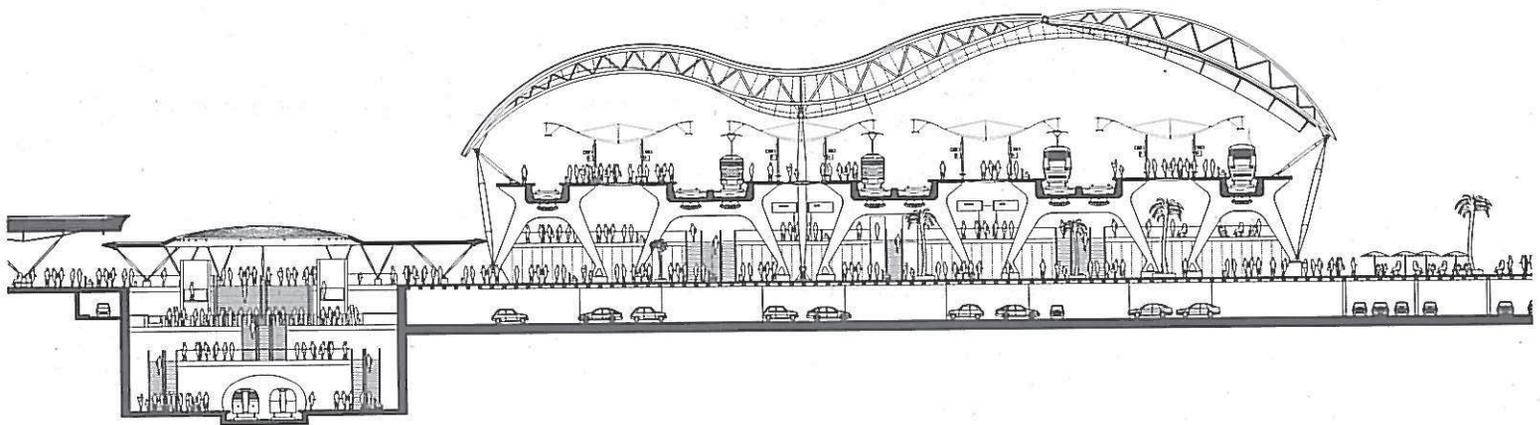
A fluidez formal da cobertura expressa o imaginário de uma onda atlântica, deixando uma marca permanente do tema da EXPO'98. A sua presença pública como edifício emblemático contribuiria para enriquecer o Património da cidade de Lisboa.

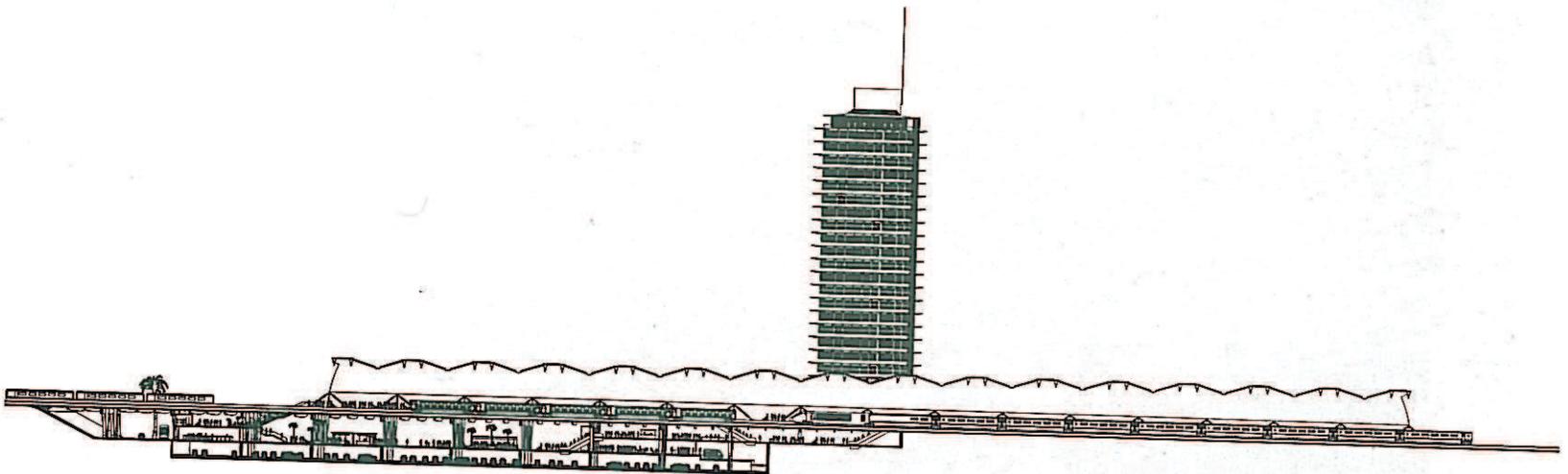
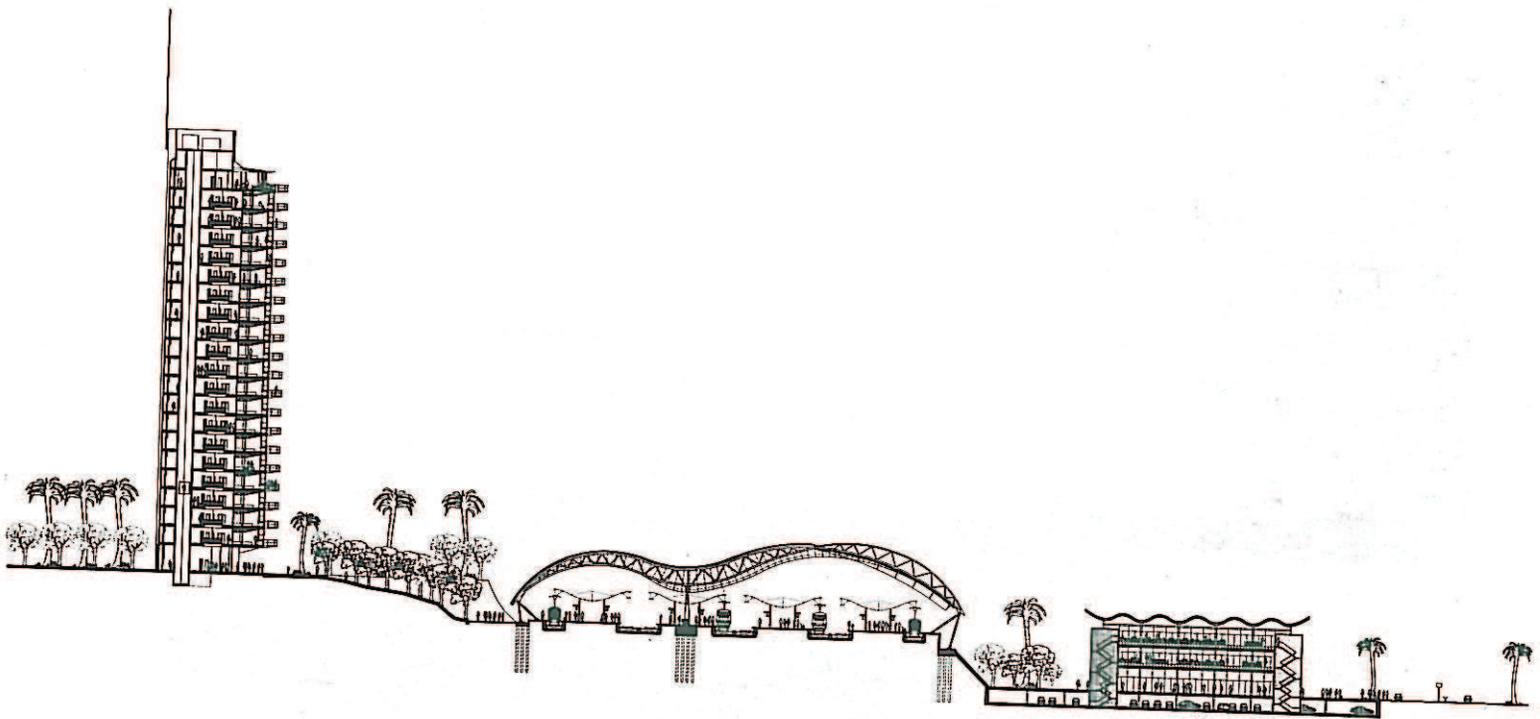
O Plano desenvolve a ideia da "onda" assumindo também a flexibilidade que as necessidades do mercado exigem. O esquema de implantação dos edifícios complementares da Estação foi pensado de modo a que a sua rentabilização se constituísse como um impulso para a construção da Gare bem como assegurar incentivos para o futuro desenvolvimento imobiliário.

O complexo dos cinemas localiza-se sob a Praça defronte da Estação, envolvido por lojas e restaurantes. Esta praça, assim caracterizada, proporciona aos visitantes a animação própria duma praça culturalmente viva. Todo o projecto foi cuidadosamente pensado de acordo com as directivas do Programa de Concurso no que respeita aos custos e aos apertados prazos exigidos para a construção, tendo sido ainda examinado em grande detalhe para se assegurar que todo o conjunto funcionasse em pleno, aquando da realização da EXPO'98.

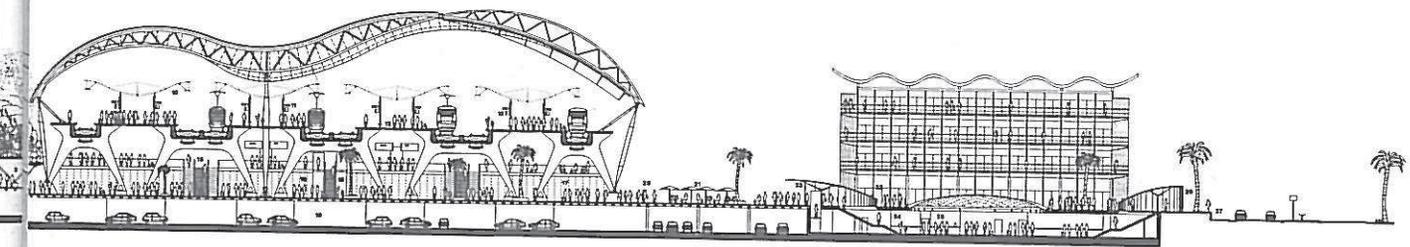
Esperamos que algumas das ideias contidas na proposta nos dêem o ímpeto para continuar as investigações aqui iniciadas.



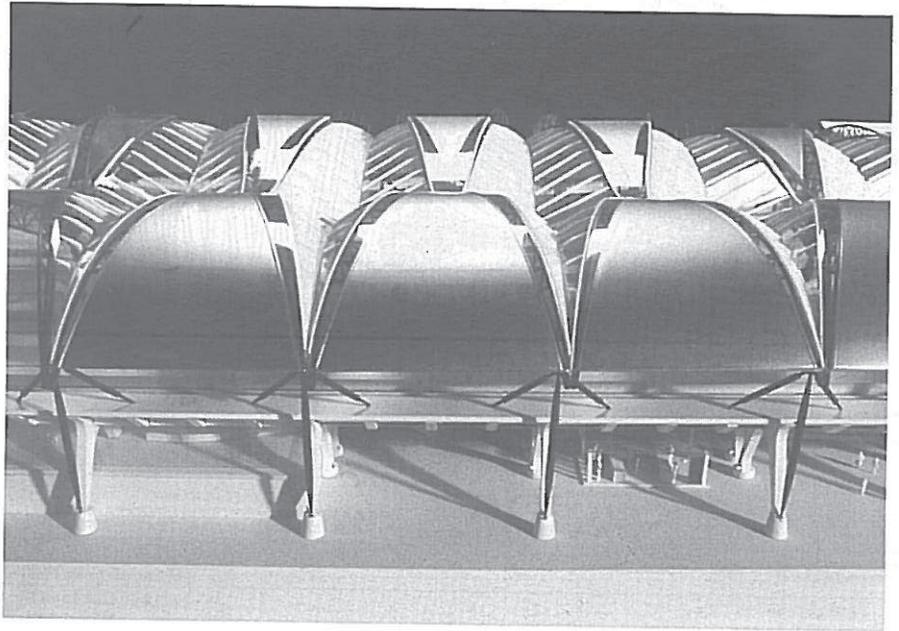
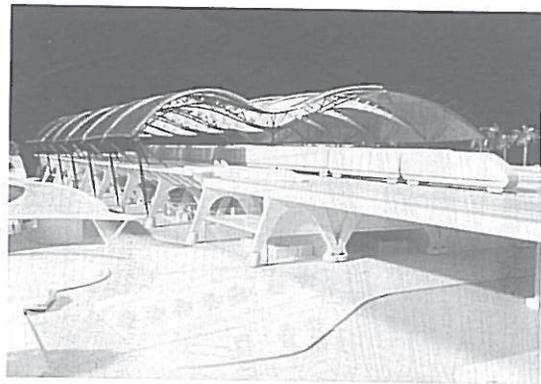




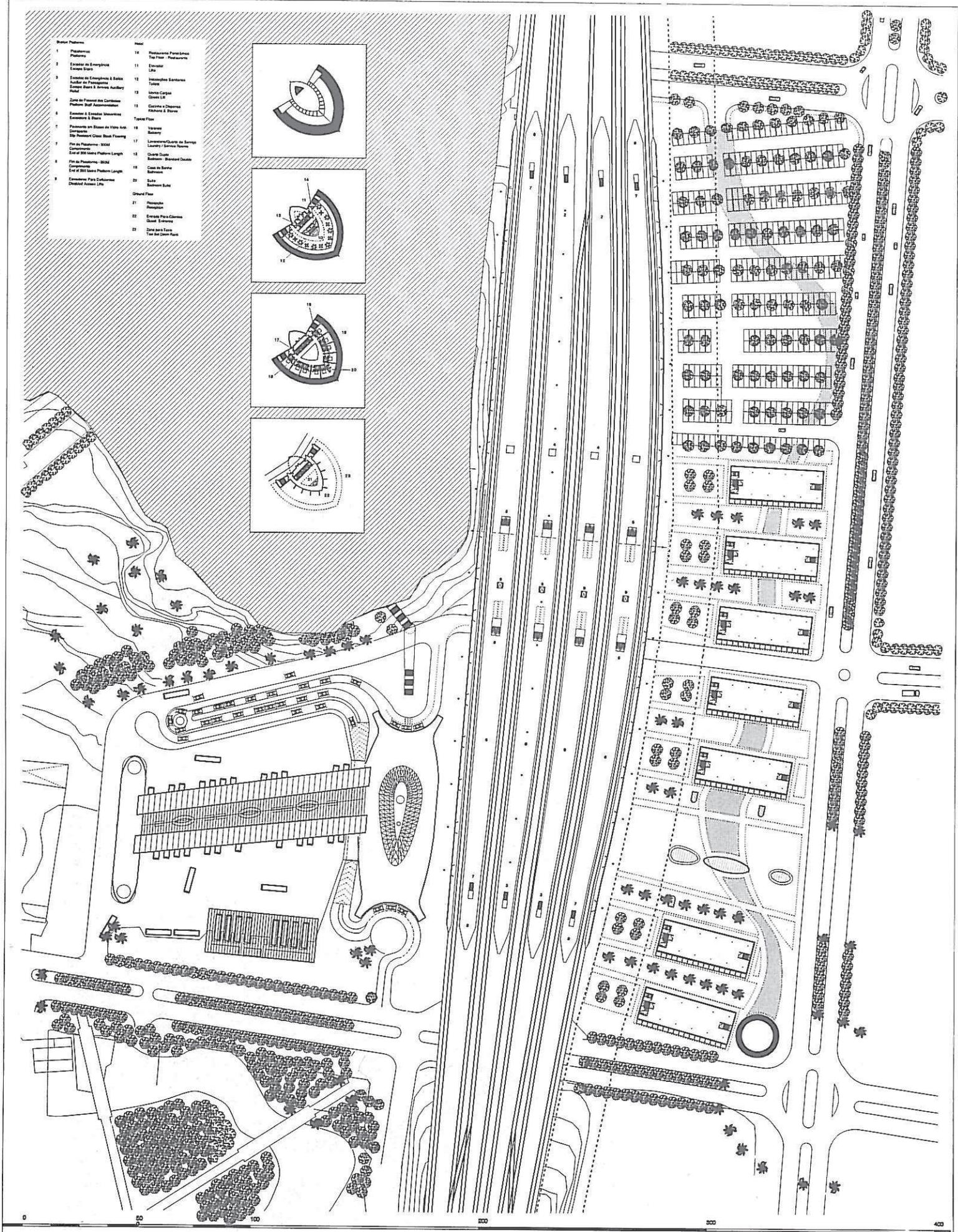
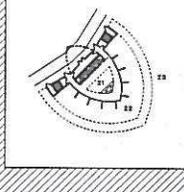
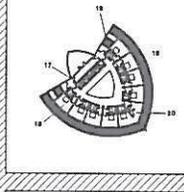
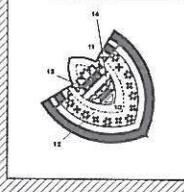
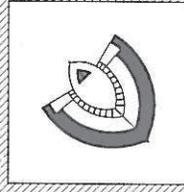
- 1. 2nd Platform
- 2. 1st Platform
- 3. Ticket Office
- 4. Waiting Area
- 5. Bus Station
- 6. Bus Station
- 7. Bus Station
- 8. Bus Station
- 9. Bus Station
- 10. Bus Station
- 11. Bus Station
- 12. Bus Station
- 13. Bus Station
- 14. Bus Station
- 15. Bus Station
- 16. Bus Station
- 17. Bus Station
- 18. Bus Station
- 19. Bus Station
- 20. Bus Station
- 21. Bus Station
- 22. Bus Station
- 23. Bus Station
- 24. Bus Station
- 25. Bus Station
- 26. Bus Station
- 27. Bus Station
- 28. Bus Station
- 29. Bus Station
- 30. Bus Station
- 31. Bus Station
- 32. Bus Station
- 33. Bus Station
- 34. Bus Station
- 35. Bus Station
- 36. Bus Station
- 37. Bus Station
- 38. Bus Station
- 39. Bus Station
- 40. Bus Station
- 41. Bus Station
- 42. Bus Station
- 43. Bus Station
- 44. Bus Station
- 45. Bus Station
- 46. Bus Station
- 47. Bus Station
- 48. Bus Station
- 49. Bus Station
- 50. Bus Station



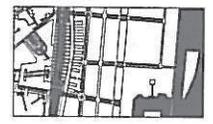
SECTION B-B THROUGH HOTEL, RAILWAY STATION AND OFFICES
 COMPLEXO DA PLATAFORMA INTERMODAL



Station Platform	Room
1	16
2	17
3	18
4	19
5	20
6	21
7	22
8	23
9	24
10	25
11	26
12	27
13	28
14	29
15	30
16	31
17	32
18	33
19	34
20	35
21	36
22	37
23	38
24	39
25	40
26	41
27	42
28	43
29	44
30	45
31	46
32	47
33	48
34	49
35	50
36	51
37	52
38	53
39	54
40	55
41	56
42	57
43	58
44	59
45	60
46	61
47	62
48	63
49	64
50	65
51	66
52	67
53	68
54	69
55	70
56	71
57	72
58	73
59	74
60	75
61	76
62	77
63	78
64	79
65	80
66	81
67	82
68	83
69	84
70	85
71	86
72	87
73	88
74	89
75	90
76	91
77	92
78	93
79	94
80	95
81	96
82	97
83	98
84	99
85	100

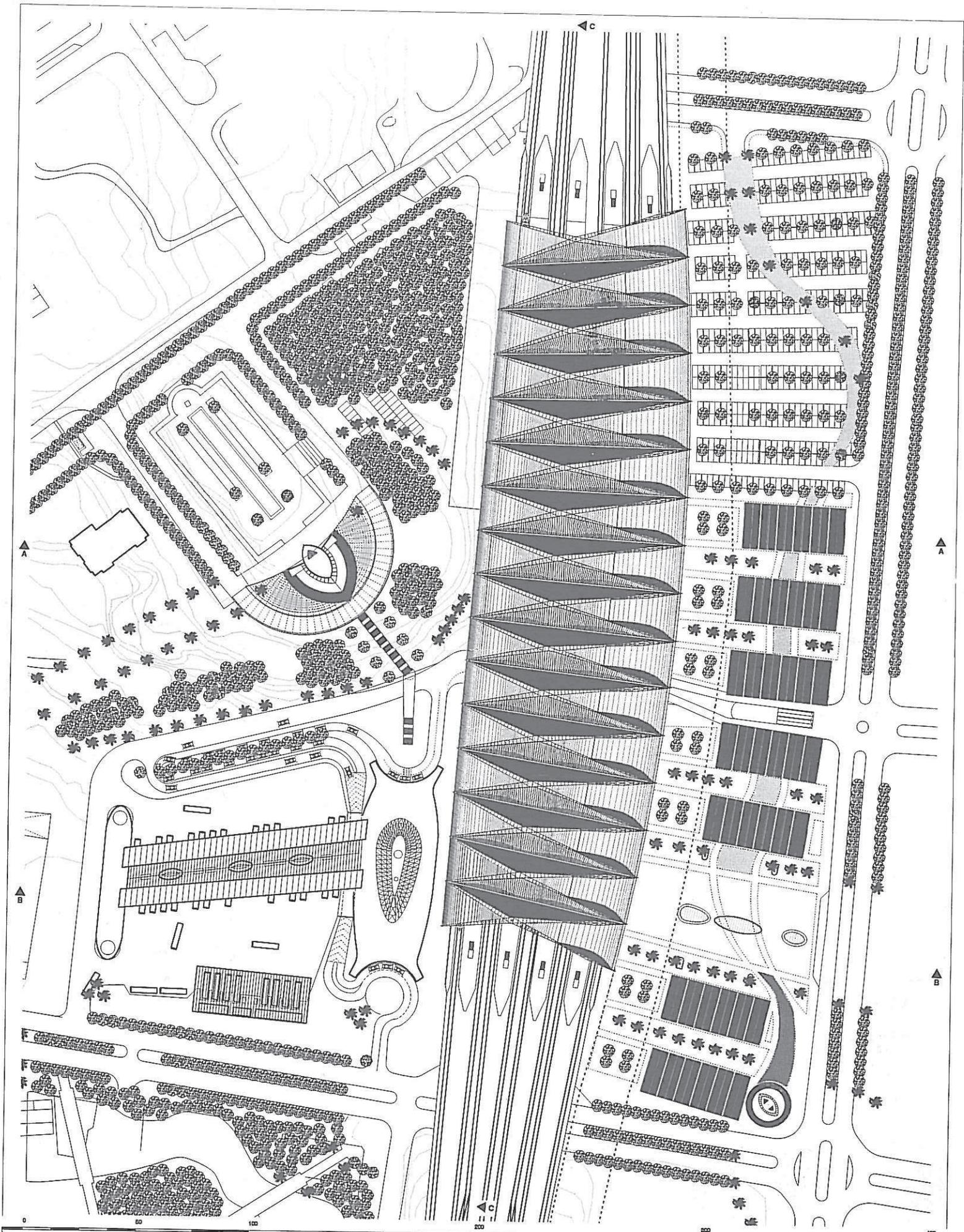


Nicholas Grimshaw & Partners Limited
 1 Canary Wharf, Canary Wharf, London E14 4AB
 © 1994

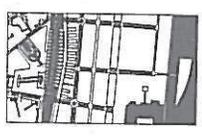


PLANTA A COTA +10.0 M GARE FERROVIARIA - CAIS
 PLAN AT LEVEL +10.0 M STATION PLATFORM LEVEL
 COMPLEXO DA PLATAFORMA INTERMODAL





Nicholas Grimshaw & Partners Limited
 1 Cornhill Street, Finsbury Square, London EC3A 3DF
 © 1991



COBERTURA PLANTA
 ROOF PLAN
 COMPLEXO DA PLATAFORMA INTERMODAL



Miguel Correia
Terry Farrell

ESTRUTURAS, MECÂNICA E ELECTRICIDADE:

Ove Arup & Partners

Martin Manning

CONSULTORES DE CUSTOS DE CONSTRUÇÃO:

MDA (Portugal) Gestão de Projectos Lda.

Ian Martín

Consultores a incluir para assuntos especializados:

TRANSPORTES E MEIO AMBIENTE:

Ove Arup & Partners

ENGENHARIA MECÂNICA E DE TRANSPORTES:

Siemens SA

Luís Gonzaga Oliveira

ESTRUTURAS:

Tiago Braga Abecassis

MEIO AMBIENTE:

Battle McCarthy

Andy Jarvis

GEOTECNIA:

Gepla

Virgílio Penalva Esteves

PAISAGISMO:

Espaços Verdes

António Assunção Alho

ILUMINAÇÃO:

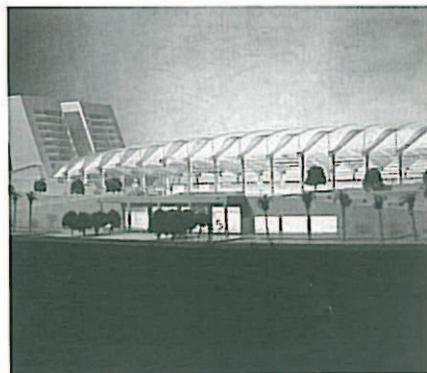
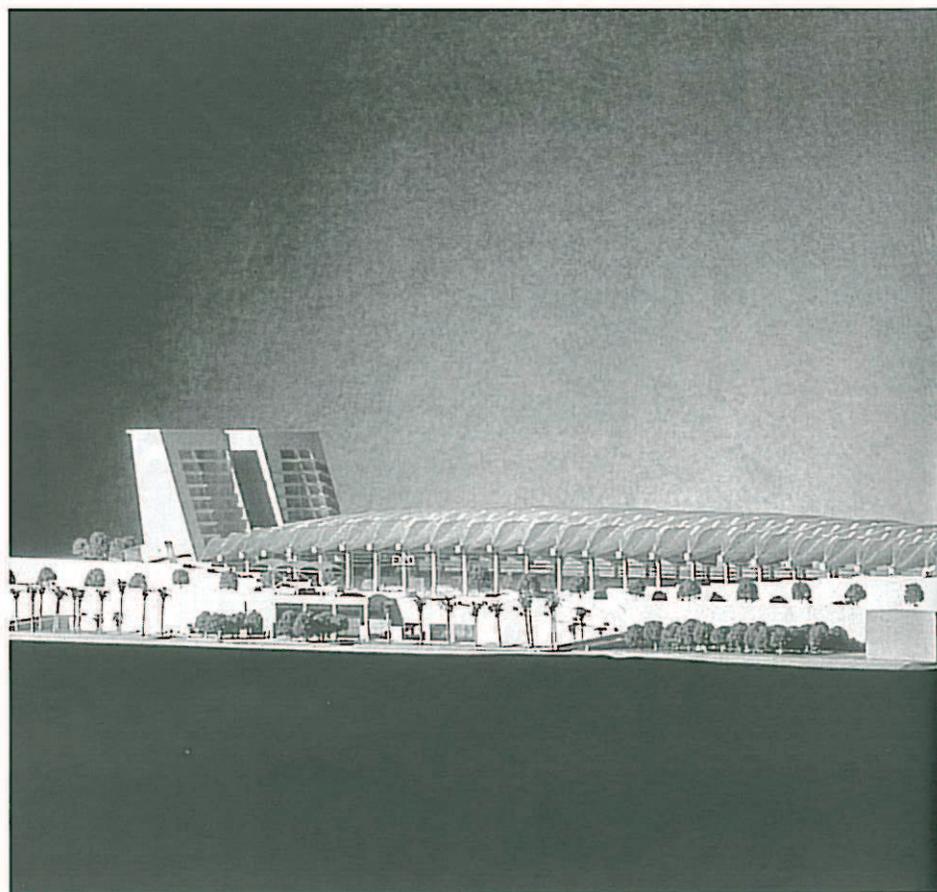
Philips

Vito Vajao

SINALIZAÇÃO:

CIAC Europa

Joan Costa



INTRODUÇÃO

Este relatório descreve as propostas de arquitectura para o complexo de intercâmbio de transportes na Gare do Oriente em resposta ao convite para o concurso promovido pela PARQUE EXPO'98, S.A. O projecto relaciona-se com a transformação de Lisboa na moderna capital de um Portugal em rápido desenvolvimento. A expansão e a melhoria de uma infra-estrutura eficiente de transportes tornam-se uma questão crítica para garantir o sucesso contínuo da Cidade.

O plano tem como objectivo criar um símbolo adequado e estimulante para a Expo'98 – a Exposição Mundial em Lisboa. O novo intercâmbio irá também formar o foco para o desenvolvimento do distrito da Gare do Oriente e actuar como catalizador para a recuperação da Zona Oeste mais ampla de Lisboa. O objectivo é fornecer um quadro de infra-estrutura e desenvolvimento que irá proporcionar grandes benefícios, para as pessoas que trabalham, vivem ou visitam essa área de Lisboa. Sabe-se que essa estação constitui um elemento simbólico importante do plano geral para Lisboa.

O complexo da estação inclui instalações para:

- a expansão da principal artéria ferroviária de Lisboa ao centro de Portugal;
- ligações com recursos de transporte público (rotas do metro, autocarros e táxis);
- a integração de empreendimentos comerciais incluindo instalações para lojas, escritórios, hotéis e lazer;
- ligações com a infra-estrutura dos distritos adjacentes permitindo um bom acesso aos veículos e pedestres.

A arquitectura e a organização do complexo são vistas como proporcionando uma extensão dos diversos níveis do masterplan da Expo'98 a partir do Rio Tejo – cenário característico, embora tranquilo, do anfiteatro natural onde se localiza a Expo'98. Os diversos espaços e funções unificam-se sob um único telhado. A questão do acesso ao intercâmbio de trans-

portes é solucionada por uma rede de portões, espaços, ligações e eixos que servem para organizar e orientar os diversos fluxos de transporte dentro do complexo e com os elementos principais das áreas circundantes do Masterplan.

Este relatório fornece informações básicas e explicações das propostas de desenho que acompanham a apresentação. Reproduções dos desenhos em escala reduzida estão incluídas no apêndice ao final deste relatório.

O CONCEITO DO PROJECTO

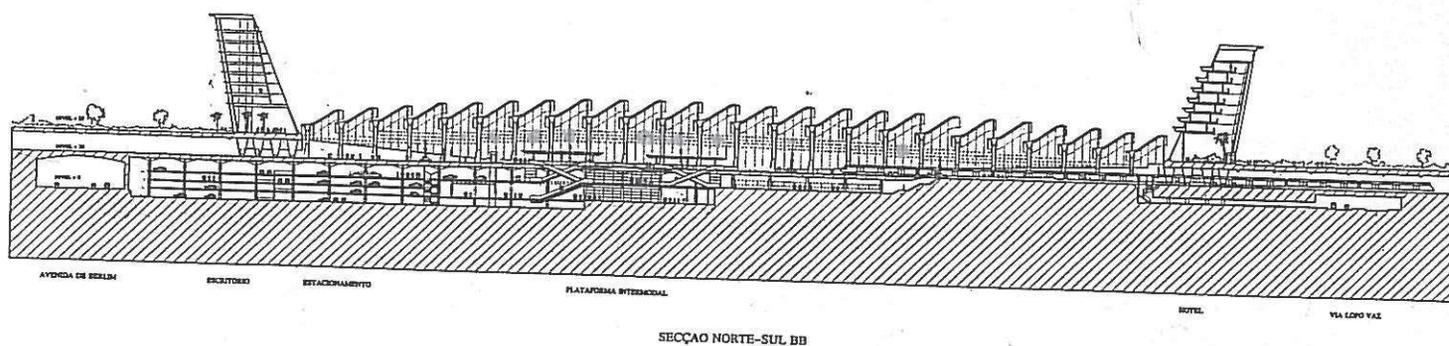
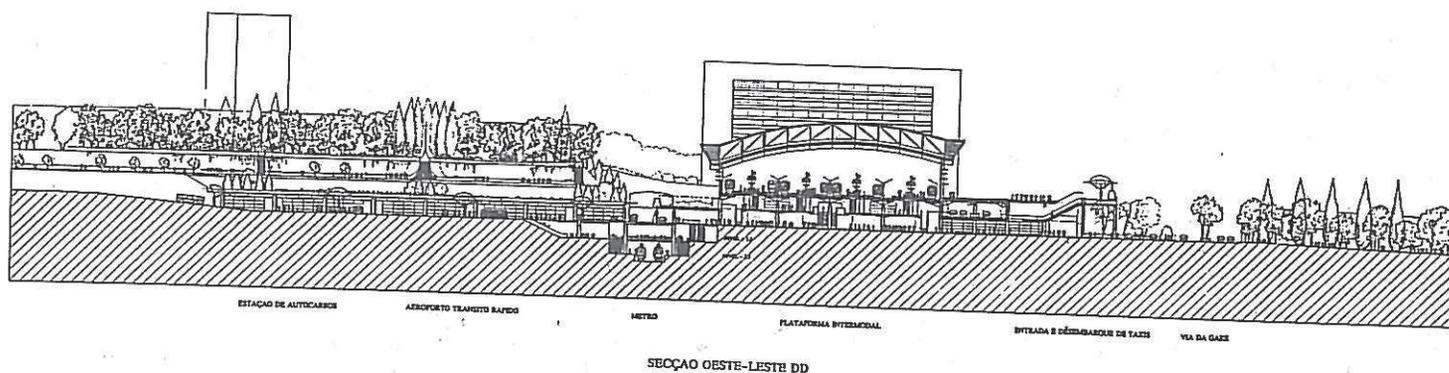
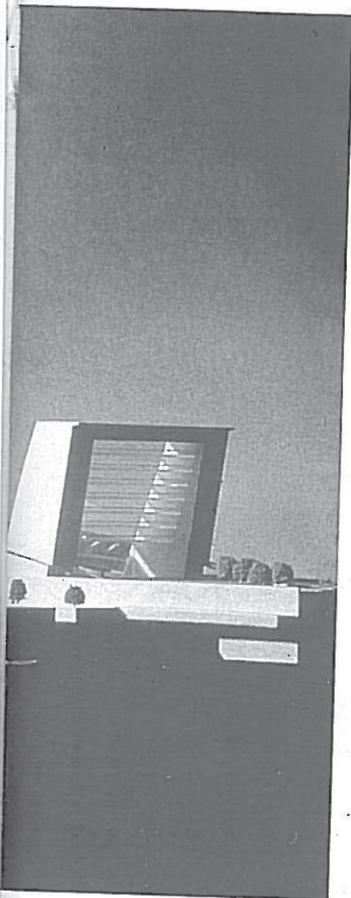
O conceito básico origina-se de um suporte principal que fornece um eixo organizacional formal no sentido Leste-Oeste que satisfaz os objectivos do projecto conforme os itens a seguir:

- ligações simples e claras dos componentes principais do intercâmbio em vários níveis.
- uma rota urbana fundamental ligando os subúrbios de Lisboa a Oeste dos caminhos de ferro com a área defronte ao rio e sua hinterlândia a Leste. Dessa forma, os caminhos de ferro deixam de ser uma grande barreira entre a zona interior e a margem do rio, problema comum em outras áreas às margens do Rio Tejo.
- o suporte refere-se ao eixo formal do Masterplan da Expo'98, fornecendo uma extensão natural da organização do local da Expo'98 para o interior da hinterlândia a Oeste da estação;
- o eixo fornece um ponto focal para a circulação Norte-Sul, especialmente no que diz respeito a outros empreendimentos.

O suporte principal localiza-se assimetricamente ao longo do comprimento da estação de comboios, não apenas para alinhar-se com a organização do local da Expo'98, mas também como uma posição óptima em relação à topografia existente do local.

O complexo é articulado por níveis em terraços ligados por rampas, degraus e escadas rolantes para fornecer uma base que expresse a sua organização sem ambiguidade. Acima da base, o telhado unifica o complexo como um arco sutil, com componentes individuais que expressam um ritmo regular comum em estações ferroviárias tradicionais. O telhado é constituído de uma série de conchas de perfil, orientadas no sentido de permitir que a luz do Norte penetre na estação. É uma composição que se origina em fontes marinhas, um cardume de peixes ou de golfinhos a saltar. Os detalhes dos principais componentes do edifício baseiam-se em formas esboçadas, uma série de componentes ligados.

O telhado termina, nas suas extremidades Norte Sul, por blocos que acomodam empreendimentos comerciais. As bases, o telhado e os blocos combinam para formar um objecto simples e de formas definidas, que expressa as características dinâmicas e lineares da ferrovia enquanto fornece um portão de entrada gigante que liga a cidade e o rio.



Os espaços interiores e exteriores são ligados com uma riqueza de experiências que envolvem das seqüências de movimentos entre eles. A continuidade na fachada oriental é proporcionada por esplanadas panorâmicas e rotas de veículos/pedestres ligando os elementos principais no complexo.

Rotas simples e directas na estação e entre sistemas de transporte foram um critério principal para o projecto, optimizando o fluxo de pedestres e a orientação dos utentes da estação.

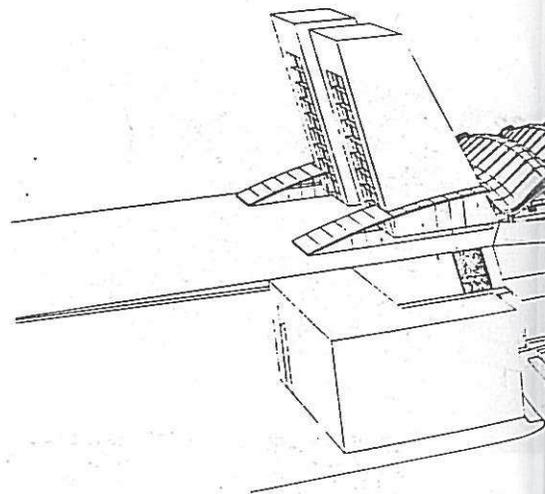
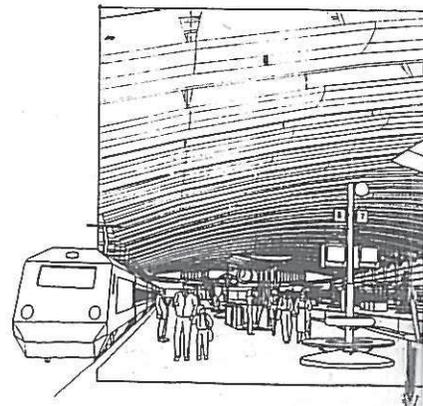
OBJECTIVOS DO PROJECTO

Num estágio inicial, a Equipa de projecto identificou-se os seguintes objectivos para as propostas:

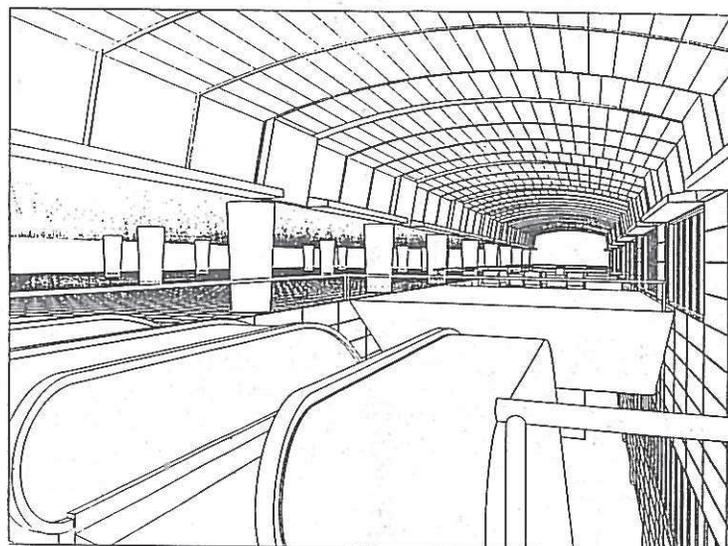
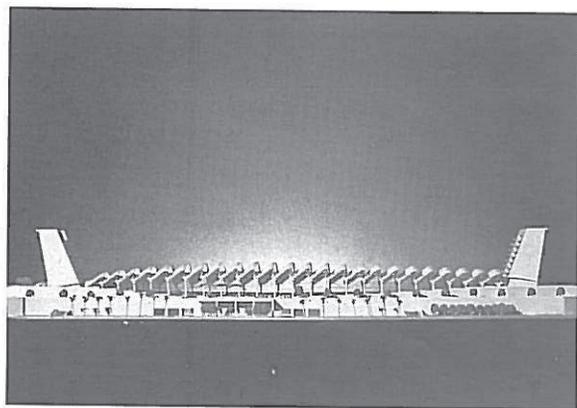
- A criação de um complexo eficiente e de alta qualidade adequado às necessidades da Expo'98 S.A. e às companhias de transporte associadas, CP - Caminhos de Ferro Portugueses, Câmara Municipal de Lisboa, CML - Ensitrans e ANA - Aeroportos e Navegação Aérea.
- O projecto de um complexo para a estação tendo uma forte relação com o Masterplan da Expo'98 e o distrito existente da Zona Oriental a Oeste do local.
- A criação de uma identidade forte para a estação, adequada ao seu ponto focal no complexo da Expo'98, e um componente importante dos melhoramentos de infra-estrutura em Lisboa.
- O projecto deve ser adequado às condições ambientais e climatéricas da sua localização.
- O projecto deve atender às restrições obrigatórias das actuais propostas de intra-estrutura e também às características topográficas do local.
- O projecto deve atender de forma positiva às suas cercanias na escala em que o pedestre o irá experimentar.
- O projecto deve maximizar os benefícios da sua localização elevada, como um símbolo forte quando visto do local da Expo'98, Rio Tejo e ponte futura, proporcionando vistas panorâmicas a partir das instalações da estação.
- O projecto deve atender os requisitos técnicos das diversas funções e inter-conexões de transportes, com clareza e boa orientação para o utente da estação.
- O projecto deve ter flexibilidade e bom potencial para as oportunidades de empreendimentos comerciais à medida em que o resumo seja desenvolvido em maiores detalhes.

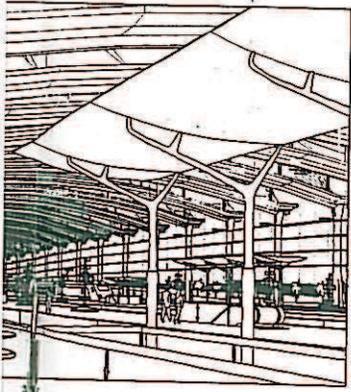
Identidade do Complexo da Estação

O intercâmbio proposto abrange uma série de funções inter-relacionadas. A adopção de uma forma de telhado forte e unificadora em todo o complexo combina os critérios de design de proporcionar sombra e abrigo para os utentes da estação com uma identidade nítida no contexto da localização às margens do rio e do complexo proposto para a Expo'98. Sugerimos um design directo, bem ajustado, com formas harmoniosas e bem definidas e detalhes que transmitem a impressão de qualidade, mas não extravagância, adequada a um centro de transportes regional. A iluminação do edifício à noite é considerada um aspecto importante ao transmitir a imagem de um farol ou lanterna marcando o ponto focal da infra-estrutura da região, reforçando a localização estratégica da Estação do Oriente.

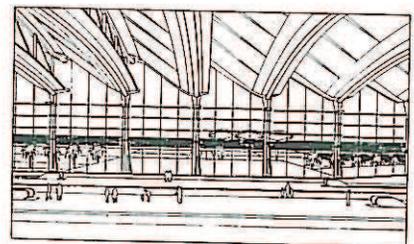
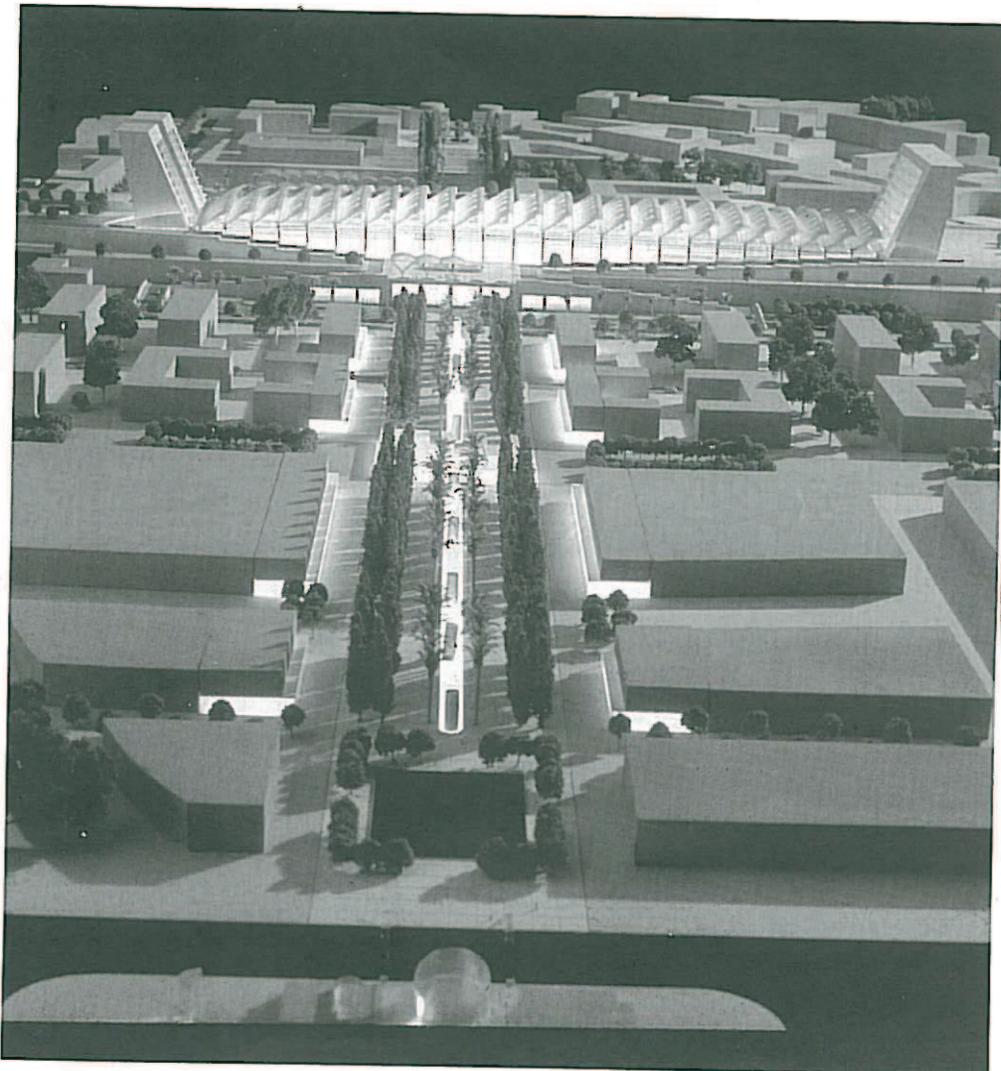
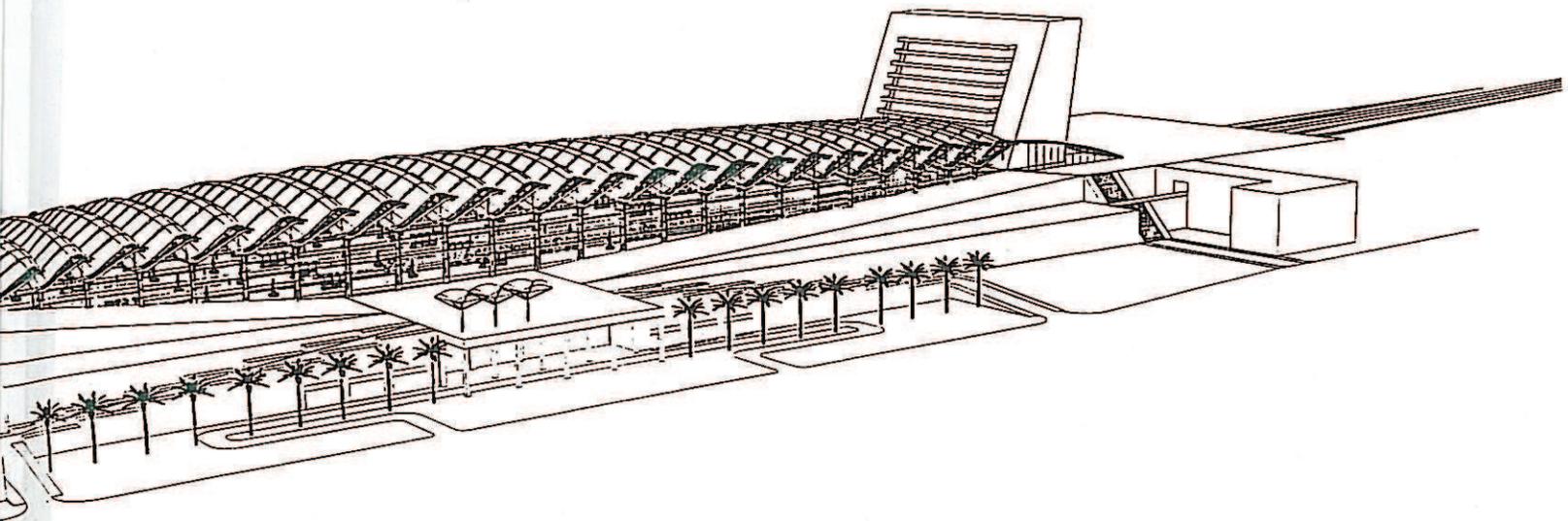
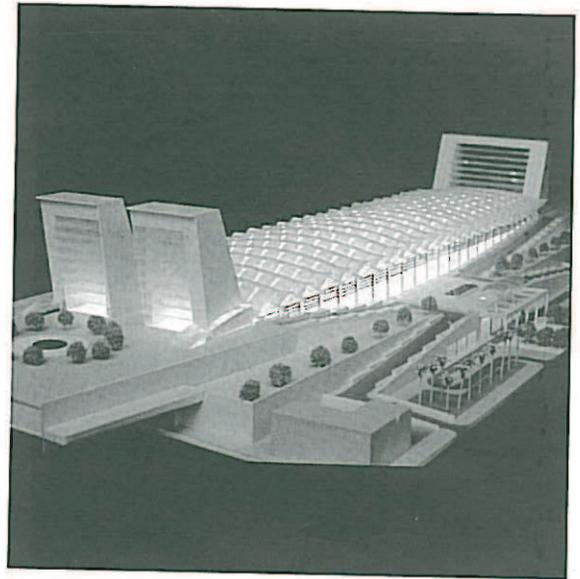


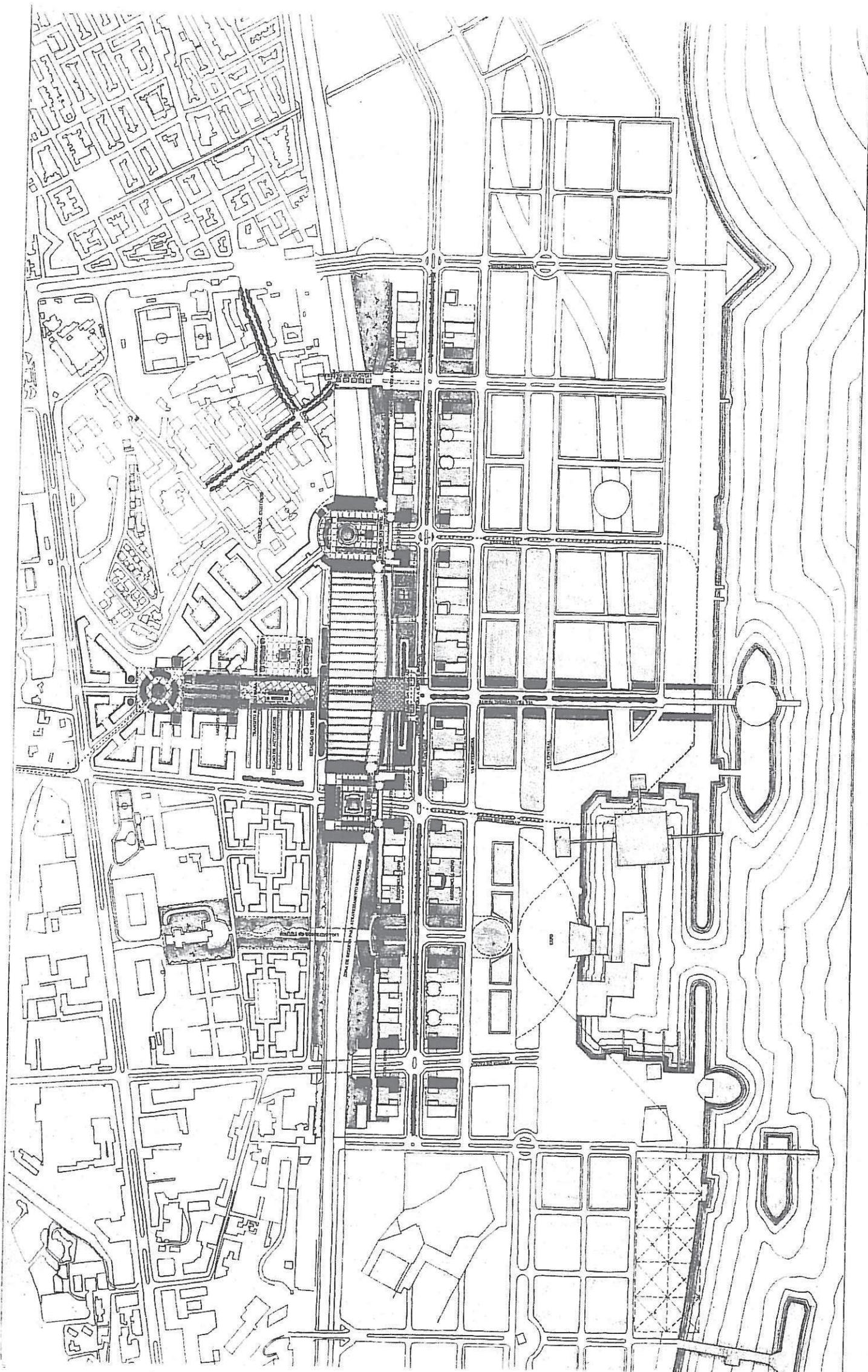
VISTA INTERIOR DA PLATAFORMA INTERMODAL



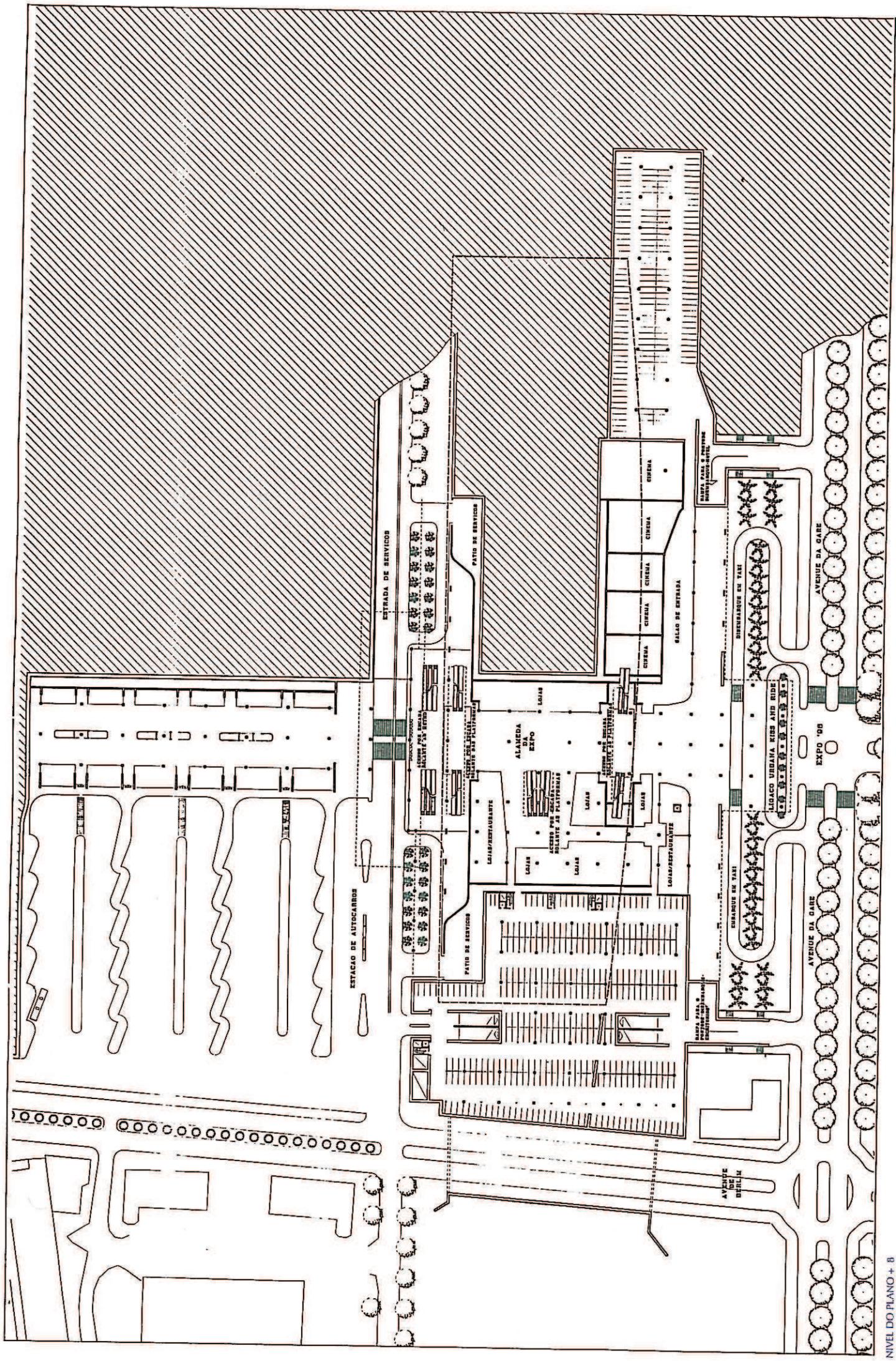


VISTA EM PERSPECTIVA DENTRO DA PRINCIPAL ÁREA LIVRE DA ESTAÇÃO FERROVIÁRIA

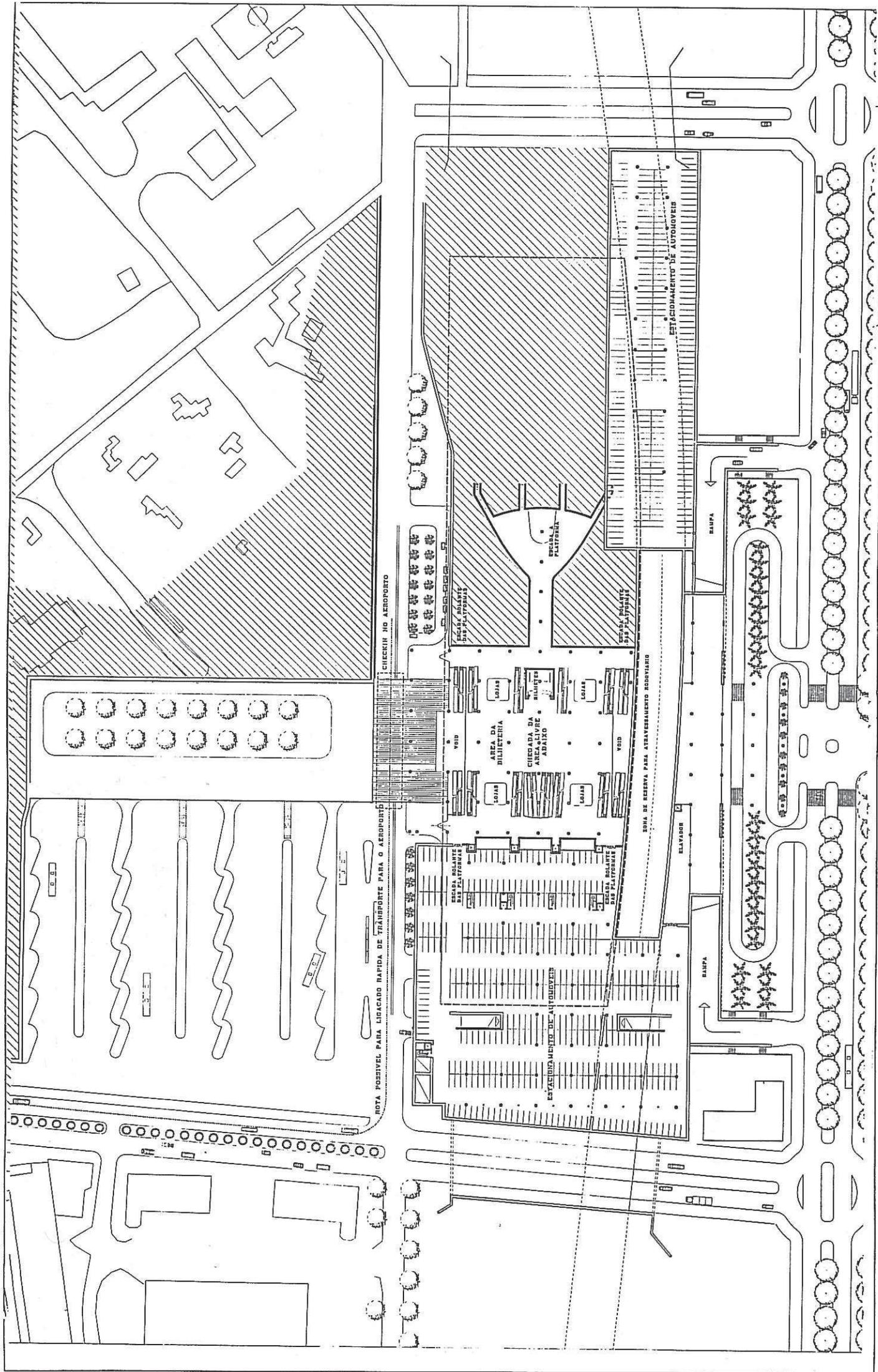




PLANO GERAL



NIVEL DO PLANO + 8



NIVEL DO PLANO +14

João Paciência
Ricardo Bofill

EQUIPA PROJECTISTA:

Peter Hodgkinson

Rogélio Jimenez

Taller de Arquitectura

Internacional Partnership SL

Rui Serra

María Manuel Alvarez

COLABORAÇÃO:

Miguel Brito

Patrícia Zimbarra

Miguel Lopes

Ana Cidreiro

ESTABILIDADE:

Teixeira Trigo, Estudos e

Projectos de Engenharia, Lda.

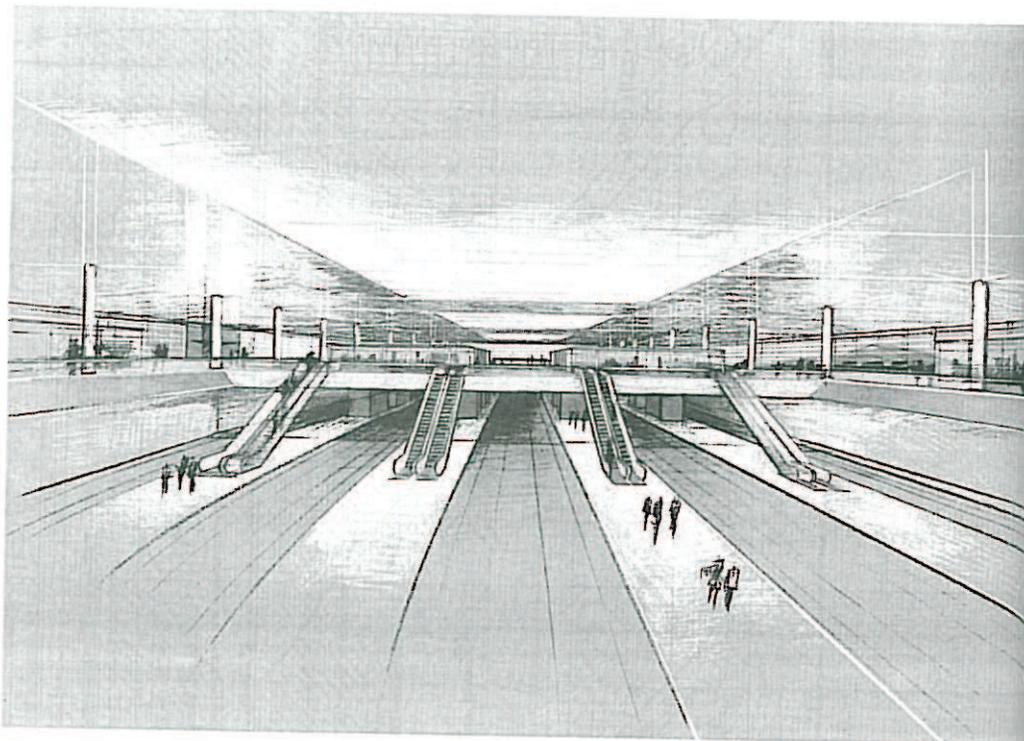
Ove Arup, Consultores

INSTALAÇÕES ESPECIAIS:

LM, Projecto e Gestão de

Instalações Especiais, Lda.

Q Group, Consultores



1. OPÇÃO ARQUITECTÓNICA
1.1 PREMISSAS CONCEPTUAIS

A IDEIA fundamental da nossa proposta é a de um edifício encaixado no sítio que, metaforicamente falando, poderíamos sugerir como a imagem de um grande transatlântico **acostado** ao terreno ou como a de uma **estrutura horizontal que flutua na Terra**.

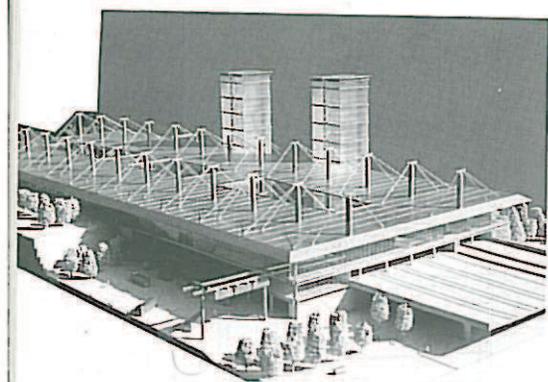
A cobertura flutua, as superfícies verticais em vidro transparente, desmaterializam a Forma. A opção arquitectónica que adoptámos recorre, como acontece com tantos outros exemplos de edifícios significativos da Cidade, designadamente da cidade antiga com os seus palácios, igrejas, à **grande escadaria** que, ao mesmo tempo que lhe serve de embasamento, acentua os efeitos de perspectiva e da sua leitura desde o Rio e da sua margem, funciona como transição formal entre a encosta suave e o Rio, evitando assumidamente fazer algo que seja uma **barreira construída**.

Por outro lado, se esta transição a Nascente se faz deste modo escalonado, a Poente a fachada encosta perfeitamente na colina, permitindo uma continuidade formalmente forte ainda que natural com a cidade.

Resulta deste facto, que o nível 27.00, cota média da colina a poente, entra pela **estação**, que não é estação, que não é centro comercial, mas passa a ser uma **PRAÇA ALTA**, ocasionalmente coberta porque aí passam comboios, ocasionalmente com núcleos comerciais (pequenas lojas, quiosques) porque aí circulam pessoas em trânsito e é imperativo que esse tipo de equipamentos aconteçam, mas deve ser sobretudo entendida como um grande espaço público donde se vê o Rio.

Assim este enorme **assento de actividades**, verdadeira **PRAÇA CONSTRUÍDA DE TRANSIÇÃO ENTRE O RIO E A TERRA**, é mais do que um pavilhão respondendo a uma exigência funcional de inter-relacionar meios de transporte, transformando-se num verdadeiro e espectacular espaço **gerador de actividades**, que tendo em conta as necessidades de espaço público que a nova área em expansão e a própria cidade geram, não será certamente desproporcionada quer pelo tamanho, quer pela altura em que se implanta.

As escadas exteriores que lhe estabelecem a transição com as cotas mais inferiores da futura EXPO e das margens do rio, passam a ser a grande sala de estar exterior (recorde-se a propósito a Praça de Espanha de Roma), em que toda a gente se poderá sentar e ver o rio. Escadas que integram também árvores que vêm quer do Parque, quer das alamedas de peões aos níveis inferiores. Árvores que se elegem como Atlântico-Mediterrânicas, sempre verdes do tipo coníferas como os ciprestes.



1.2 ORGANIZAÇÃO ESPACIAL E FORMAL

Todo este *barco abstracto*, foi pensado com a preocupação de ser muito fácil de construir, muito fácil de fasear a sua construção e ocupação, muito flexível às necessidades do mercado imobiliário.

1.2.1. PREMISSAS FUNDAMENTAIS

1.2.1.1 Uma primeira grande premissa do projecto assenta no facto de que as novas vias do Caminho de Ferro e a Via de Reserva que lhe fica adjacente, estão construídas sobre uma laje de betão e não sobre terra, o que permite aproveitar os níveis inferiores à cota 19,00 com parque automóvel e áreas técnicas, escondendo de uma só vez, se necessário, toda a área de parque automóvel exigido no Programa.

Este dado parece-nos muito importante de sublinhar dado que evitará futuramente o aparecimento de viaturas desordenando o exterior próximo.

O tema complexo de como resolver o espaço destinado para a via de reserva ao lado das vias, cota 19,00 poderemos equacioná-lo do seguinte modo:

a) Funciona como via de penetração longitudinal no edifício, eventual reforço "drop off" para táxis, enquanto não for efectivamente decidida a sua construção como via alternativa para fechamento da malha e até lá teriam de ser construídas rampas dos dois lados para que pudesse funcionar como tal

b) ou (e) funcionará como área de expansão das vias ou do equipamento comercial, se não vier a ser construída como via de reserva efectiva.

1.2.1.2 Uma outra opção determinante do projecto foi a de colocarmos sob a forma de edifícios torre o componente imobiliário externo - hotel, escritórios - fora dos feixes de linhas de caminho de Ferro, por três razões fundamentais:

a) Técnico-económicas, dado o cuidado especial de construção e insonorização que implicaria uma outra opção.

b) Comerciais-imobiliários, porque assim apresentam-se como dois lotes facilmente destacáveis com perfeita autonomia construtiva.

c) Flexibilidade de imagem arquitectónica - efectivamente é possível juntar outros edifícios a Nascente e poente e nos terrenos imediatamente adjacentes a Norte e a Sul da nova construção sem destruir a composição arquitectónica global.

1.2.1.3 Uma terceira e importante premissa da proposta, foi a de colocarmos como já atrás sugerido, o espaço da estação propriamente dita *sobre* os comboios, fazendo com que o público seja sempre chamado primeiro à cota deste espaço (27.00).

Este facto dará sentido ao conceito de PRAÇA SUPERIOR atrás referido e também uma grande dinâmica comercial às lojas de conveniência aí localizadas.

Por outro lado ainda entendemos que este conceito ganharia maior sentido se não existirem salas de espera fechadas para passageiros como acontece nos aeroportos, permitindo ao público circular livremente, fazendo-se o controlo de entrada apenas através dos torniquetes estrategicamente colocados no cimo das escadas rolantes de acesso aos cais.

1.2.2 ORGANIZAÇÃO ESPACIAL POR PISO

1.2.2.1 PLANTA DO PISO À COTA 27.00

Os utentes chegam a este piso por variados processos, designadamente:

a) Do lado Nascente, têm ao seu dispor a grande escadaria, na qual estão integradas quatro pares de escadas rolantes e ainda 4 elevadores de grande capacidade - um de cada lado das duas torres - e também a possibilidade futura do Metro Aéreo vindo do terminal Fluvial e da Expo pelo topo Norte.

b) Do lado Poente, podem aceder directamente do exterior numa situação de nível, através de portas com antecâmara circular.

Vindos da estação de Metro, podem aceder a este nível através de escadas rolantes desde o átrio inferior à cota 1.50.

Vindos do Terminal Rodoviário, podem igualmente aceder a este nível através de escadas rolantes aí posicionadas.

Podem ainda chegar por Metro Aéreo, vindo do Aeroporto, no topo Sul desta plataforma.

Este piso é espacialmente caracterizado por uma área central de maiores dimensões no centro de gravidade da planta e circundado por faixas de piso em toda a periferia do "quase" rectângulo assim caracterizado.

De cada lado deste grande espaço central, existem dois grandes vazios abertos sobre a plataforma inferior dos comboios à cota 19,00, para onde descem escadas rolantes de cada lado deste espaço central.

Existem igualmente elevadores e outros núcleos de escada.

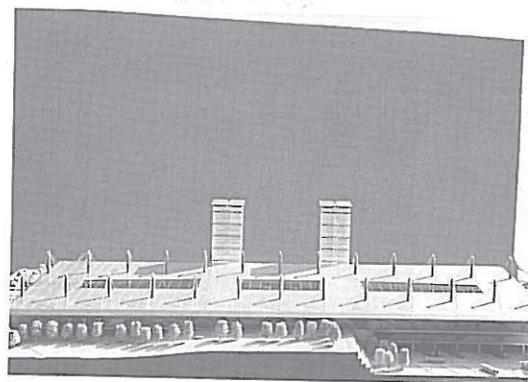
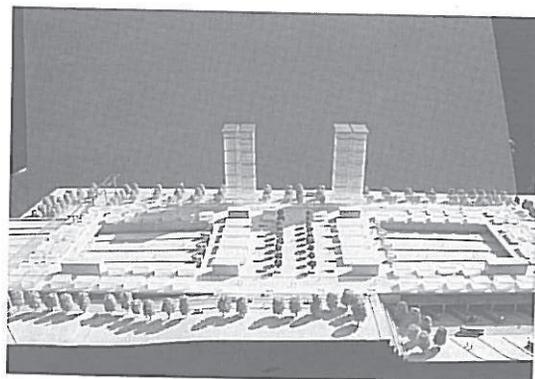
Ao longo destas grandes galerias assim caracterizadas, do lado Nascente os espaços de cafetaria e restaurante e em todo o restante espaço periférico distribuem-se lojas de conveniência, assumidas formalmente como quiosques, peças desenhadas em aço e vidro, consentâneas com o tipo de mobiliário e sinalização previsto.

Assim, gera-se neste piso uma grande densidade de uso pedonal, pelos fluxos de circulação que o posicionamento dos diferentes equipamentos e apoios irão provocar.

No espaço mais interior que abre sobre os comboios, existirão guardas de protecção de inox e vidro alto, mas ainda com possibilidade de visualização dos comboios no piso inferior.

Este piso é completamente envolvido por uma fachada de vidro temperado, com módulos de 1.25 x 2.50 e de capacidade reflexiva variável.

Existem três grandes clarabóias de iluminação natural no tecto, uma em cada um dos espaços atrás referenciados. Os tectos serão metálicos, lacados com características acústicas. A estrutura da cobertura é constituída por uma estrutura metálica com 3 metros de altura com tratamento anti-fogo e revestida exteriormente por chapa galvanizada com pintura cerâmica branca com uma altíssima capacidade de reflectir o calor e um isolamento interior de reforço.



1.2.2.2 PLANTA DO PISO À COTA 19,50

Nesta piso, para além das plataformas de acesso aos comboios, para onde acedem todas as escadas e elevadores, existem:

a) Do lado Nascente

Uma galeria de lojas que se situa no infradorso da escadaria exterior, abrindo para uma galeria longitudinal de peões, com acesso nos topos Norte e Sul e ainda pelo patim intermédio exterior da grande escadaria (ver corte BB).

Imediatamente adjacente a esta galeria, passa a via de reserva, cujas alternativas de solução já atrás foram equacionadas, e que é separada daquela por uma parede em vidro.

b) Do lado Poente

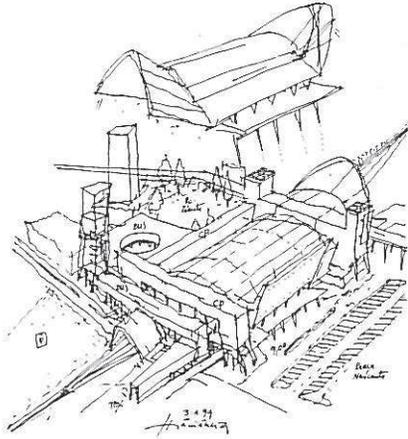
Deste lado e no topo Norte, localizam-se os gabinetes da CP e serviços de apoio à estação, organizados à volta de um átrio central servido por escadas.

No topo Sul localizam-se as salas de espera do terminal rodoviário, com um bar - cafetaria e instalações sanitárias de apoio, anexos a uma zona de espera, servida por escadas rolantes entre desde a cota 11.50.

Entre estes dois topos, e numa posição central, localizam-se os acessos entre o átrio do metropolitano e o átrio da estação.

GARE ORIENTE

REVISÃO - FORMAL
(antes da 1ª sessão de alinhamento
à vista no terreno - 14/10/81)



1.2.2.3 PLANTA À COTA 14.50

É um dos pisos de estacionamento com cerca de 1200 lugares com acesso pelo lado Nascente (entradas a Sul e saídas a Norte) e rampas entre pisos sensivelmente a meio.

Do lado Nascente da planta, localizam-se ainda:

a) Topo Sul - conjunto de cinemas

b) Topo Norte - área comercial

c) No centro - foyer conjunto e cafeterias

Entre esta zona de equipamento e a área de parque, desenvolve-se uma rua de serviço do comércio, com saídas de emergência do parque.

Do lado Poente da planta, localizam-se:

d) Topo Sul - vazio sobre o estacionamento coberto de autocarros, com átrio central de escadas de acesso ao parque exterior.

e) Topo Norte - terreno natural

f) Entre os dois topos - acessos ao Metro

1.2.2.4 PLANTA DO PISO À COTA 11.50

Neste piso desenvolve-se uma área de parque automóvel, que pode ser de extensão variável.

Considerámos a optimização do terreno natural com a ocupação apenas do primeiro terço, num total de 1750 lugares, que poderão ser aumentados se assim se achar conveniente.

1.2.3 MATERIAIS DOMINANTES

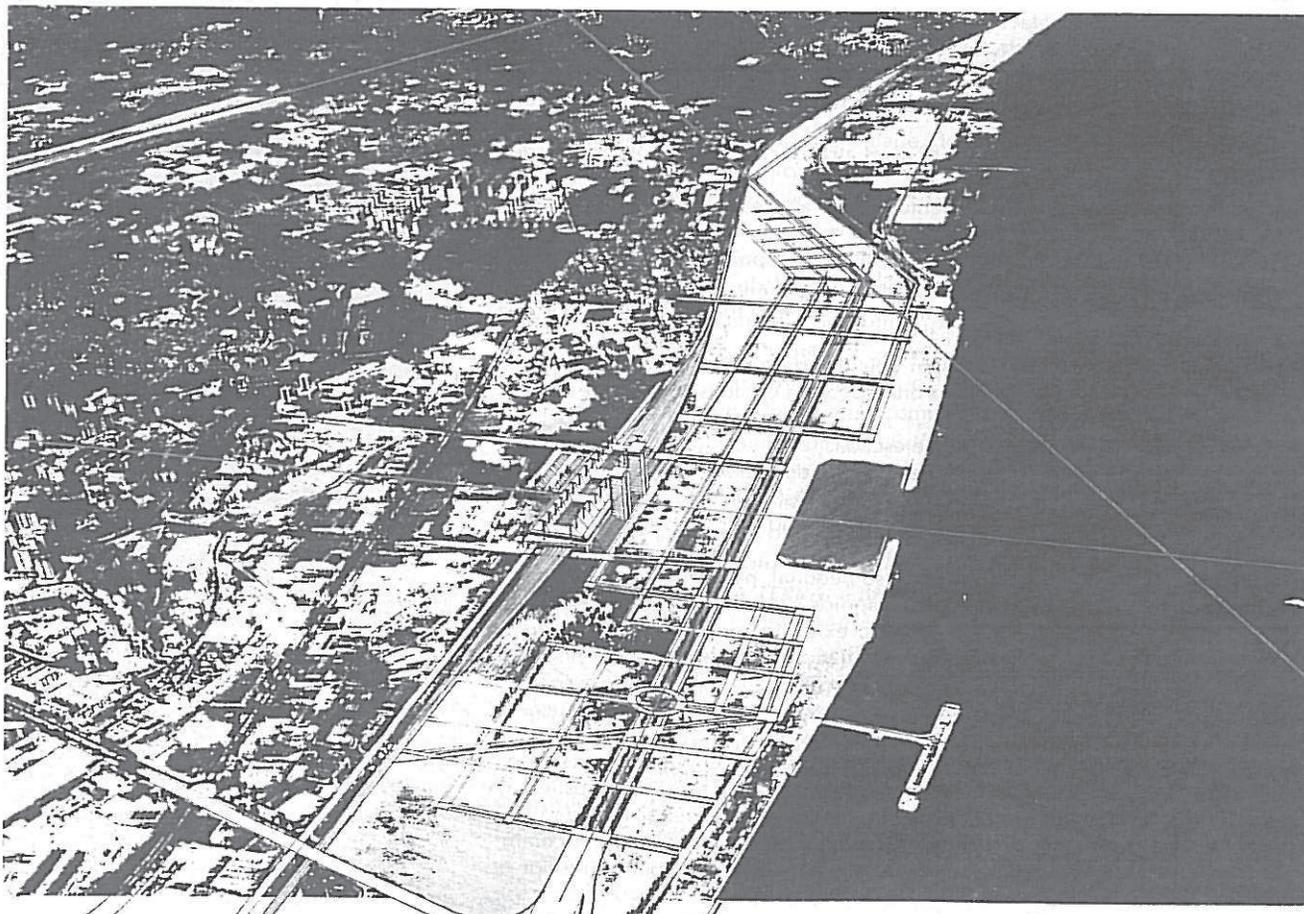
Já foram referidos atrás alguns dos materiais que caracterizam alguns espaços interiores.

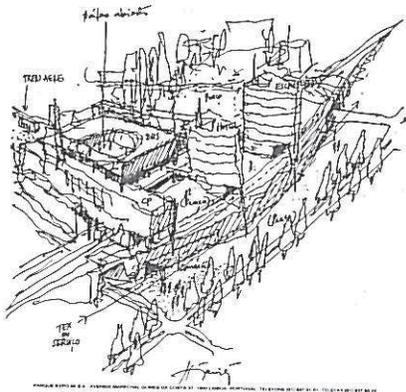
Toda a estrutura dominante enterrada e pilares em elevação é de betão, incluindo os muros de maior altura que sustentam a grande cobertura metálica horizontal.

Quer as escadarias exteriores quer a Praça são em pedra.

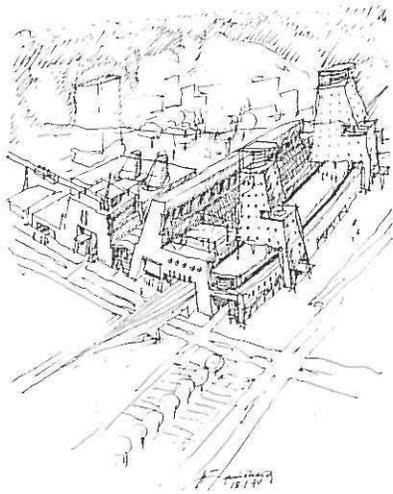
Os edifícios em altura também os pensamos em vidro como consta nos desenhos, para acentuar a pureza formal de toda a composição.

PROPOSTA DE LOCALIZAÇÃO
ALTERNATIVA

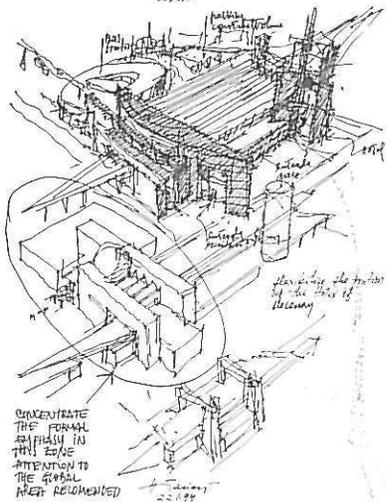




SECOND STEP
 2.5
 EXPO '88
 GIVE TO ORIENTE



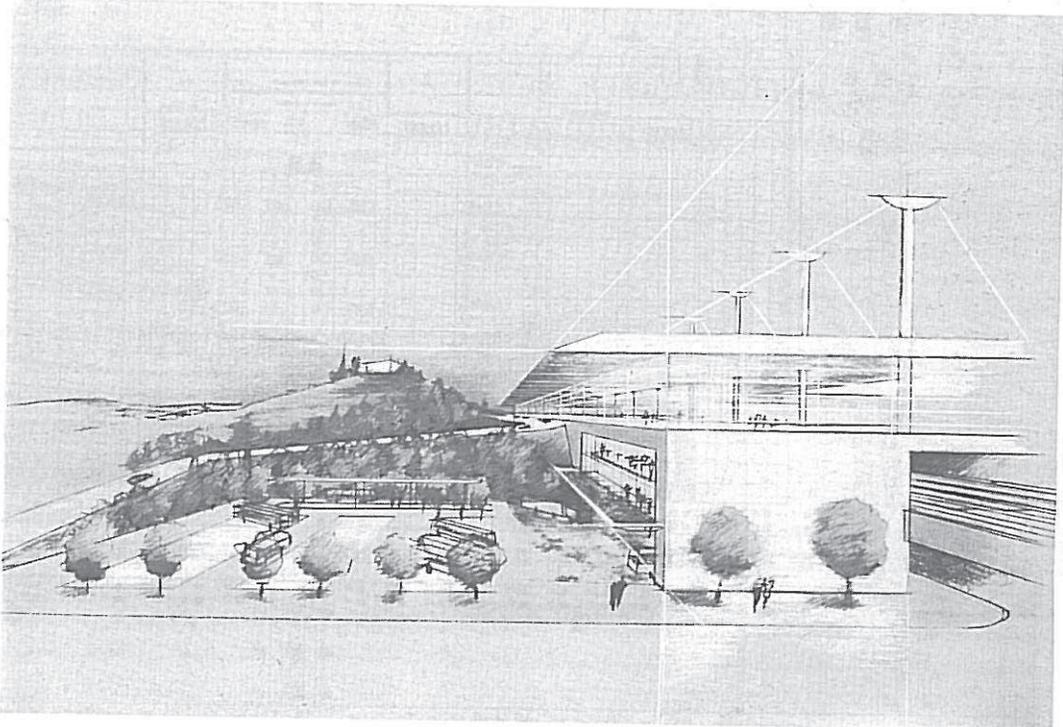
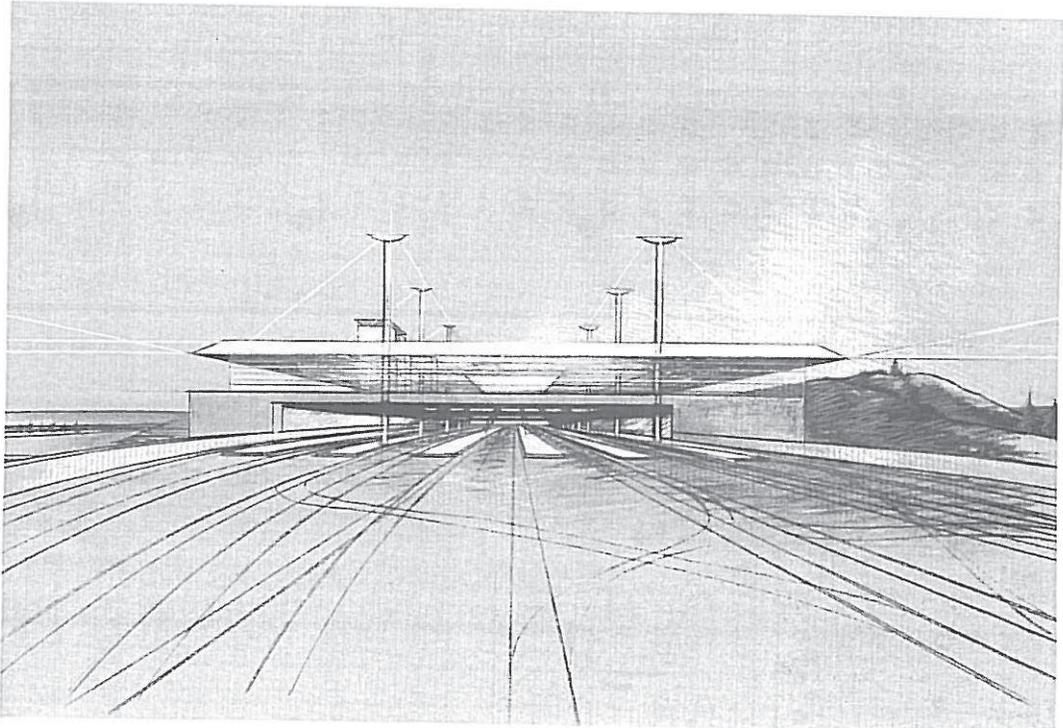
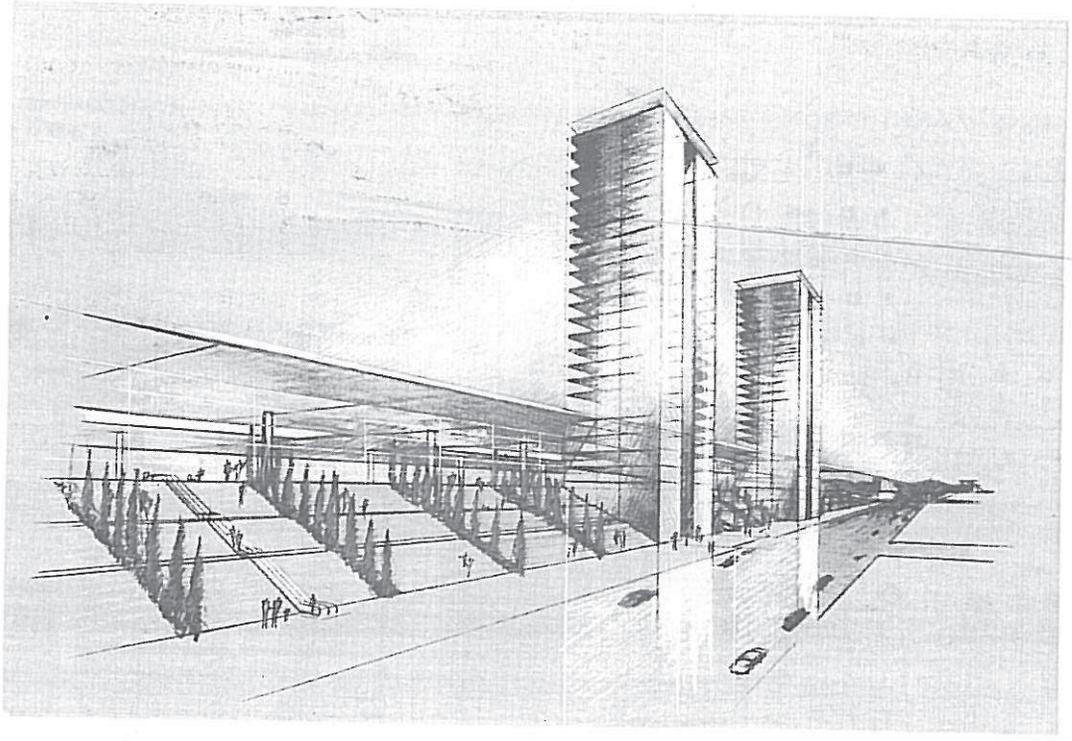
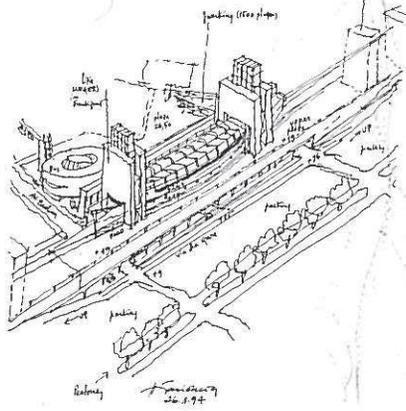
THIRD STEP
 3.1
 INTERCHANGE
 EXP 88
 LONDON



CONCENTRATE THE FORMAL GRAPHIC IN THIS ZONE INTERPRETATION TO THE GLOBAL NEXT RECONSTRUCTED

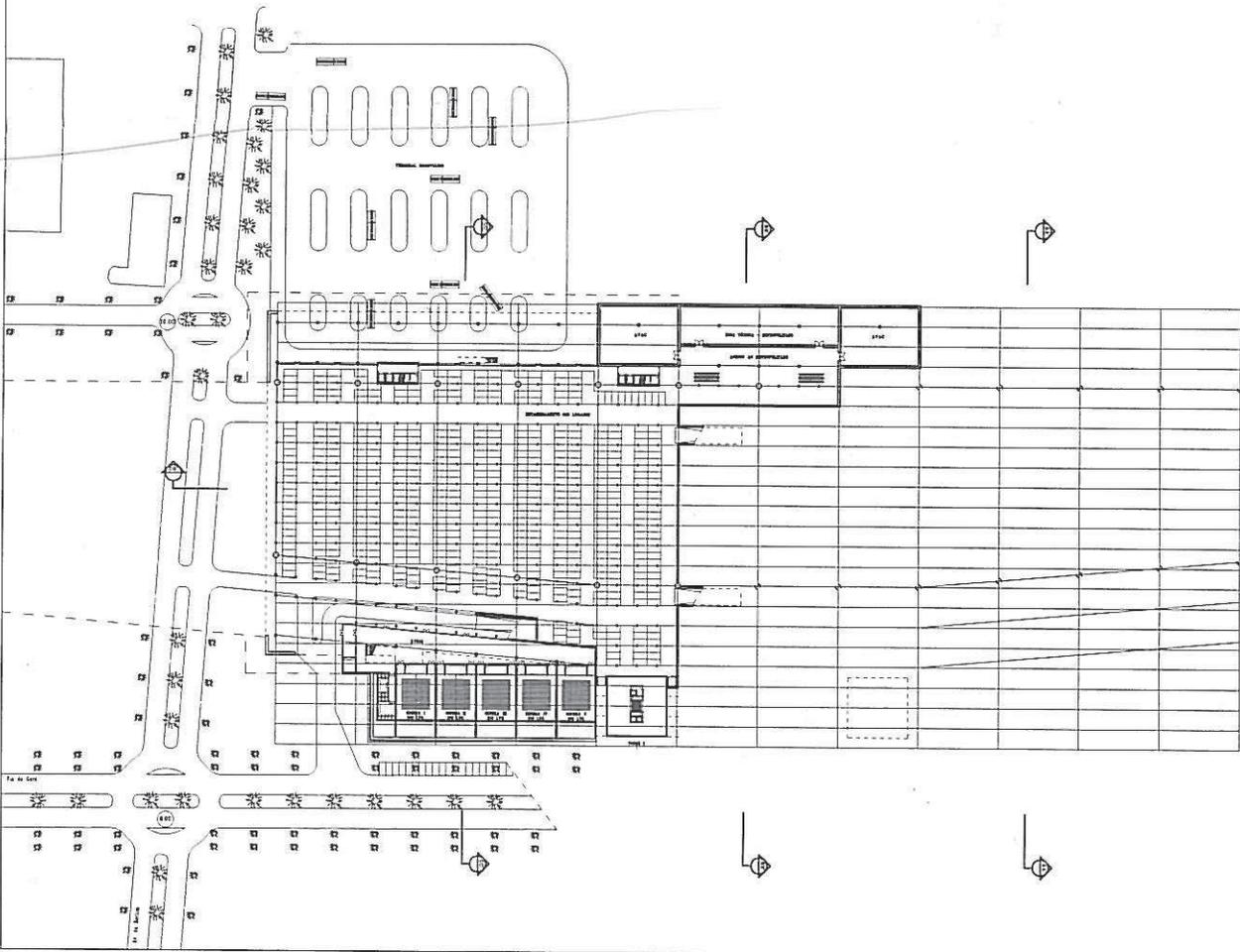
INTERCHANGE
 EXP 88
 LONDON

"HAVING INTERPRETATION OFFER SECOND SESSION THEY MUST TO FIT THE FORM AND OFFER THE TRAIN LINES, THEY MUST AS A STRONG IMAGE, GENERATING THE URBAN FORM, AROUND IT, SO THE MAIN IDEAS OBTAINED BY OTHER, CAN BE INTEGRATED."





COMPLEXO DA PLATAFORMA INTERMODAL

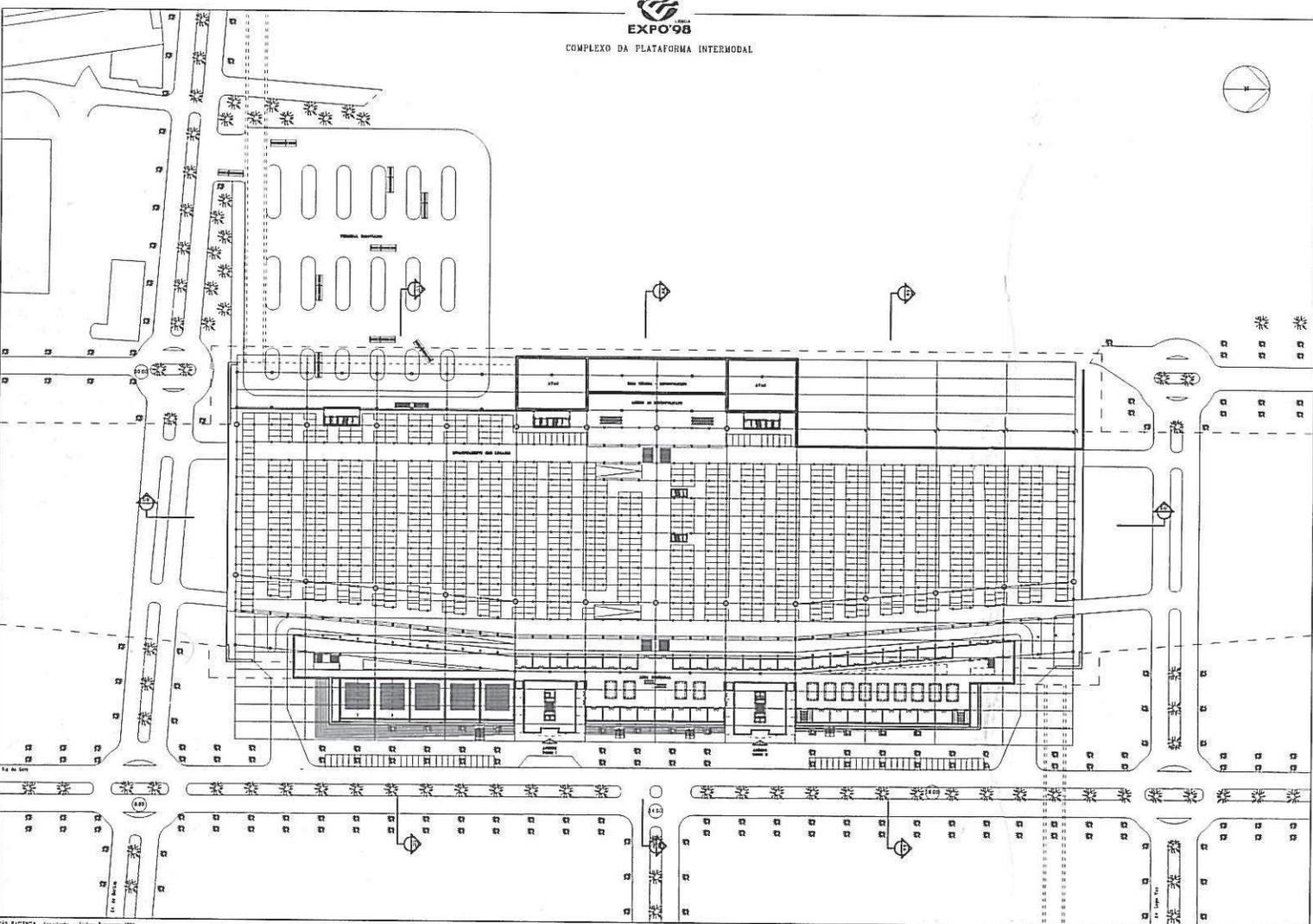


210 FACIENDA Arquitetos - Lisboa, Portugal 1998
EDIFÍCIO Nº112 - Torre de Engenharia - Internacional, Portugal 98

01 PLANTA DO PISO 0 COTA 0,00 - ESCALA 1/500
PLATAFORMA INTERMODAL - PORTUGAL 98



COMPLEXO DA PLATAFORMA INTERMODAL

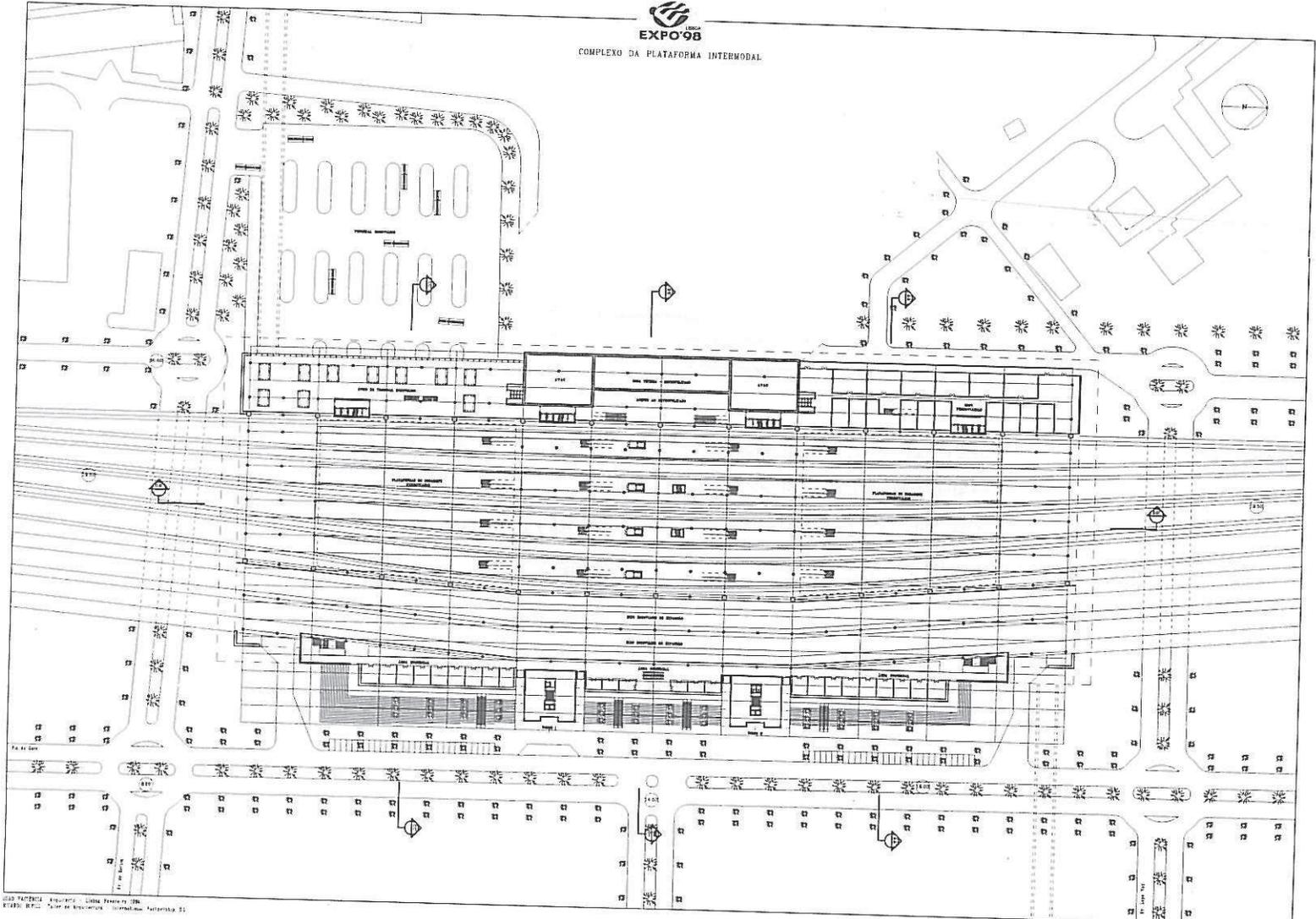


210 FACIENDA Arquitetos - Lisboa, Portugal 1998
EDIFÍCIO Nº112 - Torre de Engenharia - Internacional, Portugal 98

02 PLANTA DO PISO 1 COTA 3,50 - ESCALA 1/500
PLATAFORMA INTERMODAL - PORTUGAL 98



COMPLEXO DA PLATAFORMA INTERMODAL

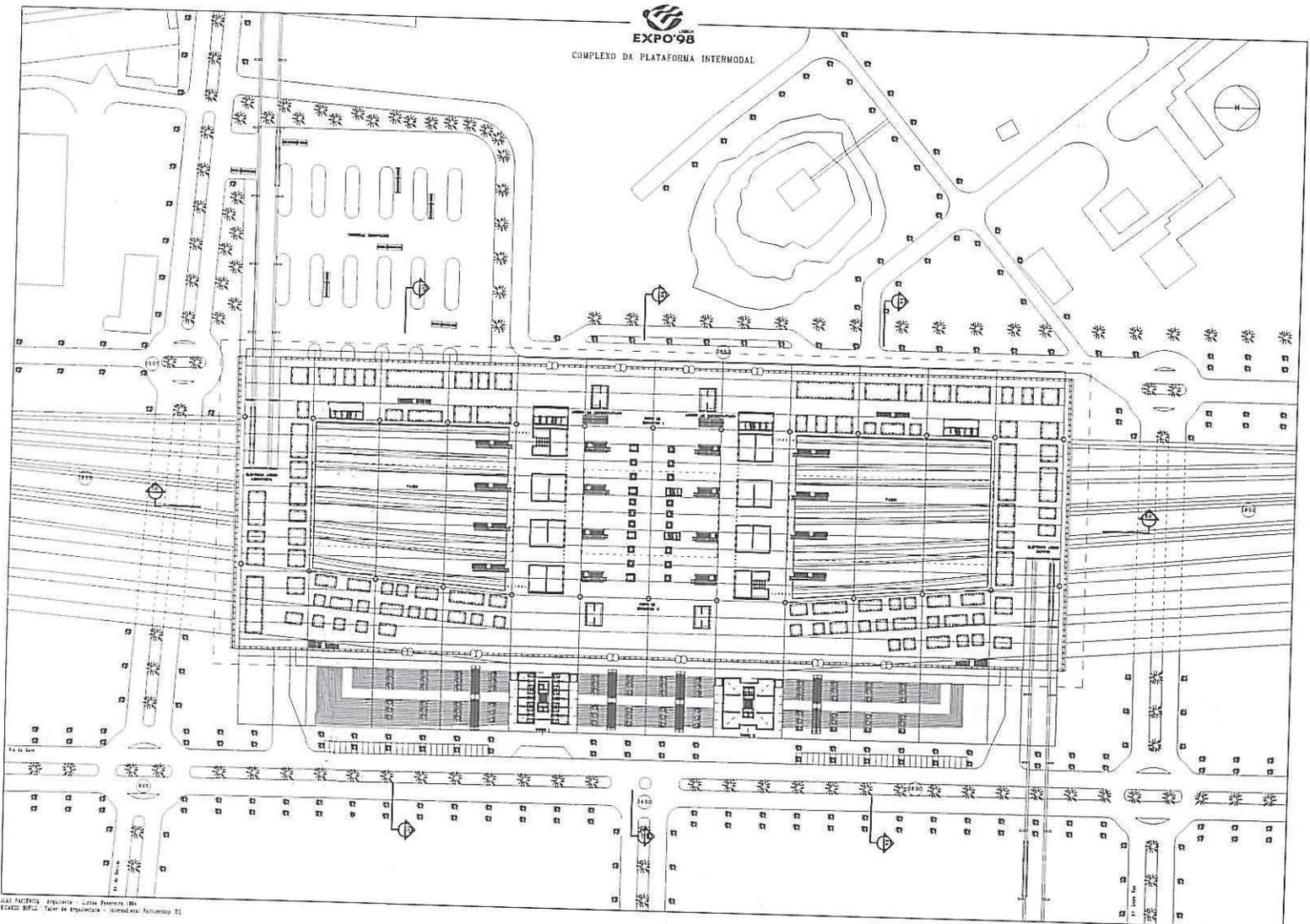


023 FACILIDADES Arquitetura - Lígia Pinheiro (1998)
02302 02312 Torre de Plataforma - Arquitetura - Arquitetura 11

02 PLANTA DO PISO 4 (COTA 10,50) - ESCALA 1/100
PLATAFORMA INTERMODAL - INTERMODAL IN BRUCE - VISITANDO



COMPLEXO DA PLATAFORMA INTERMODAL

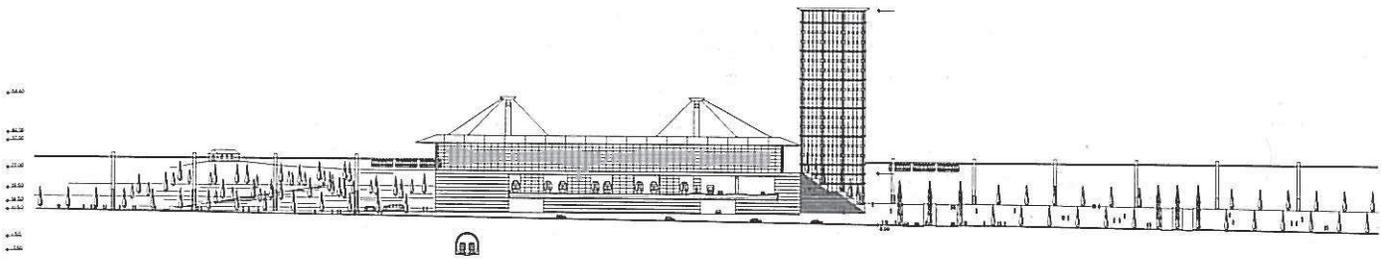
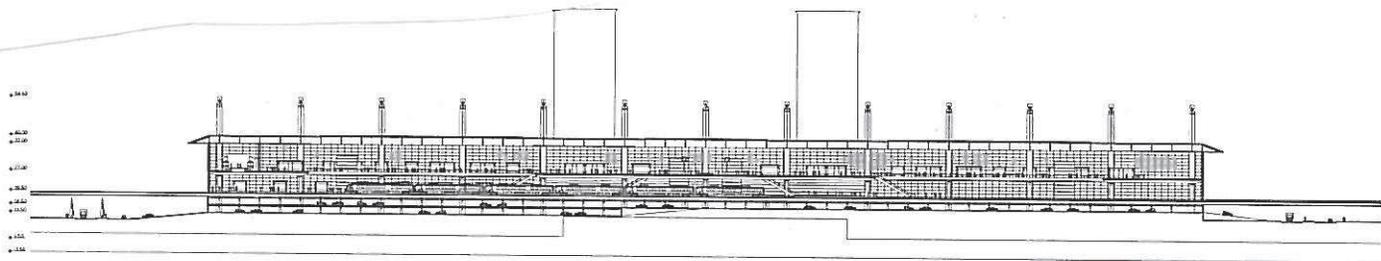


023 FACILIDADES Arquitetura - Lígia Pinheiro (1998)
02302 02312 Torre de Plataforma - Arquitetura - Arquitetura 11

02 PLANTA DO PISO 4 (COTA 10,50) - ESCALA 1/100
PLATAFORMA INTERMODAL - INTERMODAL IN BRUCE - VISITANDO



COMPLEXO DA PLATAFORMA INTERMODAL

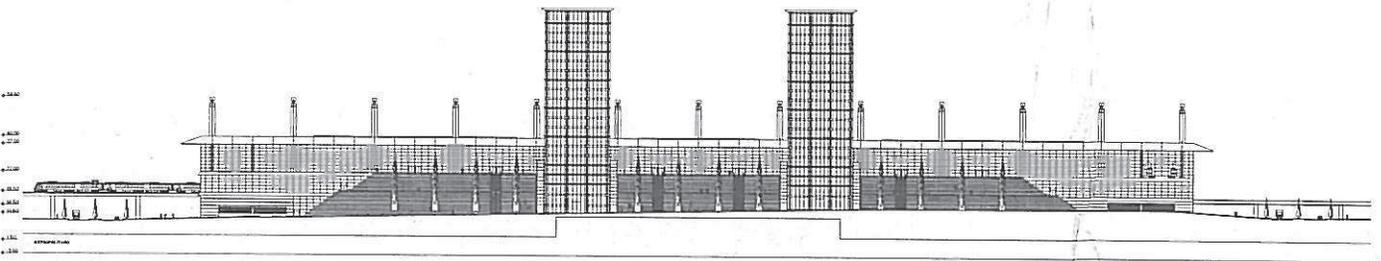
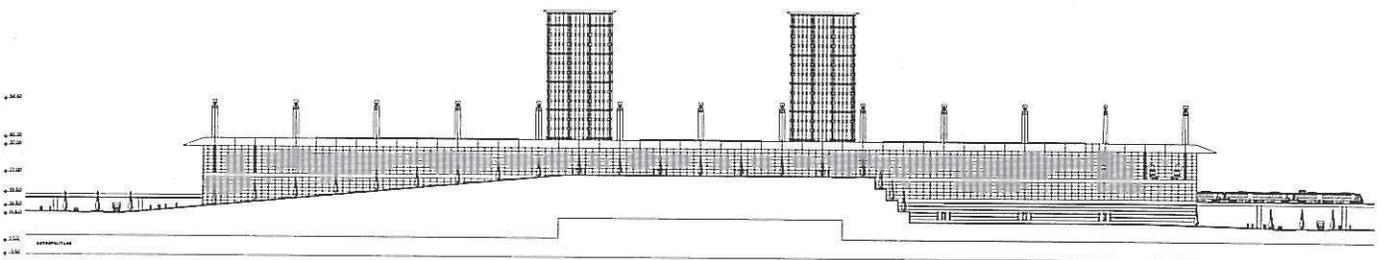


123 PATRÍCIO Albuquerque - Lisboa, Fevereiro 1994
EDUARDO REYLLI - Núcleo de Arquitectura - Universidade Nova de Lisboa, SL

123 CORTES DO E. ALVARO SUIZ - ESCALA 1/500



COMPLEXO DA PLATAFORMA INTERMODAL

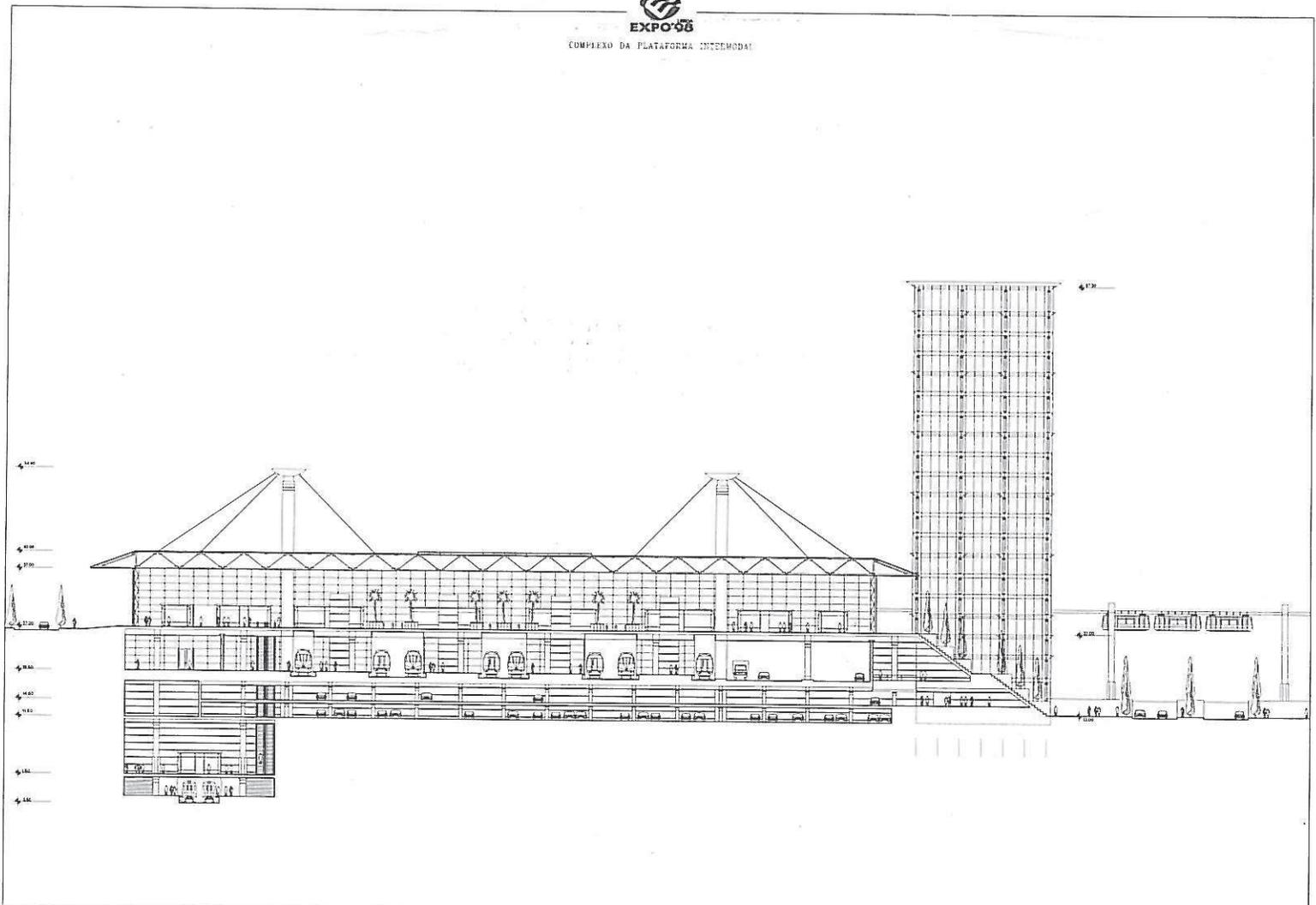


123 PATRÍCIO Albuquerque - Lisboa, Fevereiro 1994
EDUARDO REYLLI - Núcleo de Arquitectura - Universidade Nova de Lisboa, SL

123 ALVARO PIARTE E MADRUGA - ESCALA 1/500



COMPLEXO DA PLATAFORMA INTERMODAL

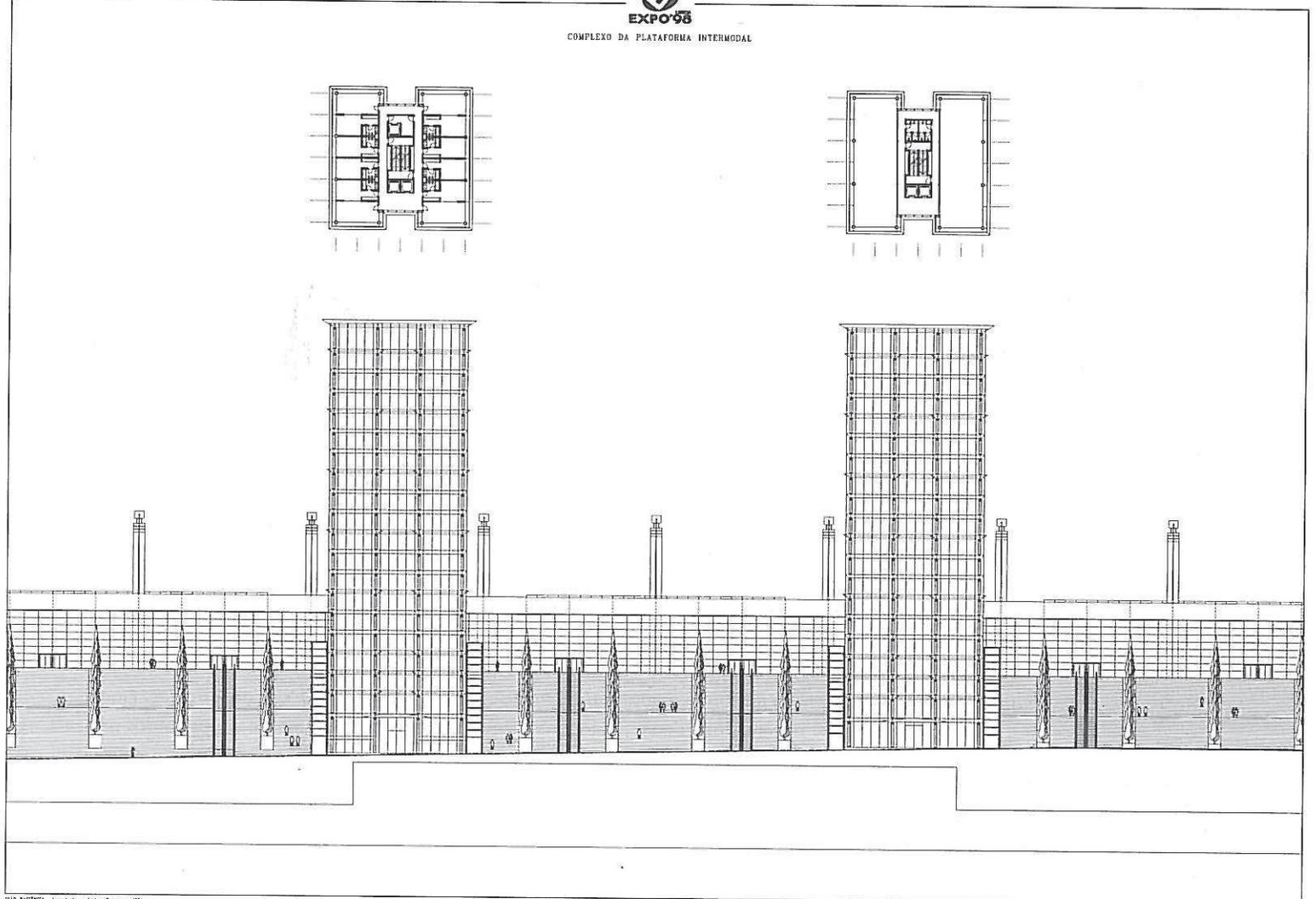


PROJ. PAUL PATRICK - Arquiteto - Lúcia Ferreira (RA)
EXEC. BRUNO - Equipe de Engenharia - International Partnership, SL

10 - CORTA TRANSVERSAL 03 - ESCALA 1/200



COMPLEXO DA PLATAFORMA INTERMODAL



PROJ. PAUL PATRICK - Arquiteto - Lúcia Ferreira (RA)
EXEC. BRUNO - Equipe de Engenharia - International Partnership, SL

11 - ALÇADO PERIFÉRICO - ESCALA 1/200

CONCURSO PÚBLICO DE IDEIAS PARA A ANIMAÇÃO DO PASSEIO MARÍTIMO CASCAIS/ESTORIL

Hugo Hugon

Rep. AAP no Júri

IDEIAS PARA CONCURSOS

Quando, há cerca de 25 anos, concorri pela primeira vez a um concurso de arquitectura, não podia imaginar as mudanças radicais que nos haviam de tocar a todos até aos dias de hoje.

Naquele tempo, em equipa com o Alberto de Oliveira, o João Costa Gomes e o António Miguel levámos um 3º Prémio no concurso da "Mutual" ganho pelo Pulido Valente com uma proposta que "contornava" os ditames do programa urbanístico e me deixou em brasa. Um bom jantar, na circunstância, mais uns milhares de quilómetros de alegrias e de decepções, temperam hoje de forma mais razoável a maneira de olhar os concursos e as "vilanias" que lhes estão associadas.

Os concursos são, ainda, uma forma de aceder ao mercado de trabalho recheada de dificuldades que têm crescido nas últimas décadas a par com todas as outras dificuldades da vida social e profissional.

De qualquer modo, na profissão de arquitecto, não se pode deixar de vibrar com os crescentes obstáculos no exercício da profissão, obstáculos que fazem de nós uma espécie de ursos raros, eventualmente em vias de extinção.

Ainda assim, os concursos, na era dos "media" e também dos silêncios cúmplices, são ainda acontecimentos com um potencial mobilizador extraordinário. Obrigam a falar, pensar, reflectir, ensaiar alternativas, comparar ideias e imagens, enfim, fazem bulir os arquitectos, as equipas profissionais, em torno dos temas a tratar com uma liberdade e intensidade cada vez mais raras.

Entrar neste mundo pela via da participação no júri foi uma experiência nova, rodeada de cautelas por quem, como eu, sempre entendeu serem gritantes os exemplos de pouco respeito pelos concorrentes e pelo seu enorme esforço, muitas vezes reduzido a nada depois de tanta canseira e esforço sem explicação razoável.

Aqui tudo correu bem. Júri de gente bem disposta e dialogante, sem preconceitos nem orientações rigidamente definidas, sentámo-nos todos à mesa dispostos a "ler" cada trabalho com cuidado e paciência.

Discutimos, decifrámos textos e desenhos complexos e complicados, lemos palavra por palavra e até soletrámos as frases mais difíceis, subimos aos céus e descemos aos detalhes de cada desenho ou painel apresentado, sempre na descoberta das intenções e significados de cada projecto.

As classificações finais aí estão, a par da exposição dos trabalhos, para quem quiser contrastar a opinião unânime do júri com a sua.

Duas ou três questões ficam ainda no ar depois de completado este ciclo.

Primeiro, a vontade do júri de atribuir mais prémios ou compensações, com a limitação incontornável da falta de meios. O meio-remédio adoptado foi o de atribuir uma menção-honrosa.

Em segundo lugar e como ponto de partida para futuras iniciativas, fica a ideia de que o excelente funcionamento do júri teve como pano de fundo e justificação essencial, o bom domínio que todos os seus membros tinham antecipadamente do programa e dos espaços da intervenção, possibilitando um diálogo e discussão crítica das propostas sempre bem sustentado.

Por fim uma nota mais específica sobre a natureza do concurso e ideias propostas pelos concorrentes. Fiquei (eu e os outros) claramente decepcionado com a pequena expressão de sonho e utopia no conjunto dos projectos apresentados. Claro que havia um toque aqui ou outro acolá mas a sensação que prevalece é a de que se está perante um esforço geral de contenção, de auto-limitação, de respeito pelas convenções.

Cumprir as regras do jogo pode ser uma maneira de entrar no mercado, de furar todas as dificuldades que bem conhecemos.

Julgo no entanto que se espera dos arquitectos que saibam "contornar" ditames de programas e saltem, nomeadamente nos concursos de ideias, para novos territórios da imaginação.

1º PRÉMIO

Manuel Salgado
Vittorio Gregotti

COLABORAÇÃO:

Carlos Cruz

Helena Mire Dores

João Almeida

Marino Fei

Paulo Albuquerque

Rita Amado

Vitor Casimiro

José Araújo

José Carlos Monteiro

Lino Ramos

Luís Serrão

Nelson Ramos

CONSULTORES:

INFRAESTRUTURAS URBANAS:

Grade Ribeiro

ENERGIA ELÉCTRICA

E TELECOMUNICAÇÕES:

Caetano Gonçalves

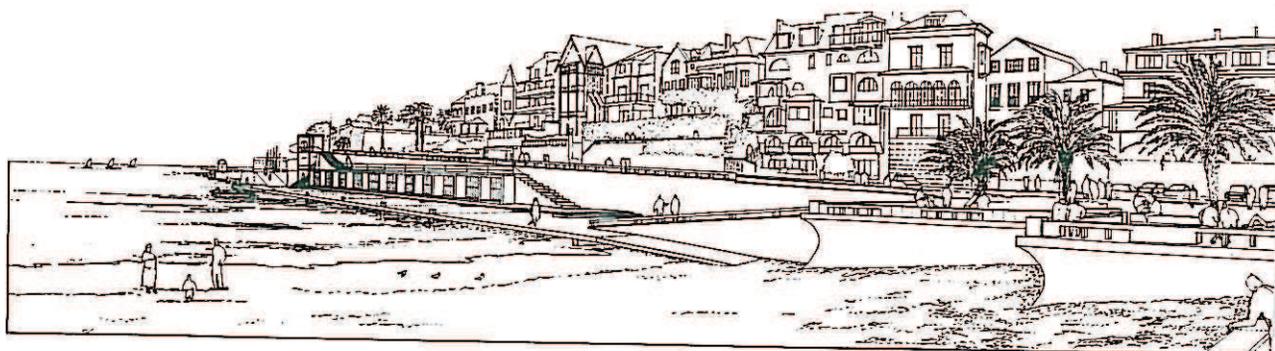
ESTRUTURAS:

Segadães Tavares

OBRAS MARÍTIMAS:

Reis de Carvalho

Vera Cruz



AS TRÊS IDEIAS FORÇA DA PROPOSTA

Desde o século XIX que Cascais se afirmou como estância de veraneio da Corte e das famílias da alta burguesia lisboeta transformando-se, sobretudo a partir de 1940 (com a abertura do eixo rodoviário marginal), em praia de banhos da capital, enquanto que o Estoril era, nos anos 30, a grande estância turística do país, devido não só à sala de jogos do Casino mas ainda ao seu excelente equipamento hoteleiro e desportivo.

O grande aumento da população permanente no concelho de Cascais, verificado nas últimas décadas, alterou o tipo de utilizadores e contribuiu fortemente para a desqualificação, em termos globais, e perda acentuada de capacidade de atracção turística das praias da Baía de Cascais.

Mas se esta situação está na origem do decréscimo de qualidade das praias, a utilização do Passeio Marítimo durante quase todo o ano e, em especial, fora da época balnear, é cada vez maior tendo-se transformado, nas últimas décadas, num dos maiores potenciais turísticos da Baía.

Potencializar e animar o Passeio como importante factor de atractividade turística e como grande infra-estrutura de recreio e lazer, utilizável com segurança durante todo o ano e a qualquer hora do dia, passa, em nosso entender, por:

A – INSERIR O PASSEIO NO TECIDO URBANO o que significa:

- Pensar de forma integrada os três sistemas de eixos paralelos à costa – o passeio, a linha férrea e a marginal.
- Polarizar o percurso através de intervenções fortes em pontos estratégicos de articulação com o caminho de ferro e a marginal, que actuem como catalizadores das áreas urbanas adjacentes. Isto é: intervir na Praça da Estação, em Cascais, e na Praça das Arcadas, no Estoril, por forma a reforçar e estruturar estas áreas centrais, ligando-as directamente ao percurso marítimo.

- “Trazer” o Parque Palmela até ao centro de Cascais através do passeio panorâmico e integrá-lo no Passeio Marítimo.
- Encarar a marginal como um percurso complementar ao Passeio Marítimo. Para tanto será alterado o perfil transversal com o alargamento do passeio do lado do mar e introduzido um alinhamento de palmeiras, sendo criados mais pontos de articulação entre os dois percursos.
- Criar um novo ponto de acesso ao percurso marítimo no Monte Estoril resolvendo, simultaneamente, um ponto particularmente degradado da falésia.
- Integrar o percurso marítimo entre a praia da Ribeira (vulgo praia do Peixe) e a praia da Conceição na malha antiga de Cascais, utilizando a R. Fernandes Tomás e o largo fronteiro à Praia da Rainha como percurso pedonal a melhorar, equipando e desafogando, pontualmente, as vistas sobre a Baía e os rochedos.

B – REQUALIFICAR E DIVERSIFICAR O PASSEIO o que significa:

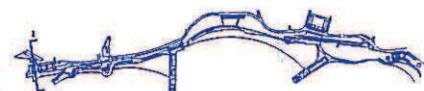
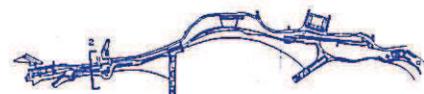
- Definir os espaços de circulação, os espaços de estar – solários e esplanadas – as áreas protegidas para construções fixas e as de ocupação temporária.
- Criar, pontualmente, plataformas a uma cota inferior à actual que estabeleçam uma transição mais suave para a praia e o mar e sirvam de atenuador da agitação marítima em períodos de invernias.
- Conferir uma “imagem unitária” a todo o Passeio, através da regulamentação do tipo de construção das instalações de apoio e equipamentos, do ordenamento das praias, da cor dos toldos e chapéus de sol, da escolha do mobiliário urbano, da iluminação pública.
- Dispersar as instalações de apoio, os equipamentos e as piscinas oceânicas para evitar grandes concentrações.
- Utilizar os esporões perpendiculares à costa como um elemento enriquecedor do Passeio que, para além da sua função de estabilizadores do perfil da costa, permitirão diversificar os pontos de vista sobre o mar e as praias e integrar equipamentos – piscinas oceânicas e apoios aos desportos náuticos.

C – PROPORCIONAR UMA MAIOR E MAIS QUALIFICADA CAPACIDADE BALNEAR o que significa:

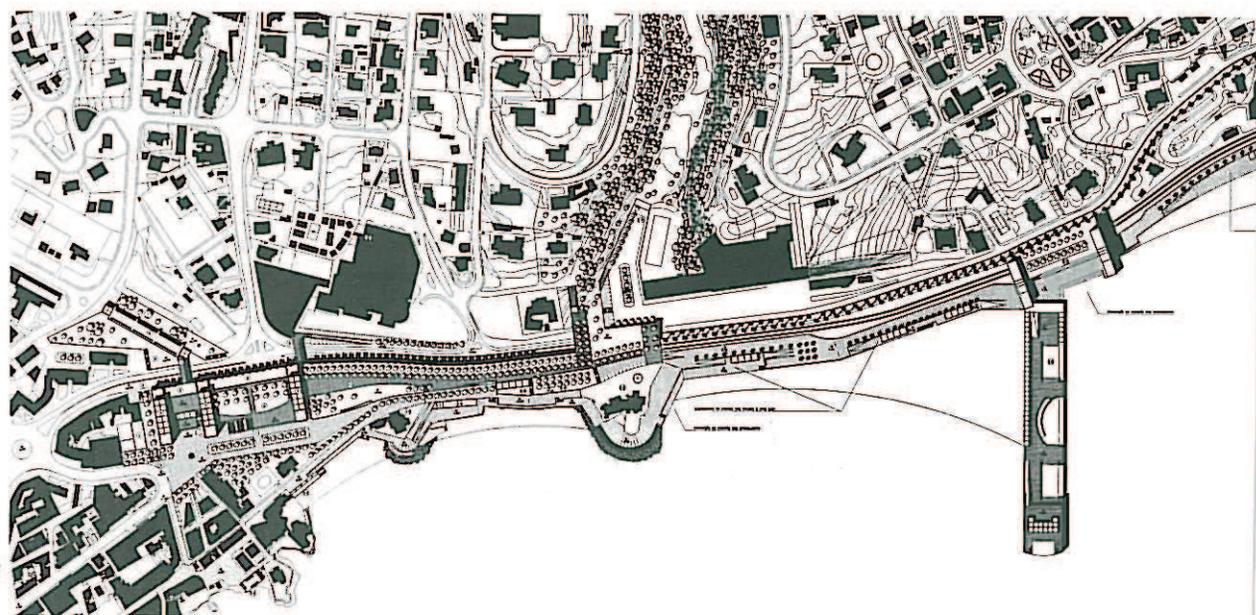
- Melhorar, em dimensão e qualidade, as praias que, apesar das alterações estruturais verificadas na ocupação urbana da Linha do Estoril, continuam a ser um dos grandes atractivos.
- Ordenar o areal conferindo uma imagem de conjunto às áreas destinadas aos vários usos e equipamentos – zonas de chapéus de sol, de toldos, de jogos, corredores de acesso, etc. – e ordenamento do plano de água.
- Localizar e regulamentar a imagem – configuração, materiais e cores – dos apoios de praia, equipamentos e serviços complementares.

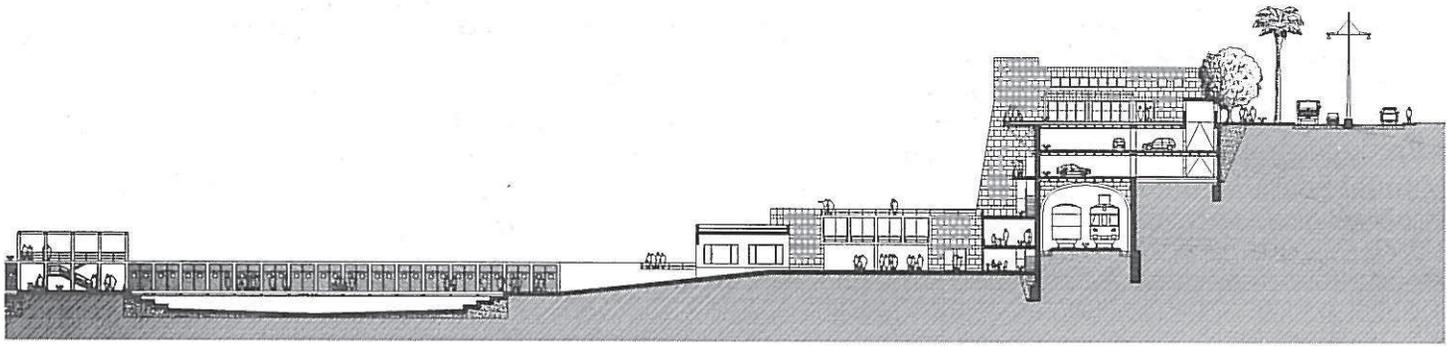
As intervenções propostas extravasam os limites físicos do Passeio e das áreas imediatamente contíguas, em especial na zona da estação de Cascais e das Arcadas do Estoril.

Entendemos que tal se justifica pois, na reflexão levada a efeito, ressaltaram, por um lado, a degradação e falta de estrutura destes espaços e, por outro, as potencialidades detectadas para intervenções estruturantes ligadas ao desenho do remate do Passeio Marítimo.

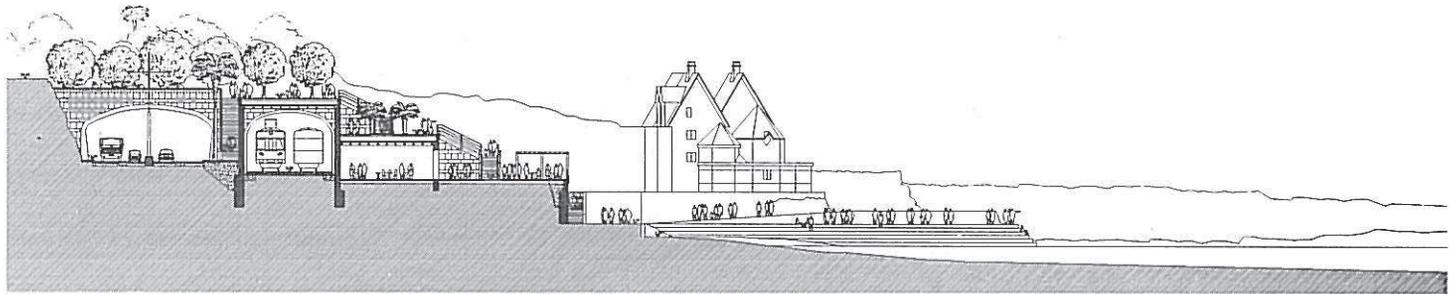


PASSEIO MARÍTIMO

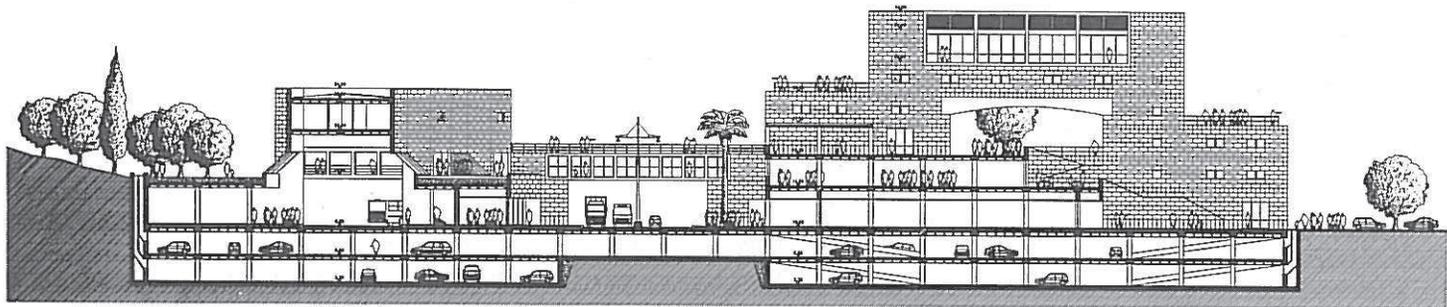




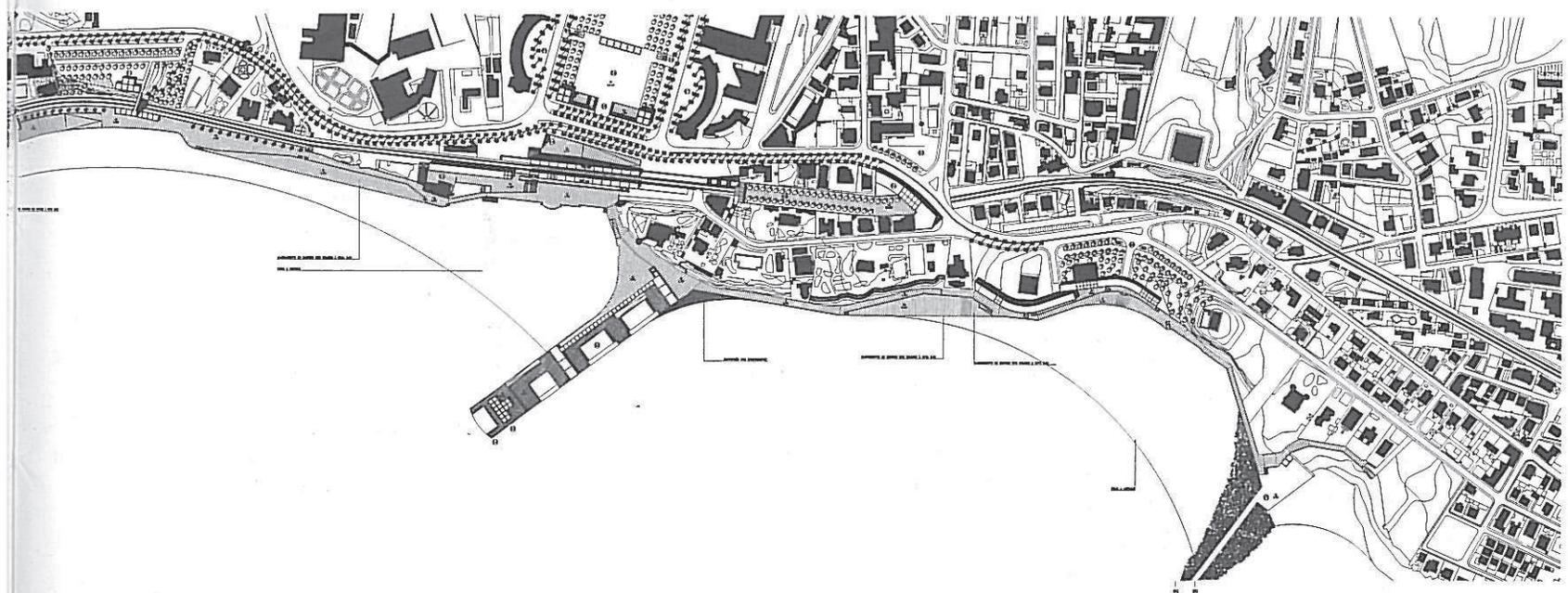
CORTE 3



CORTE 2



CORTE 1



2º PRÉMIO

Alfredo Silva e Castro
Manuel Sousa Mendes

Hidrotécnica Portuguesa

COLABORAÇÃO:

PLANEAMENTO E URBANISMO:

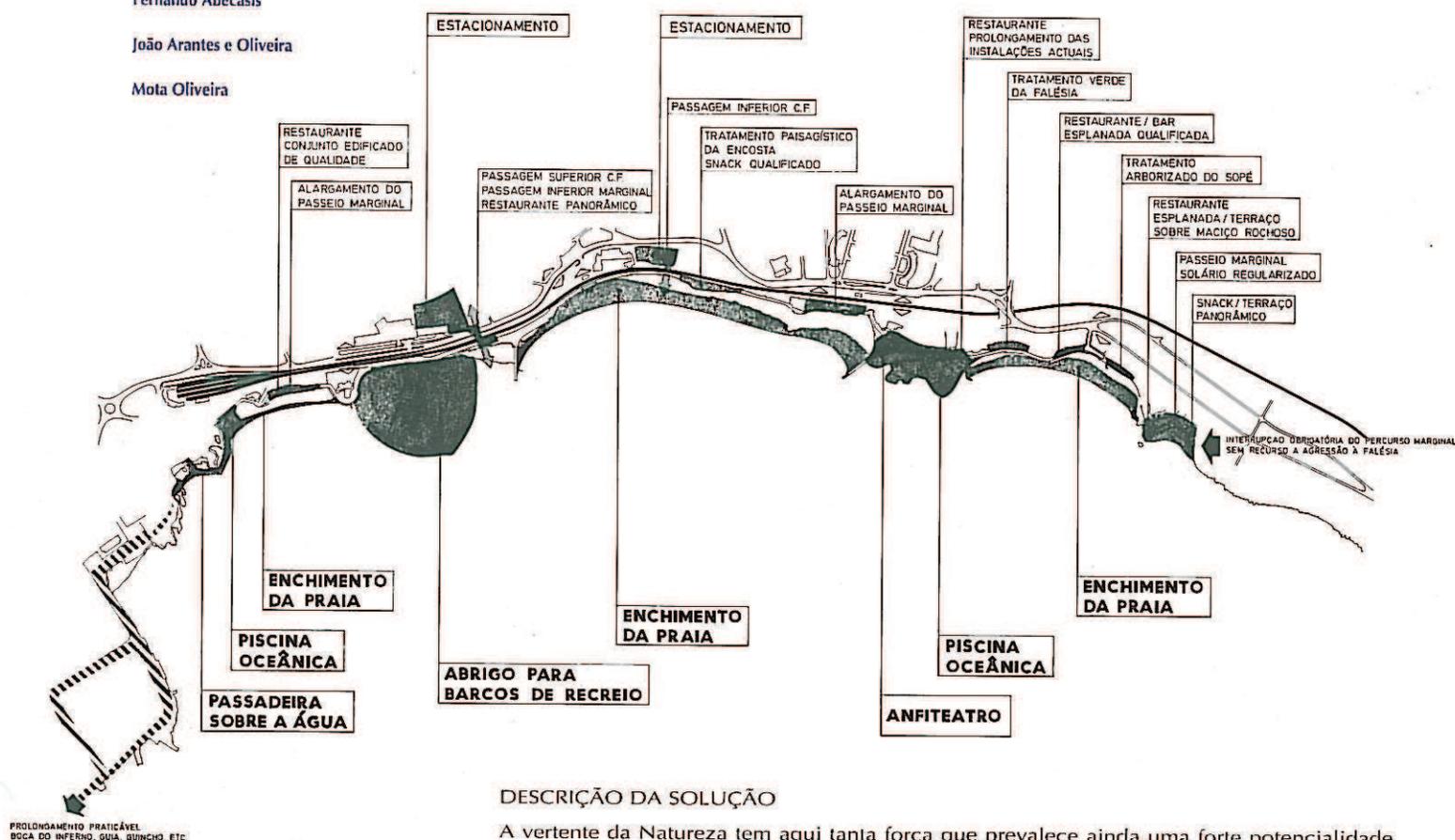
Leopoldo de Almeida

HIDRÁULICA MARÍTIMA

Fernando Abecasis

João Arantes e Oliveira

Mota Oliveira



DESCRIÇÃO DA SOLUÇÃO

A vertente da Natureza tem aqui tanta força que prevalece ainda uma forte potencialidade nos domínios do lazer e do recreio; urge limitar os estragos e recuperar e planejar com grande cautela.

As praias têm boas probabilidades de ser recarregadas, mesmo sem recurso a novos dispositivos de retenção de areia, aumentando assim a sua capacidade e portanto o número de utentes.

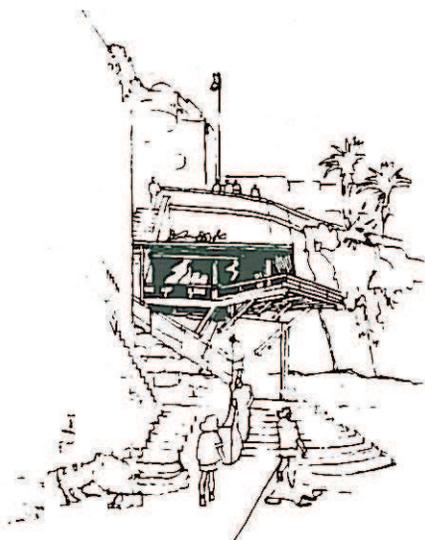
O recorte da costa oferece condições diversificadas para eventual adequação a fins desportivos e de lazer (abrigos de embarcações e piscinas) ou locais de simples disfrute.

Na zona envolvente destacam-se os grandes núcleos de Cascais e Estoril (Monte e S. João), fortemente centrípetos, mas cuja ligação ao mar é ineludível e que encerram o principal equipamento da zona de influência.

A ideia que se defende é a de criar condições para uma utilização potenciada do passeio marginal, melhorada em toda a sua extensão, para diferentes usos diurnos e nocturnos, cobrindo o mais amplo leque de funções, grupos etários e proveniências (residentes e visitantes).

Entende-se que não é empreendimento para uma única fase. Supõe-se que a entidade promotora do estudo – Junta de Turismo da costa do Sol – com apoios dos Ministérios do Planeamento e da Administração do Território, do Comércio e Turismo, do Ambiente e dos Recursos Naturais e do Mar, bem como especialmente a C.M. de Cascais deverão estabelecer as condições para interessar os eventuais promotores, oferecendo para cada instalação o programa regulador, o local infraestruturado e as condições administrativas apropriadas.

Dos trabalhos a realizar, que constituem a solução global proposta, salientam-se nas suas grandes linhas os seguintes polos principais:



3º PRÉMIO

Carlos Miguel Marques
Filipa Lourenço

COLABORAÇÃO:

Helena Mourato

António Garcia

CONSULTORES

COORDENAÇÃO GERAL:

LUSOSUL – Serviços de
Consultoria Técnica, Lda.

REDE VIÁRIA

E DE TRANSPORTES:

José da Franca Teles de Menezes

REDE ELÉCTRICA

E TELECOMUNICAÇÕES:

Caetano Alberto Brilha Anselmo

SISTEMA DE RESÍDUOS SÓLIDOS:

Luis Carlos Paes Vaz Tecedeiro

REDE DE SANEAMENTO:

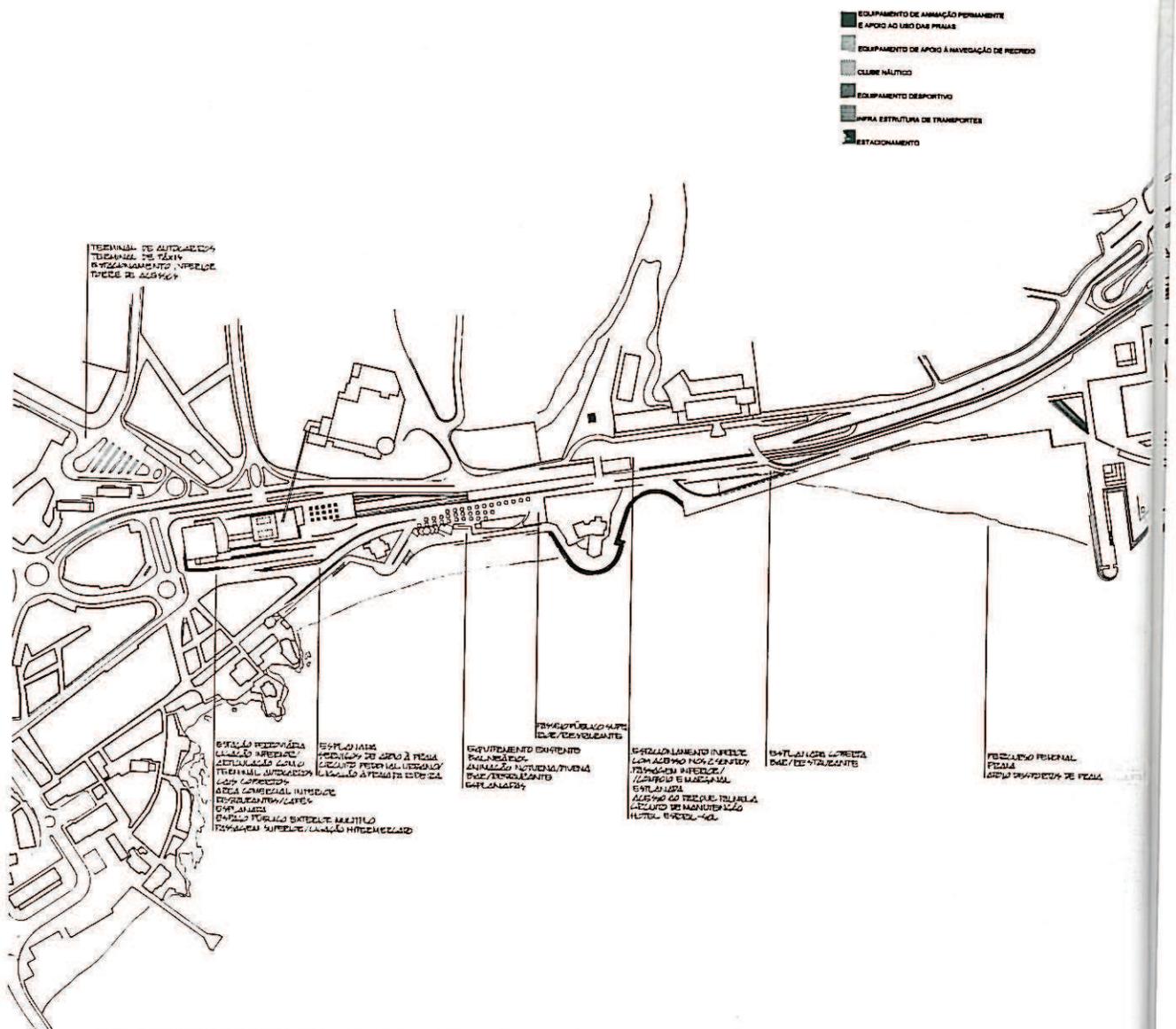
Adelino José Barradas Leitão

REDE DE GÁS:

Carlos Jorge Duarte Machado

PAISAGISMO:

Maria da Conceição Candeias



O percurso histórico da zona abrangida pelo passeio marítimo Cascais/Estoril põe a descoberto todo um processo natural de evolução físico e social. O modo de vida das pessoas alterou-se profundamente neste último século, principalmente nas últimas décadas.

Os hábitos de consumo sofrem uma notável mutação. Os rituais do ócio quase uma revolução. À vista da nova situação, poder-se-á continuar a falar dos mesmos lugares centenários, ou terão estes que adaptar-se e transformar-se profundamente?

Sem se querer degenerar numa pedante e exagerada exibição do passado, "o novo" passeio marítimo terá de afirmar arquitectonicamente, os sucessos experimentados pelas localidades antigas, os quais as destruíram ou construíram, as comoveram ou consolidaram e portanto, de um modo ou de outro a formaram.

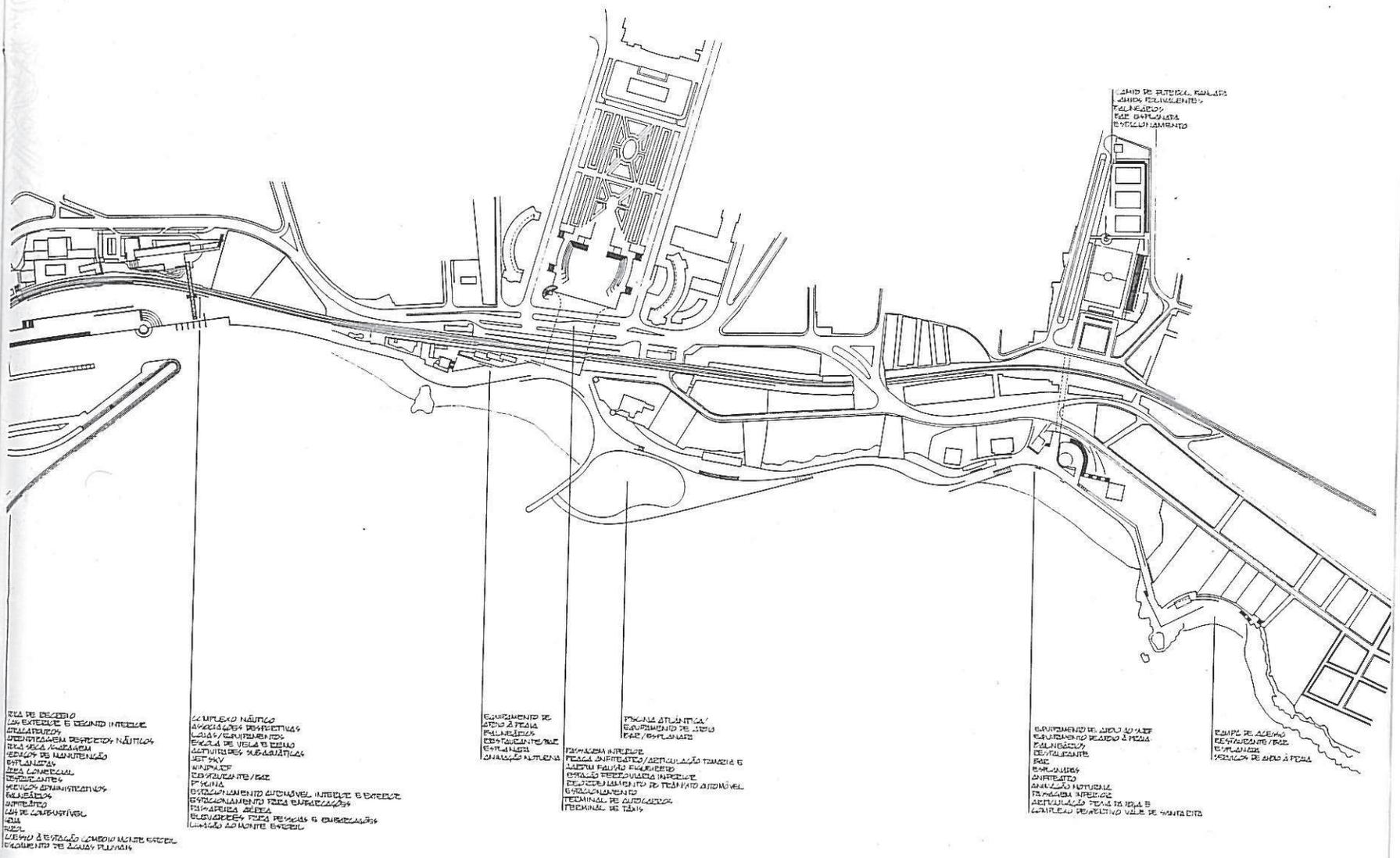
Nada do que pode passar a fazer parte do futuro como experiência, deve cair no esquecimento e ficar sepultado: um lugar é aquilo que foi; o objecto de toda a intervenção arquitectónica e urbanística, é criar, a partir do passado, um "novo" lugar, por intermédio de uma força criadora.

Foi com base nestas questões que se elaborou esta proposta de reordenamento e animação do passeio marítimo, cuja viabilidade depende de profundas transformações urbanas e arquitectónicas, que devolvam e ampliem o estatuto outrora adquirido por esta zona e que ao longo dos tempos se foi descaracterizando.

Embora seja um dos objectivos desta proposta, minimizar os efeitos causados por inúmeras condicionantes naturais ou programáticas, mais importante será, conferir ao passeio marítimo e sobretudo ao percurso pedonal, numa continuidade composta por elementos construídos de qualidade, que lhe confiram um carácter "unificado", atractivo, funcional e compatível com as exigências da população.

No âmbito deste concurso de ideias, consideram-se fundamentais para a animação do passeio marítimo as seguintes intervenções gerais:

- 1 – Articulação do passeio pedonal e da faixa costeira com o tecido urbano adjacente.
- 1.1 – Melhoria dos acessos existentes e criação de acessos amplos perpendicularmente à linha de costa, nomeadamente nas zonas onde se localizam os principais polos de animação e empreendimentos existentes.
- 1.2 – Construção e reestruturação de parques de estacionamento para apoio às praias, equipamentos propostos e existentes.
- 1.3 – Reconversão e reordenamento das infraestruturas gerais de transportes de modo a permitir uma adaptação às actuais exigências de utilização.
- 1.4 – Reordenamento da estrutura viária.



- 2 – Reordenamento do passeio pedonal que liga a praia da Ribeira à praia da Azarujinha.
- 2.1 – Definição de um programa de equipamentos desportivos e de lazer que funcionem como polos de atracção e cuja distribuição seja equilibrada de modo a não provocar uma concentração excessiva de utentes, permitindo uma alternância entre zonas de permanência e de circulação, conferindo um carácter homogéneo ao percurso pedonal.
- 2.2 – Criação de equipamentos de utilização nocturna e diurna, designadamente restaurantes, bares e esplanadas que permitam uma animação permanente e homogénea em toda a área de intervenção.
- 2.3 – Criação e reconversão de sistemas de apoio directo às praias, onde se incluem balneários, armazéns para toldos, cadeiras, chapéus de sol, etc., postos de primeiros socorros e centros médicos, vigias, etc.
- 2.4 – Criação de um mobiliário urbano que venha uniformizar o passeio pedonal e áreas adjacentes de modo a conferir a estas áreas um carácter uniforme e homogéneo.
- 2.5 – Criação de espaços amplos de lazer e de animação cultural planeada e espontânea, tais como praças, anfiteatros, esplanadas, etc., directa ou indirectamente ligadas ao passeio pedonal.
- 2.6 – Criação de meios que evitem a descontinuidade do passeio pedonal, causada pela forte ondulação, por vezes existente.
- 2.7 – Criação de um percurso pedonal que permita uma ligação fluente da praia da Ribeira à praia da Conceição.
- 3 – Segurança: Grande parte da segurança que hoje se considera necessária, será sem dúvida, minimizada pela existência de uma animação contínua do passeio pedonal. No entanto, será de considerar a existência de postos de controle e de um corpo de segurança.

MENÇÃO HONROSA

João Alberto Alves Baptista
Luís Manuel Santiago Baptista

APOIO TÉCNICO:

J.A. Arquitectos, Lda.

COLABORAÇÃO:

Tiago Correia Leite de Araújo

ESPECIALIDADES

PAISAGISMO:

Marta Magalhães de Lourenço

REDE VIÁRIA

E DE TRANSPORTES:

Joaquim Quartim Costa

REDE ELÉCTRICA

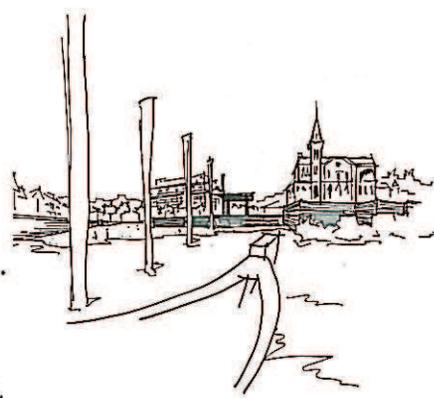
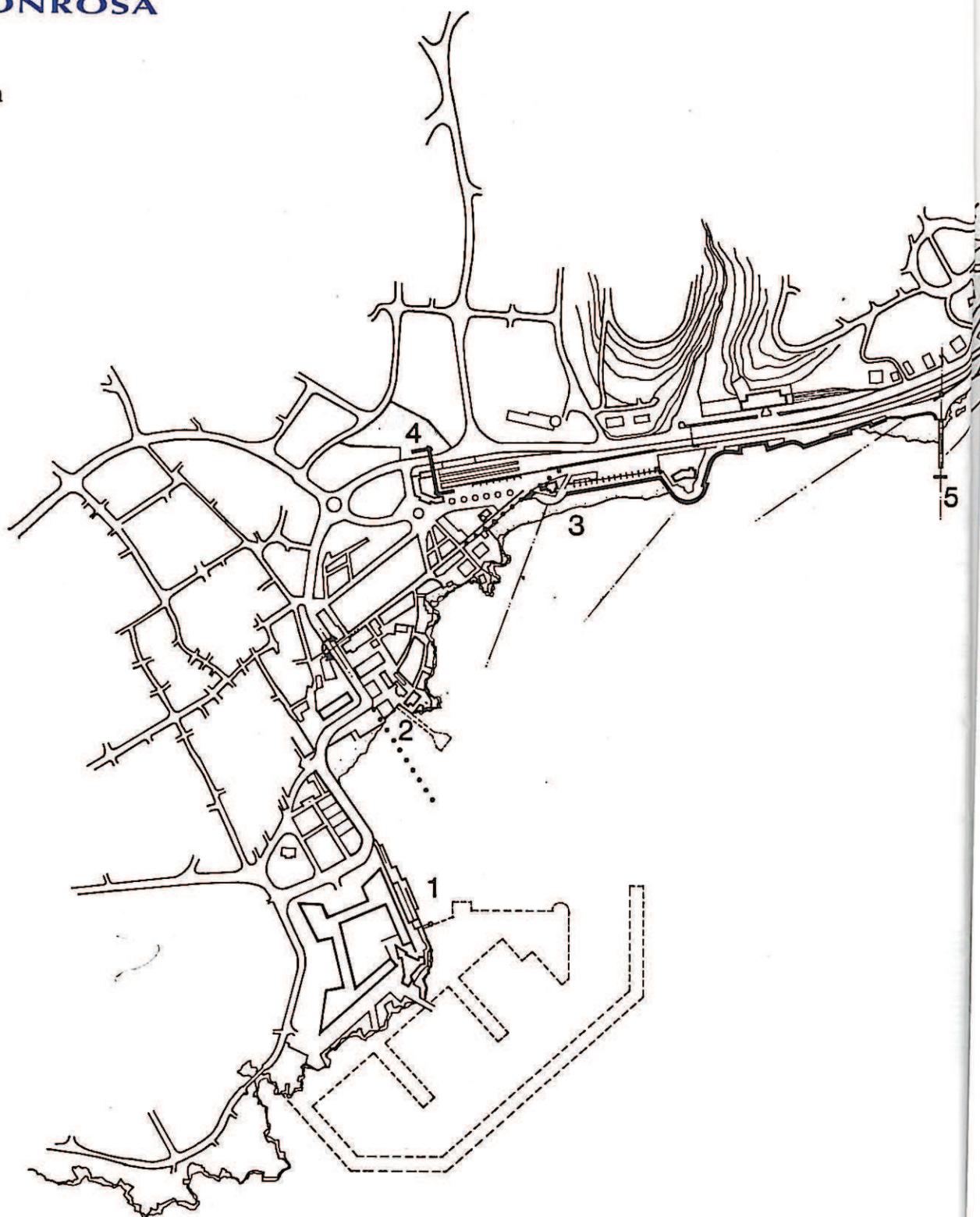
E TELECOMUNICAÇÕES:

António Manuel Lacerda Moreira

REDE DE SANEAMENTO E

SISTEMA DE RESÍDUOS SÓLIDOS:

Carlos Olim de Mendonça

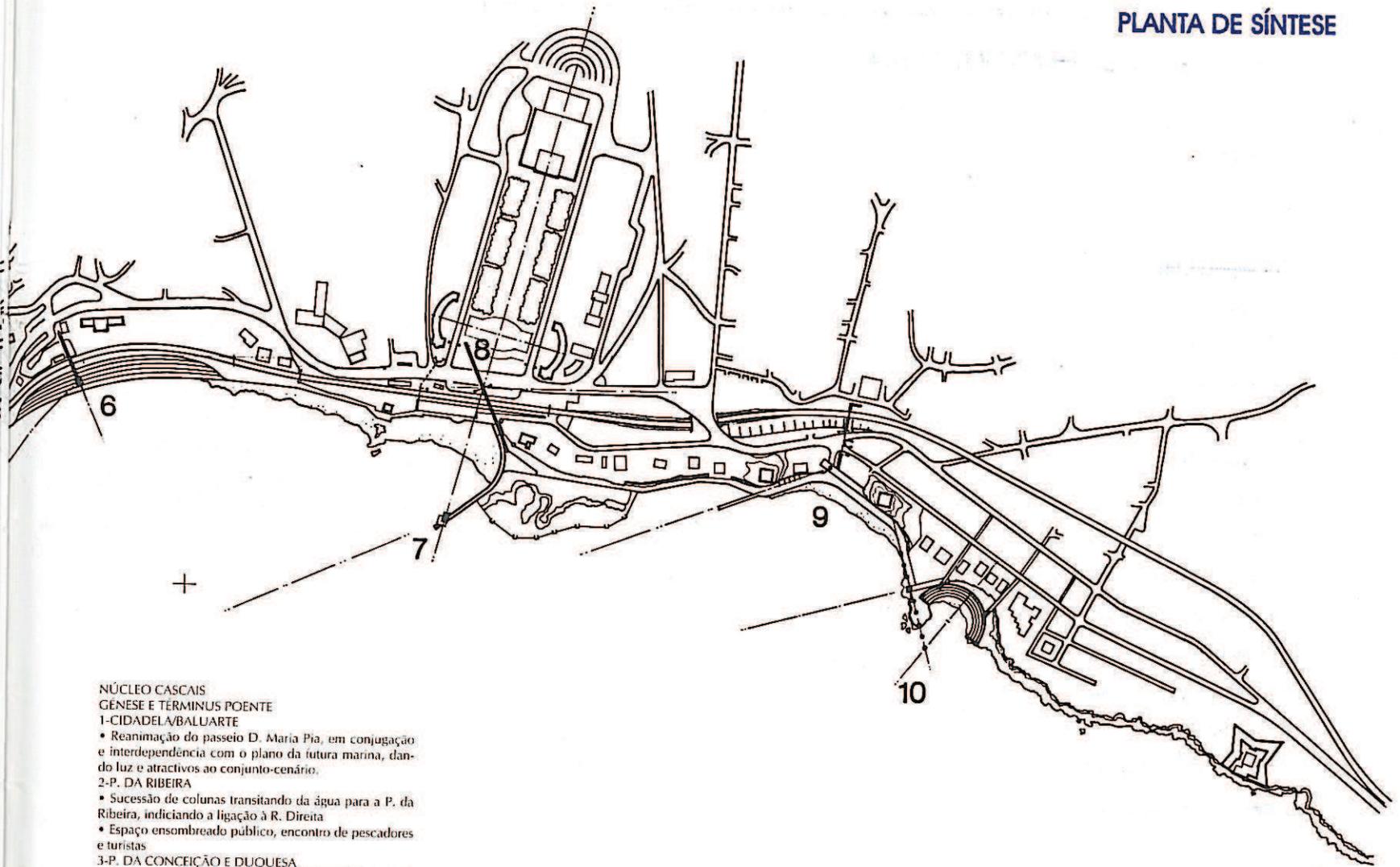


DIVERSIDADE + COMPLEMENTARIDADE = UNIDADE

Entende-se o passeio e a baía, o seu cenário natural e construído, como a espinha dorsal de um palco de acontecimentos tão diversos, quão diversa é a zona de intervenção. Pautada por diferentes situações espaciais e urbanas, a proposta e seu suporte expressam-se claramente segundo uma hierarquia de valores urbanos, de pólos de animação, de escalas e vocações funcionais.

Os seus extremos, a elegante Cascais e a sedutora Azarujinha, complementados com o seu centro, o imponente Estoril, e com a faixa de ligação do esquecido Monte Estoril, permitem organizar o conjunto como um todo heterogéneo, equilibrando as suas diferentes escalas de tratamento, respeitando e enfatizando a vocação natural e específica de cada lugar, mas unindo-os através de sucessivas relações de (re)descoberta da paisagem, em cada "cotovelo" do percurso, em cada linha de penetração na água, sugerindo e conduzindo o olhar humano, virando as intervenções para os seus pólos fundamentais, encabeçados pela hegemonia discreta da Cidadela de Cascais. De Dia como de Noite.

Criam-se, assim, as condições para devolver à zona a sua elegância e nobreza, o seu carácter festivo e teatral, os seus desfiles e regatas, que tanto caracterizaram e enriqueceram a sua história.



NÚCLEO CASCAIS

GENESE E TÉRMINUS POENTE

1-CIDADELA/BALUARTE

- Reanimação do passeio D. Maria Pia, em conjugação e interdependência com o plano da futura marina, dando luz e atractivos ao conjunto-cenário.

2-P. DA RIBEIRA

- Sucessão de colunas transitando da água para a P. da Ribeira, indiciando a ligação à R. Direita
- Espaço ensombreado público, encontro de pescadores e turistas

3-P. DA CONCEIÇÃO E DUQUESA

- Sucessão de colunas transitando da P. da Conceição para a rua, indiciando a ligação pela R. Direita à P. da Ribeira

- Criação do "Passeio Palmela", espaço fronteiro ao Palácio Palmela, ao Tribunal e ao Palácio da P. da Conceição, de contemplação e de equipamento de lazer, sobre o paredão e as praias, em diferentes relações com a água

4-INTERFACE DE TRANSPORTES

- Superfície de terminal rodoviário e estacionamento a norte da estação e da marginal, em conjugação com os diversos agentes de transportes
- Ligação aérea à estação e remodelação do seu átrio

MONTE ESTORIL

NÚCLEO DE LIGAÇÃO

5-PRAIAS DA RATA/MOLHE

- Enquadramento e qualificação da paisagem e seu equipamento, no eixo de penetração do molhe

6- "CORREDOR" MONTE ESTORIL

- Alargamento e suavização espacial do actual paredão-corredor, em anfiteatro contínuo sobre a água

- Marco de ligação vertical ao nível superior da marginal, constituindo-se como pórtico de passagem e fronteira

NÚCLEO ESTORIL

CENTRALIDADE TURÍSTICA

8-SALTO DOS JARDINS PARA A PRAIA

- Salto pedonal dos jardins para a praia, congregando os eixos visuais entre o casino, jardins e Torre-Farol e eixos de chegada ao Estoril pela marginal, e oferecendo ao utente uma visão e percepção espacial total

- Continuidade paralela ao Salto, em "passarelle" elevada sobre o molhe, até à Torre-Farol, alinhando o molhe existente como fronteira de passeio entre a praia e a piscina atlântica prevista.

NÚCLEO S. JOÃO/AZARUJINHA

TÉRMINUS NASCENTE

9- S. JOÃO / P. DA POÇA

- Ênfase da abertura de direcções projectadas para nascente e poente, na entrada da praia

- Qualificação do equipamento de lazer e criação de estruturas de mobiliário de apoio à acostagem de embarcações para regatas

- Optimização dos acessos e parqueamentos

- Recuperação dos 2 fortes que coroam a praia

- Requalificação da ligação em túnel a S. João

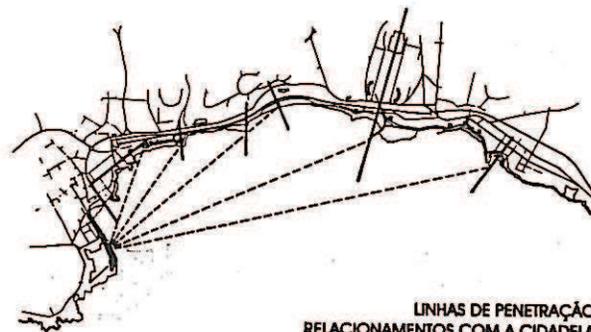
10-P. DA AZARUJINHA

- As colunas, indiciando o caminho para o términus, entrando pelo mar em direcção ao infinito a nascente

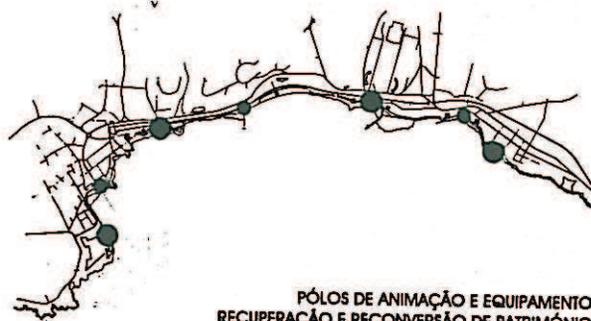
- Anfiteatro fundindo-se sobre a praia, materializando em pedra a sua configuração natural de "pequena" concha

- Ligações directas aos acessos superiores, como espaços mistos de passagem e contemplação

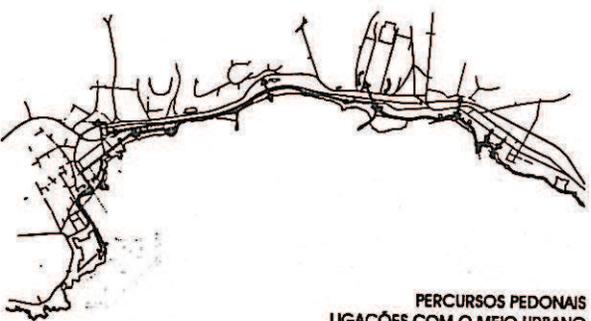
- Equipamento de apoio incrustado na rocha, como um pórtico do próprio términus.



LINHAS DE PENETRAÇÃO
RELACIONAMENTOS COM A CIDADELA



PÓLOS DE ANIMAÇÃO E EQUIPAMENTO
RECUPERAÇÃO E RECONVERSÃO DE PATRIMÓNIO



PERCURSOS PEDONAIS
LIGAÇÕES COM O MEIO URBANO

ARQUITECTURA PORTUGUESA
TEMAS ACTUAIS – JOSÉ MANUEL FERNANDES
LIVROS COTOVIA – 1993

Uma das teses de interpretação económica-social da área do positivismo, diz que a Arquitectura é a autobiografia do sistema económico e das instituições sociais. No processo de aplicação da moderna visão da arquitectura à análise e caracterização dos sistemas arquitectónicos e urbanísticos, apresentam-se numerosas dúvidas metodológicas. A alguma delas, e nomeadamente as da relação entre a técnica e a arte e as correlações entre as tipologias e as imagens das instituições, vai sendo relativamente fácil responder, dado que num certo sentido já foram abordadas e esclarecidas de um ponto de vista teórico pela urgente reinvenção e redução da duração temporal dos ideais arquitectónicos. Mas algumas interrogações esperam ainda a todo momento uma resposta coerente, pois às soluções arquitectónicas e urbanísticas não se tem seguido uma práxis de historiografia conforme, de forma a enquadrar no tempo presente a paternidade dos actos e ideias que ocorrem no palco ad-

trito dos que influem na arquitectura. O arriscado exame dos problemas não tem tido por finalidade encontrar fórmulas axiomáticas de resolução, mas antes aplanar as dificuldades próprias da caracterização da realidade, indicando os seus pontos críticos mais importantes. O objectivo premente não é o de mostrar de que forma a passagem

das definições e ideais de arquitectura a uma sociedade moderna pode ser imediata ou conseqüente, mas pelo contrário identificar os obstáculos que tal aplicação normalmente apresenta. O discurso quase sempre se envolve num emaranhado de quesitos que, partindo dos condicionalismos quase sempre incontroláveis da urbanística moderna, procuram uma paternidade nos problemas do desenho e das exigências dos programas. Um discurso intrinsecamente problemático, conclui que a questão fundamental é o das relações entre a teoria arquitectónica e a estrutura da sociedade alucinantemente poderosa e incontrolável pelas personalidades criadoras. Os Temas Actuais da Arquitectura Portuguesa revelam essa crise na sociedade portuguesa, onde por ondas sísmicas se assiste à demolição de todos os conceitos de civilidade e a instalação de uma desordem calculada, resultando no estilhaçamento da nossa própria cultura urbana e arquitectónica, no pleno sentido de que é a autobiografia da sociedade portuguesa que se perde. A interrogação pelo tema Cidades, Património e Memórias, e Arquitectos poderia ser uma aventura suicida, com a sensação de caracterizar uma realidade estranha e incontrolável, mas revela-se de uma agudeza sistemática: **Por outro lado, uma certa desorientação de linguagens, de atitudes, de sensibilidades perante a arquitectura que não acertou ainda – sejamos claros –, quer num sentido didáctico quer como agente produtivo de espaço, com o que se possa**



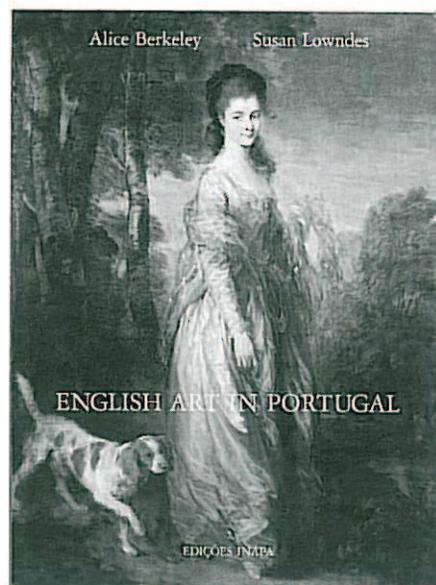
LEITURAS

chamar desafio do futuro. Reflexo – ou marcas longínquas – de uma escola de índole fragmentária. Para uma leitura importante e discutida. Tal como THE AUTEURS: Now I'am a Cowboy.

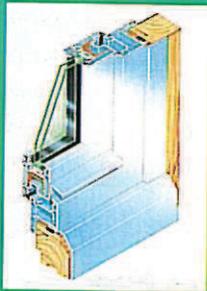
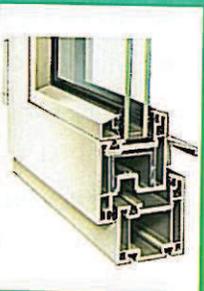
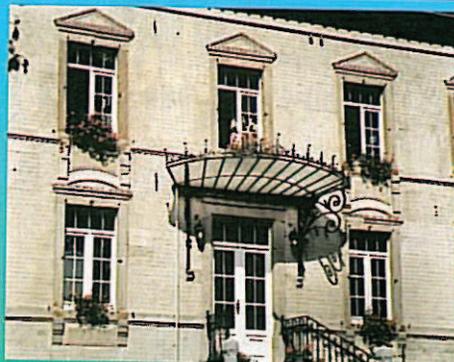
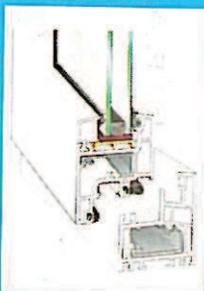
ENGLISH ART IN PORTUGAL
ALICE BERKELEY - SUSAN LOWNDES
EDIÇÕES INAPA

Se "The Art is a state of mind" este ensaio sobre a arte inglesa em Portugal é o reflexo imediato da imagem da cultura inglesa sobre um parceiro quase sempre humilde, feito por duas inglesas que souberam com alguma mestria escolher os adereços que constituíram o cenário com que se desenrolou a história dos objectos artísticos ingleses transportados para Portugal em oitocentos anos. A história inicia-se com a fundação de Portugal e com o auxílio pedido por D. Afonso Henriques em 1147 aos Cruzados do Norte para expulsar os Mouros de Lisboa e entre os quais se incluíam milhares de soldados britânicos, sendo que a primeira obra ilustrada neste trabalho seja o **Liber Regie Capelle** do primeiro bispo de Lisboa, Gilbert de Hastings. Depois percorre-se um ideário de obras de grande qualidade artística, próximas do deslumbramento e sumptuosidade como convém a uma nação que se sobranceia a outra. Os artefactos artísticos são muito variados, e incluem livros, pintura, escultura, porcelana, arquitectura, ourivesaria, armas, instrumentos científicos, maquinaria industrial, ideias. O livro é eclético na escolha dos assuntos e das peças ilustradas, percorrendo-se o fio da história sem estanquicidade pelos capítulos assinalados. O texto é fluido e elegante como garante da tradição da Arte Inglesa, que tem primado pelo apuro da linguagem artística. Mesmo neste século, com a brutalidade do grande Francis Bacon, a rudeza iluminada dos Joy Division e o refinamento virtual de Sir Norman Foster, a Inglaterra percorre o tempo com uma elegância proporcionada e insuspeita. Sem grandes preocupações expansionistas, a cultura inglesa soube sempre ocupar destaque na sociedade portuguesa e ainda que se tenha perdido a influência poderosa da pintura ou da arquitectura romântica, ganhou-se a presença da pop, do british style no mobiliário e conceito de vida quotidiano. O English Art in Portugal é de grande interesse para um conhecimento sumário de como algumas situações de vida cultural com reflexo nas nossas memórias, provieram do outro lado da Mancha, o que por si só é já muito importante e significativo. É um livro muito cuidado e delicado, cuja edição se assinala porque principalmente

se destina ao mercado britânico. Tanto mais que é impresso em inglês, ainda que com sinopse em português. Do mesmo modo se assinala a estreia de Carleen Anderson em True Spirit.



Liberdade Criadora



DECEUNINCK. A geração de sistemas em P.V.C. de alta tecnologia para todos os estilos de construção e renovação. Sem limitações. Resistentes aos agentes atmosféricos e inalteráveis com o tempo, os perfis de carpintaria e decoração em P.V.C. DECEUNINCK adaptam-se perfeitamente seja qual for o seu nível de exigência profissional e criativa.



Peça agora mesmo a sua informação gratuita através deste cupão.

Nome: _____

Morada: _____

Código Postal: _____ Telefone: _____

Preencha este cupão em maiúsculas e remeta para Deceuninck Iberica

DECEUNINCK IBERICA S.A.
AVENIDA DE LA INDUSTRIA, 25 - 28820 COSLADA (MADRID)
PORTUGAL: APARTADO 14187 - 1000 LISBOA

TEL: (1)6731723 FAX: (1)6731867
TEL: (01)2972472 FAX: (01)2973196

deceuninck®



VENTILAÇÃO TÉRMICA FÉRIA

ÚNICO SISTEMA CONFORME O ART.º 17.º DO R.G.E.U. ATÉ HOJE
APROVADO PELO L.N.E.C. PROCESSO LNEC-841/4798

E AGORA E PARA O FUTURO JÁ ESTÁ A OFERECER POR ADIÇÃO TECNOLÓGICA MAIS OPÇÕES NOMEADAMENTE A CONJUGAÇÃO DO SISTEMA DE VENTILAÇÃO TÉRMICA EÓLICA COM A EXTRACÇÃO MECÂNICA: ADMISSÃO DE AR NOVO E EVACUAÇÃO DE FUMOS E AR VICIADO POR AREJADORES E EXTRACTORES AUTO-REGULÁVEIS

FÉRIA & FÉRIA - TEL. (01) 849 47 34 / 09



JÁ ESTAMOS A ENVIAR AOS SRS. ARQUITECTOS E ENGENHEIROS CIVIS TODA A DOCUMENTAÇÃO PERTINENTE

PROMOTÉCNICA

PROMOÇÃO TÉCNICA DE VENDAS LDA.



LANTERNAS

Uma **Lanterna** portuguesa clássica ou moderna com toda a tecnologia dos países escandinavos

CARACTERÍSTICAS:

- Difusor **antivândalo**
- Corpo em liga de alumínio tratado e com pintura epoxy a quente
- **Garantia contra a corrosão** em atmosferas marítimas **(20 anos)**
- Facilidade de montagem (kit de buchas e parafusos incluídos)
- **Mais de 300 modelos** em branco, preto ou verde bronze. Outras cores por encomenda

Travessa da Fábrica dos Pentes, 8 (ao Jardim das Amoreiras) – 1200 Lisboa Tel.: 65 41 65 Fax: 65 78 37
(Parque gratuito para os nossos clientes)



CAIXIPLÁS
CAIXILHARIAS ISOLANTES, LDA.

A GARANTIA DA QUALIDADE NA RENOVAÇÃO...
... DO CHIADO



A ESTRELA EM CAIXILHARIA P.V.C.

Departamento Comercial e Inst. Industriais:
Alto do Outeiro – 2775 PAREDE
TRAJOUCE
Telefones: (01) 444 43 37/444 55 56/ 5506

Fractalis

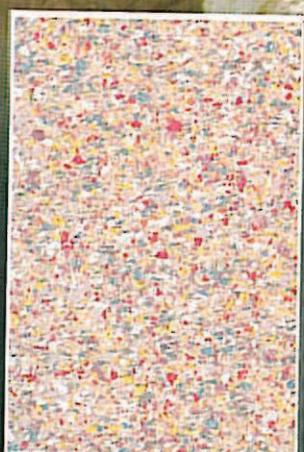
COLOURS & DESIGN

UMA GAMA DE TINTAS AQUOSAS
PRODUZINDO EFEITOS DECORATIVOS
INSPIRADOS NA ARTE CONTEMPORÂNEA
E ANTIGA, DECORANDO ESPAÇOS
DE UM MODO MUITO PERSONALIZADO

FIREWORKS



PAINTSNOW



LIQUIDSKY



GOATSKIN



VENICELOOK



QUANDO A COR SE TORNA ARTE

CIN-CORPORAÇÃO INDUSTRIAL DO NORTE, S. A.
Estrada Nacional 13 - Km 6 - Apartado 8 - 4471 MAIA - PORTUGAL
Tel. (02) 9405000 - Telex 25435 - Fax (02) 9485661

CIN

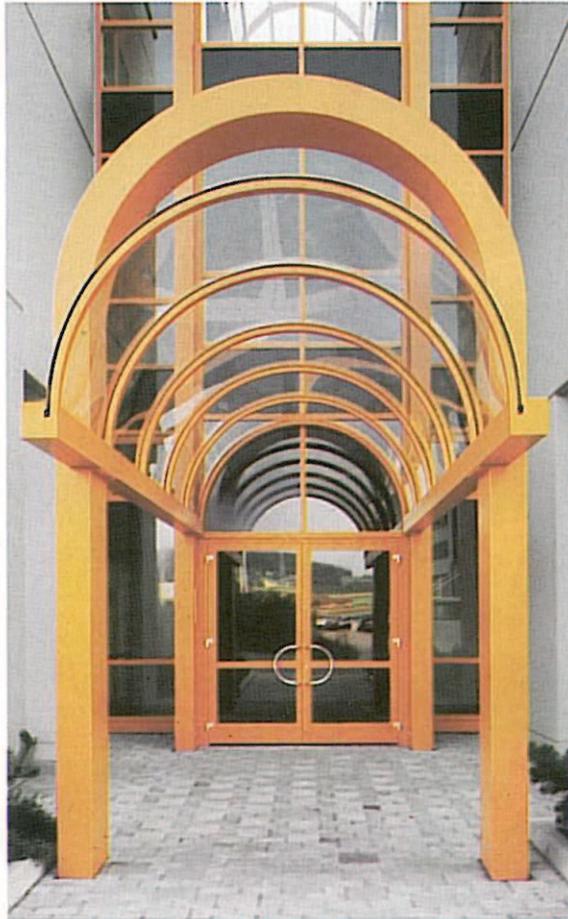


AUTOMATISMOS **TECPORTA** **TECMATIC**

Controlo de Acessos • Segurança

somos a diferença!

TECOPE — Estudos, Projectos e Representações, Lda. • Av. Álvares Cabral, 23 — 1200 Lisboa
Tel. 69 12 96 • 65 84 23 • Fax 387 16 26



BATENTES



CIRCULARES



ABERTURA INTEGRAL * DESLIZANTE * ANTI-PÂNICO

IPOFLOOR



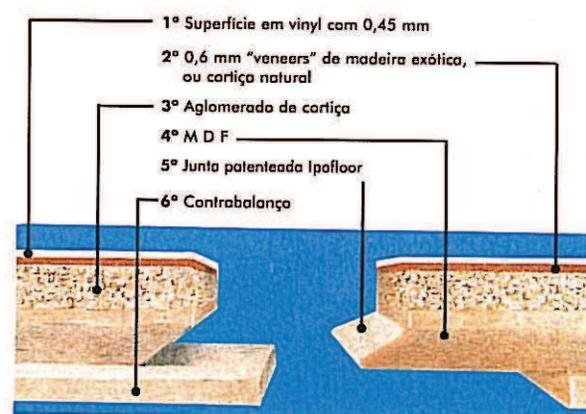
JUNTA IPOFLOOR O ENCAIXE PERFEITO

Facilidade e rapidez na concepção do seu soalho.
Só o perfil do encaixe IpoFloor garante a estética, perfeição de
acabamento e longa vida ao seu soalho flutuante.

amorim
portugal

REVESTIMENTOS E DECORAÇÃO, S.A.

SEDE:
APARTADO 50 - PRIME - MOZELOS - 4539 LOUROSA CODEX
TELS. 02 - 745 51 97 - 745 51 99 - 745 52 00 - 745 52 01 - FAX 02 - 745 53 34
FILIAL:
QUINTA D. MARIA - 2840 SEIXAL - TEL. 01 - 221 38 66 - FAX 01 - 221 31 50





Levantamento Fotogramétrico de Monumentos e Edifícios Históricos

Um novo serviço de apoio aos projectistas de intervenções de restauro e reabilitação: **levantamentos fotogramétricos mais rápidos e com o grau de rigor mais adaptado aos objectivos do estudo e a cada fase do seu desenvolvimento.**

Outros serviços e técnicas oferecidos:

- levantamento das deformações e patologias
- análise petrográfica para caracterização de argamassas antigas
- recolha de amostras e caracterização dos materiais
- ultrassons
- termografia
- ensaios de carga
- ensaios dinâmicos, etc..

Oz

Levantamentos e Diagnóstico de Monumentos e Edifícios Históricos

rua pedro nunes, 27, 1.º-dto • 1000 lisboa – portugal • tel.(01) 356 3371-3156194 • fax. (01) 52 86 28

O seu telhado e Roofmate PT: O par mais sólido.



No sistema de coberturas inclinadas, um novo isolamento térmico destaca-se para além dos outros: placas azuis de poliestireno extrudido, **Roofmate *PT**. O **Roofmate *PT**, com a qualidade que caracteriza o resto dos produtos do Plano Styrofoam*, é fácil de instalar e possui excelentes qualidades de isolamento a longo prazo assim como uma alta resistência à humidade. Ligue-nos directamente ou envie-nos hoje mesmo este cupão e, em breve, conhecerá os detalhes deste produto com acabamento superficial acanalado para evitar possíveis desligamentos das argamassas, resultando um sistema monolítico com as telhas.

Mais uma solução que a Dow põe nas suas mãos para formar, com os seus telhados, o par mais sólido, por muitos anos. O Plano Styrofoam* - apoiado em mais de 25 anos de eficiência comprovada em isolamento térmico.



* Marca Registrada • The Dow Chemical Company



Produto livre de CFC,
de acordo com o
protocolo de Montreal

(01) 57 89 55



ligue-nos

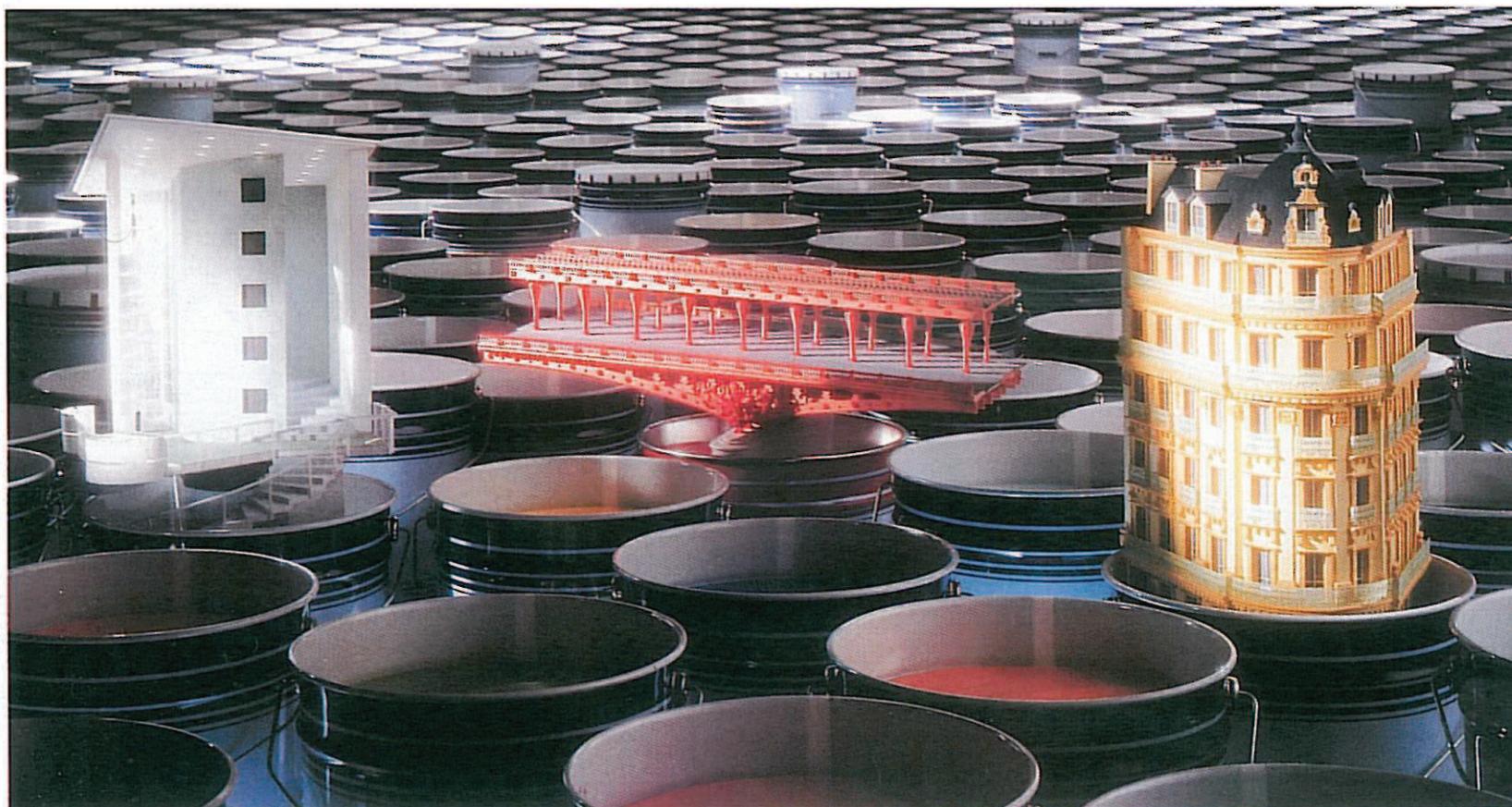
Dow Portugal, Rua Rodrigues Sampaio, 97, 4º - 1100 LISBOA
Tel.: 57 89 55/356 25 34 - Fax: 315 08 20 - Telex 12682

Nome: _____
Cargo: _____
Companhia: _____
Morada: _____
Código Postal: _____
Tel.: _____
Telex: _____

JA 94 PT

A cor dominante de la Seigneurie é a audácia

A audácia, são os
homens, os serviços,
os produtos e os
milhares de cores
à disposição dos
profissionais.
Catálogos de cores
específicos:
Decoração,
Alta Decoração,
Fachada
....e sistema Chromatic
de afinação de cor,



A COR DOS PROFISSIONAIS

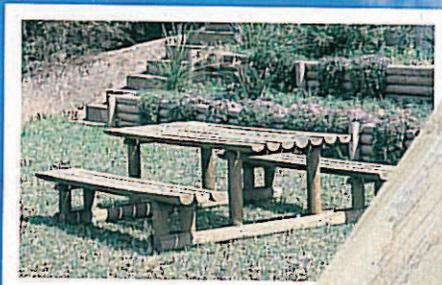
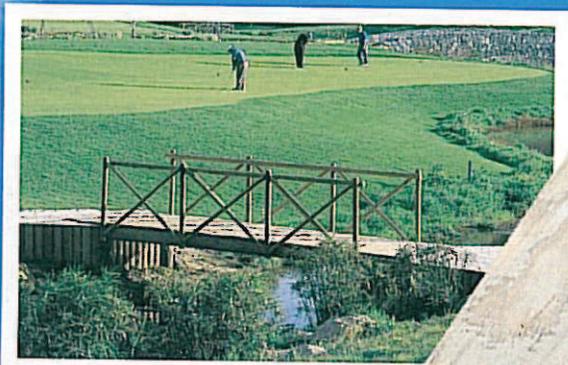
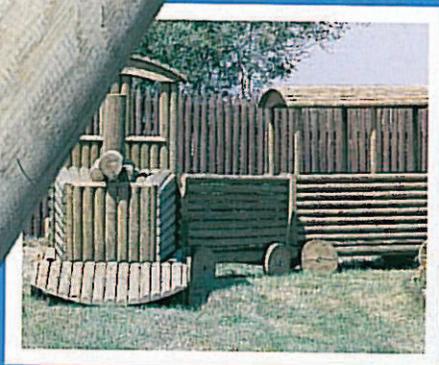
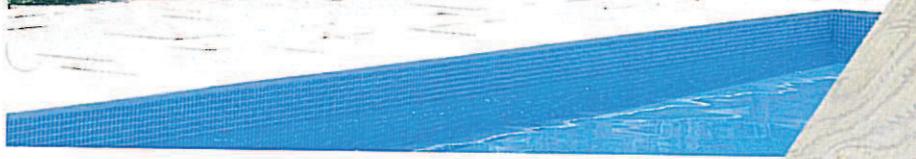
são os meios e os
serviços para oferecer
nuances de uma
infinita riqueza.
Os estudos cromáticos
e técnicos propostos
pelos nossos
conselheiros, permitem
prescrever e adaptar
a cor no ambiente
de cada região
e também assistir
tecnicamente as obras.

COR E DECORAÇÃO, Lda

ESTRADA NACIONAL 249, Km 14 - APARTADO 74
2726 MEM MARTINS CODEX
TEL. (01) 920 61 26 - FAX. (01) 920 67 66

 **la seigneurie**[®]
Tintas e revestimentos

CARMO FREQUENTA OS MELHORES AMBIENTES.



Carmo é uma marca de equipamentos para jardins e parques infantis feitos com base em madeira de pinho de primeira qualidade, que obedecem às mais exigentes normas internacionais de segurança.

A versatilidade e o design totalmente inovador dos produtos da marca Carmo abrem um vasto leque de soluções para cada tipo de espaço, onde é contemplada a criatividade de cada utilizador.

Para o jardim, a marca Carmo oferece um mobiliário que realça toda a beleza de uma madeira bem cuidada, onde há todo o prazer da vida em plena Natureza.

Aliando a estética à segurança, a Linha Carmo Park é um desafio à criatividade das crianças e entra em todas as brincadeiras.

Nas Linhas **Carmo Jardim** e **Carmo Park** encontra a Natureza no seu estado mais puro, onde a estética e a robustez se combinam harmoniosamente.



**Carmo
Park/Jardim**

Rua Latino Coelho, 6, 1ºFte/Dto. Lisboa - Portugal
Tel. (01) 356 32 61 - Fax (01) 52 21 18



TECTOS FALSOS

DAMPA®

De origem dinamarquesa, os tectos falsos Dampa são sistemas fechados ou abertos fabricados em alumínio lacado, liso ou microperfurado. Os sistemas microperfurados têm elevado coeficiente de absorção acústica e podem ser fabricados com película têxtil especial, que dispensa a utilização de lã mineral, mantendo a mesma capacidade isolante e evitando os inconvenientes da aplicação deste material (alergias, doenças respiratórias, etc.). São leves, decorativos e fabricam-se em doze (12) esquemas de construção diferentes. Colocam ao dispor do projectista ou decorador mais exigente uma variedade de cores com elevado nível de qualidade no acabamento e tonalidade.



DAMPA-Rondella



DAMPA-10



DAMPA-Tiles



DAMPA-Lamel



DAMPA-Interval

Podem integrar-se elementos de:
iluminação;
ventilação;
controlo acústico;
detecção de incêndios;
etc...

O TECTO FAZ A DECORAÇÃO



DAMPA-Baffle

Usando qualquer um dos tipos de banda de alumínio lacado, liso ou microperfurado, ou em combinação podem obter-se níveis de absorção acústica de acordo com as exigências de design conciliando as duas funções (decorativas e técnicas).

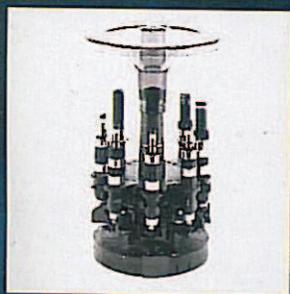
É de notar a sua perfeição técnica pois o tecto Dampa é o ideal para: hotéis, restaurantes, anfiteatros, instalações especiais, ginásios, piscinas cobertas, hospitais, etc.

MULTOH

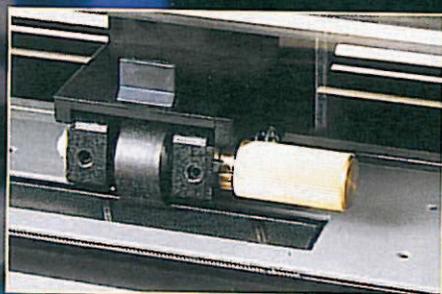
PRECISÃO
RAPIDEZ
EFICÁCIA
QUALIDADE

série

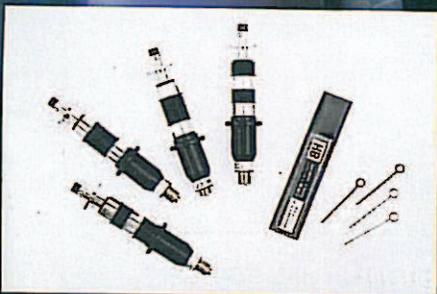
XP



O nosso carrocel faz tudo por si



Compatível com todos os tipos de suporte



O lápis dá uma nova perspectiva



Operação fácil



- Sistema Fuzzy-Logic entre 21 e 41 vectores
- Qualquer tipo de caneta (carrocel de 8 posições)
- 4 espessuras de minas
- Relação qualidade/preço imbatível

Representante
exclusivo
em
Portugal



SOREPAL

SOCIEDADE REPROGRÁFICA DE PAPÉIS, LDA.

Sede:
RUA DO NORTE, 81
1200 LISBOA

TELEFS. (01) 347 32 85 (3 linhas)
TELEX. 43 229 SORPAL P
TELEFAX. (01) 347 40 83

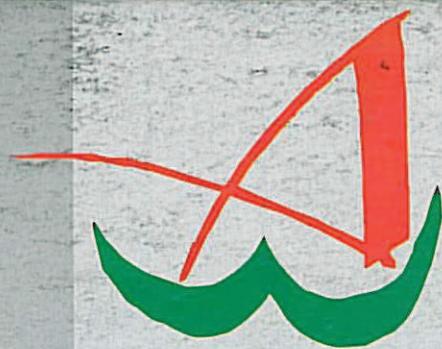
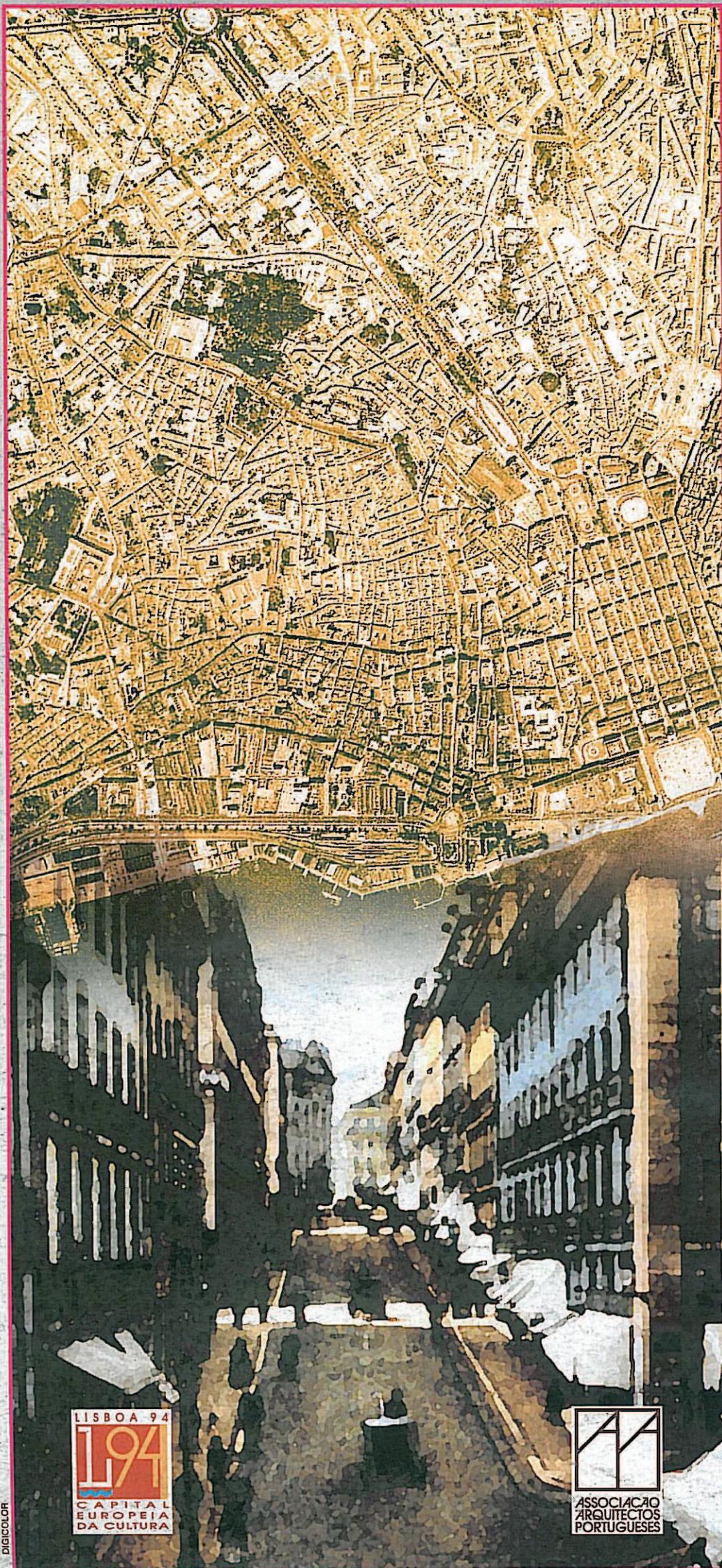
EXPOSIÇÃO E VENDAS

LISBOA
RUA BORGES CARNEIRO, 61-C • 1200 LISBOA
TELEFS. (01) 396 29 22 • 396 29 60

PORTO
RUA SERPA PINTO, 663 • 4200 PORTO
TELEFS. (02) 82 38 30 • 82 62 03 • FAX (02) 82 53 49

COIMBRA
AV. DR. ELÍSIO DE MOURA, LT.3 - LOJA 3 • 3000 COIMBRA
TELEFS. (039) 71 60 27 • 71 61 64 • FAX (039) 71 59 70

PROJECTAR EM LISBOA DESIGNING IN LISBON



W O R K S H O P
D E A R Q U I T E C T U R A
A R C H I T E C T U R A L
W O R K S H O P

5 a 24 de Setembro 1994
5-24 September 1994

CONVENTO DOS INGLESINHOS

- ❖ Em 1994 Lisboa é Capital Europeia da Cultura. Ao longo do ano irá decorrer um grande Festival de Actividades Culturais à volta da ideia de Lisboa - ponto de encontro de culturas.
- ❖ Integradas na área de Intervenção Urbana cabem actividades que têm como objectivo valorizar a cidade nos aspectos arquitectónico e urbanístico através de iniciativas no tecido urbano, em recuperação de edifícios, espaços públicos e equipamentos vocacionados para a cultura.
- ❖ No âmbito do projecto da "Sétima Colina" a Associação dos Arquitectos Portugueses - CDR Sul, em colaboração com a Sociedade Lisboa 94, irá promover o Workshop de Arquitectura - "Projectar em Lisboa": um conjunto de acções urbanas será levado a cabo no percurso histórico compreendido entre o Largo do Rato e o Cais do Sodré, com vista a dinamizar e revelar o seu carácter de excepção no tecido da cidade, rico na diversidade e qualidade dos espaços que o compõem.
- ❖ As áreas de abordagem propostas irão desde a reabilitação de edifícios e espaços públicos existentes ao desenho de novas propostas arquitectónicas, num espírito de integração e qualificação do local.

MONITORES CONVIDADOS

1. Arq. Gonçalo Byrne / Arq. Manuel Mateus (Lisboa)
2. Arq. Adalberto Dias / Arq. José Gigante (Porto)
3. Arq. Santiago Conde (Barcelona) / (1)
4. Arq. Tony Fretton (Londres) / (1)
5. Arq. David Chipperfield (Londres)
Arq. Jorge Carvalho (Porto)
6. José Martinez Lapeña ou Arq. Eduardo Bru (Barcelona) (2)
7. Prof. Arq. Troufa Real
Prof. Arq. Joaquim Braizinha (Lisboa)

As equipas de monitores prestarão uma conferência no decorrer do workshop.

Notas:

- (1) Monitores dos grupos, a definir:
Arq. João Paulo Rapagão (Porto), Arq. Fernando Hipólito (Lisboa) ou Arq.^l M^o José Abrunhosa (Guarda)
- (2) Ambos os monitores a definir

CONFERÊNCIA DE ABERTURA

Prof. Arq. Alberto Campo Baeza (Madrid)

Para informações adicionais contactar:

ASSOCIAÇÃO DOS ARQUITECTOS PORTUGUESES
Secção Regional Sul
Av. 24 de Julho, 52 - 1º Esq 1200 LISBOA PORTUGAL
Tel: 01 - 3951401 / 2 / 3 Fax: 01 - 3951400
(a/c: Manueja Costa)



A beleza da fachada
é o reflexo da alta tecnologia

Projectista: Graphos - Arquitectos



Ca. Seguros Global - Lisboa



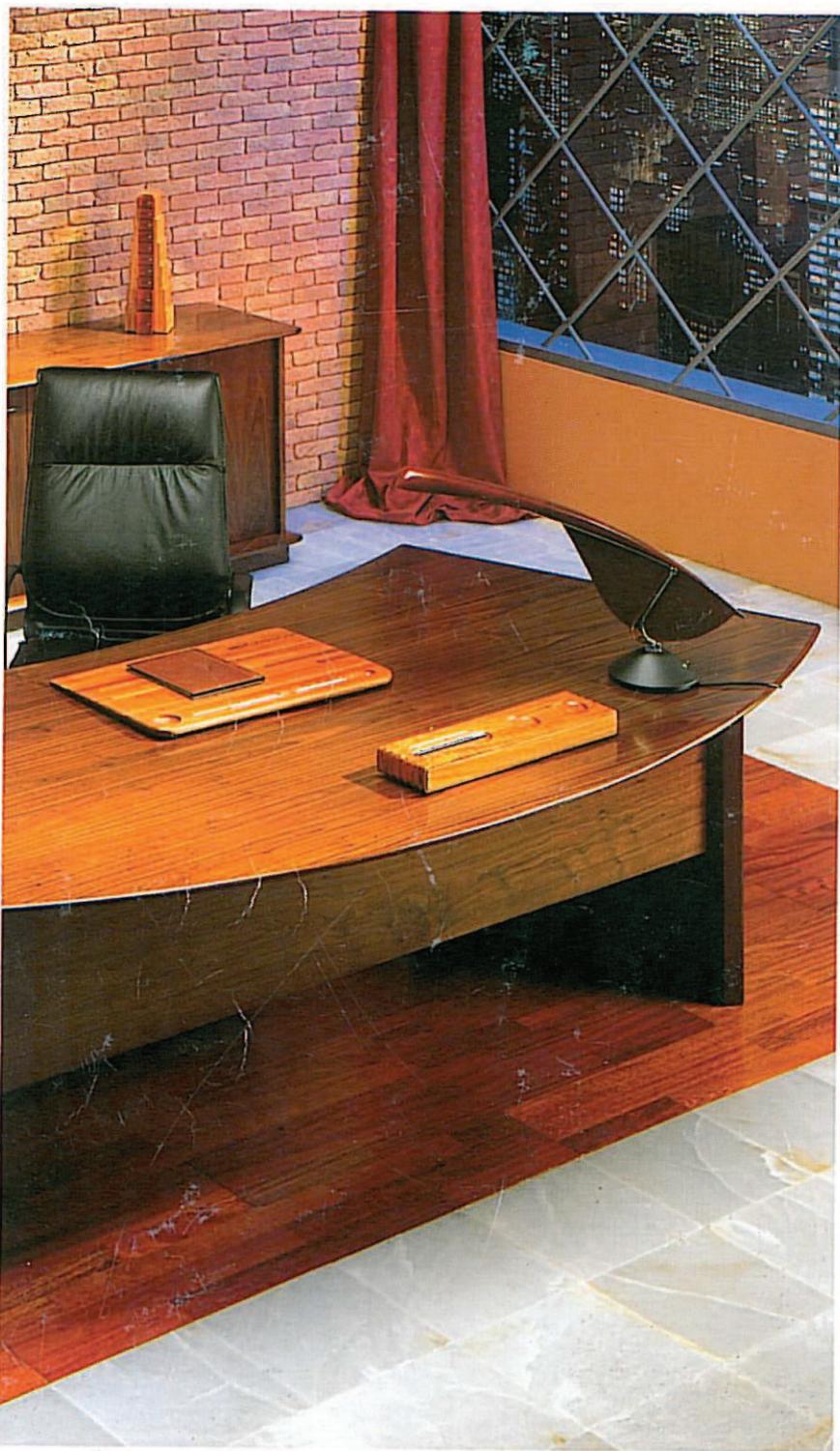
Na constante busca de soluções estética e tecnicamente perfeitas, a Technal propõe sistemas de fachadas adaptáveis a todos os tipos de edifícios. Quer se trate de uma renovação ou das arrojadas formas da arquitectura contemporânea, a flexibilidade e polivalência das fachadas MC, com uma expressão de 52 mm, V.E.C. Nuage ou a sua variante Reflet, garantem o escrupuloso respeito pelo projecto do arquitecto, ao mesmo tempo que

facilitam o trabalho de instalação. Como complemento da oferta, a Technal coloca à disposição dos técnicos do sector todo o seu Gabinete de Engenharia, por forma a garantir uma maior optimização dos produtos face à especificidade de cada obra. A segurança dos sistemas Technal é comprovada pelos ensaios efectuados em alguns dos mais importantes organismos oficiais europeus, que atribuíram à Technal francesa a certificação ISO 9001.

TECHNAL® 

Nem todo o Alumínio é igual!

Subimos consigo até ao topo.



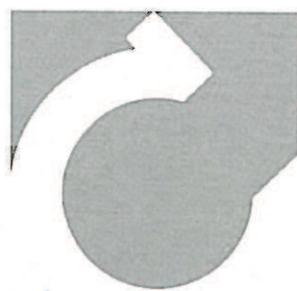
grupo barro

HAWORTH
EUROPE

Cortal - Mobiliário de Escritório - Serviço de Apoio Técnico e Informativo - Telefone: 0500 1091 (Linha Azul)

QUANDO O DESIGN TEM ALMA.

*Desde a recepção até ao seu gabinete, a **Cortal** criou para si uma variedade de equipamentos para todos os sectores da sua empresa. São soluções personalizadas e funcionais que lhe vão permitir descobrir uma nova dimensão do seu espaço. A elegância do design italiano e o conforto dos materiais vão fazer da sua empresa, o lugar ideal para trabalhar. Porque o sucesso tem uma imagem.*



CORTAL

MOBILIÁRIO DE ESCRITÓRIO