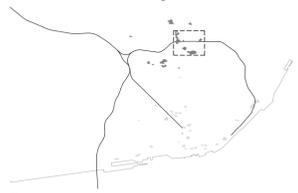
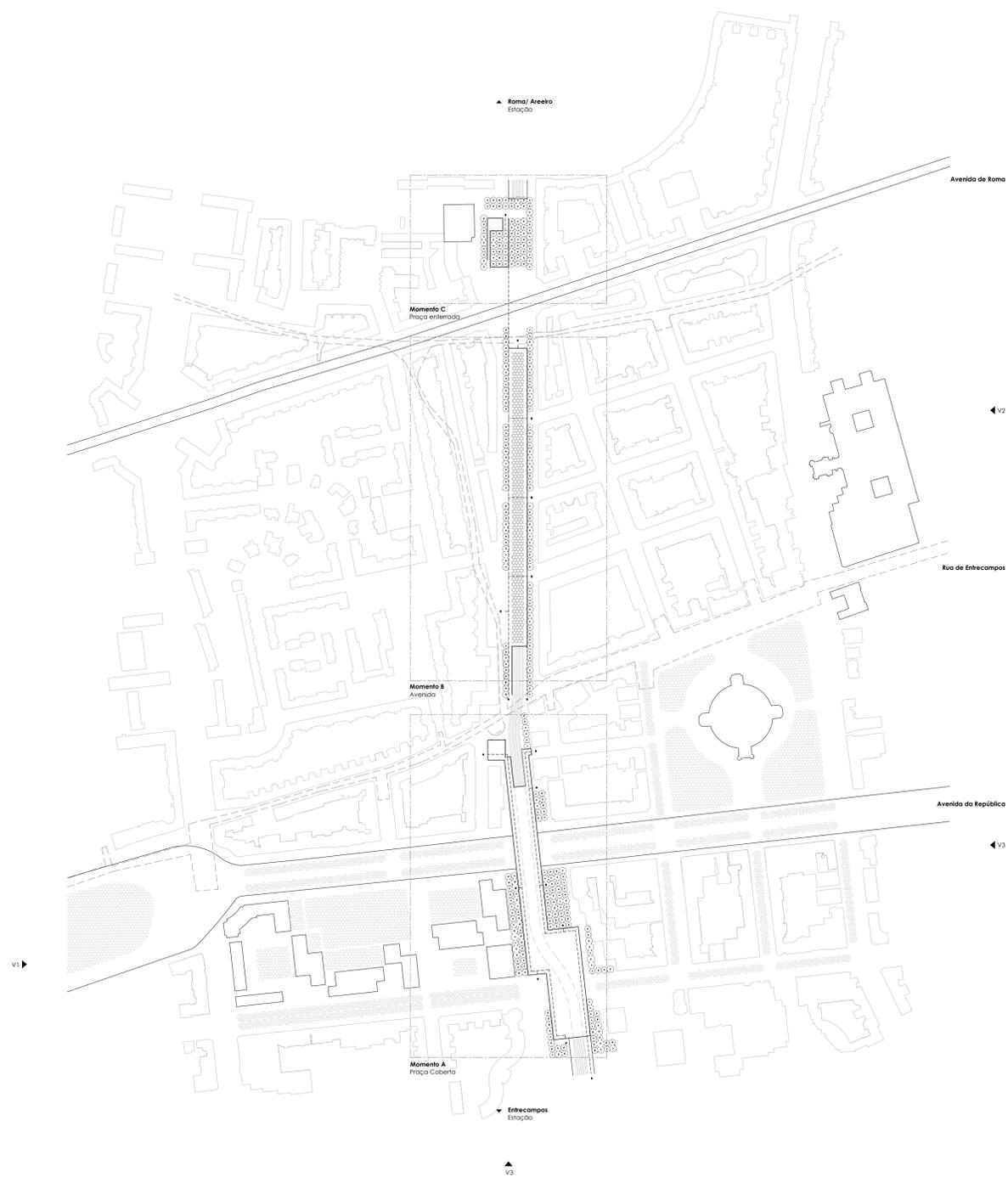


Os limites da área de intervenção compreendem-se pela avenida da República, onde o comboio se projeta em viaduto, e a avenida Roma, onde a ferrovia é enterrada, deixando, em ambos os casos, a cidade expandir-se à superfície, assim como pelas azinhagas de Entrecampos e das Amoreiras, que, contrariamente às principais vias de circulação, foram cortadas pela implantação do caminho de ferro e absorvidas pela evolução do território. É assim, possível distinguir, no lugar, as portas onde a cidade se estende para além do seu limite e os locais onde a linha de cintura se implanta como uma barreira intransponível. Pretende-se, neste abordagem e apropriação da cidade à linha do comboio, marcar os locais de atravessamento enquanto espaços de encontro e transição, gerando novos rios, ao mesmo tempo que se procura combater as descontinuidades morfológicas que, resultantes da inserção da ferrovia na topografia do planalto, geraram muros, valas e taludes.



Equipamentos culturais. Planta síntese à escala: 1000 metros



O projeto procura coser as diferentes malhas urbanas que se foram desenvolvendo a norte e sul da linha de cintura, tirando proveito dos alargamentos possíveis para criar plataformas de espaço público e novas ligações. O primeiro momento redefiniu a estrutura elevada, no lugar da antiga estação de Entrecampos, recuperando a memória do viaduto demolido em 1973 e possibilitando o acesso de nível entre o bairro do Rego e o chafariz de Entrecampos, a ligação às avenidas 5 de Outubro e da República, a partir de acessos verticais, e a continuidade do espaço público sob a construção suspensa. O segundo troço cobre o caminho de ferro desde a antiga azinhaga de Entrecampos até à avenida de Roma, prolongando a cota da rua Infante Dom Pedro, a norte da linha de cintura, até à rua João Villaret, a sul. A terceira plataforma sobrepõe-se, também, à ferrovia, no alargamento junto ao Teatro Maria Matos e à antiga entrada da estação de Roma/ Areeiro, desenhando uma nova praça que repõe a topografia original do território, antes da implantação do caminho de ferro.

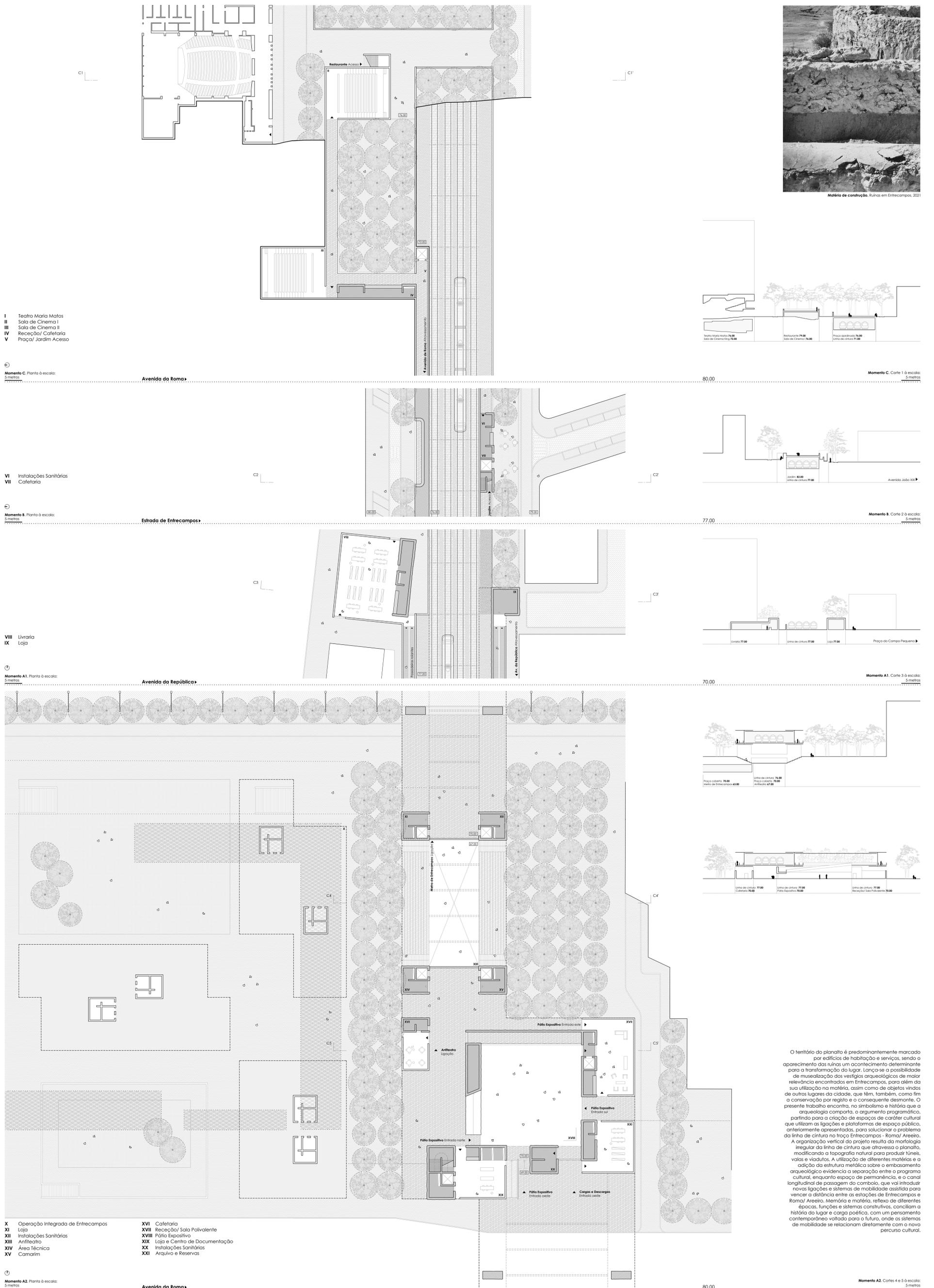
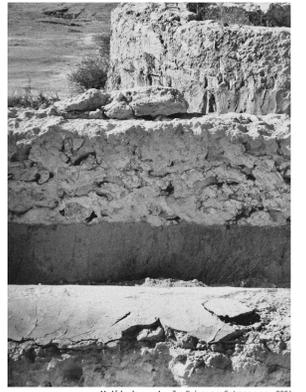


Canal ferroviário. Cruzamento sobre a avenida de Roma, 2021

Planta I da cobelura à escala: 50 metros



Vista 1. Fotomontagem



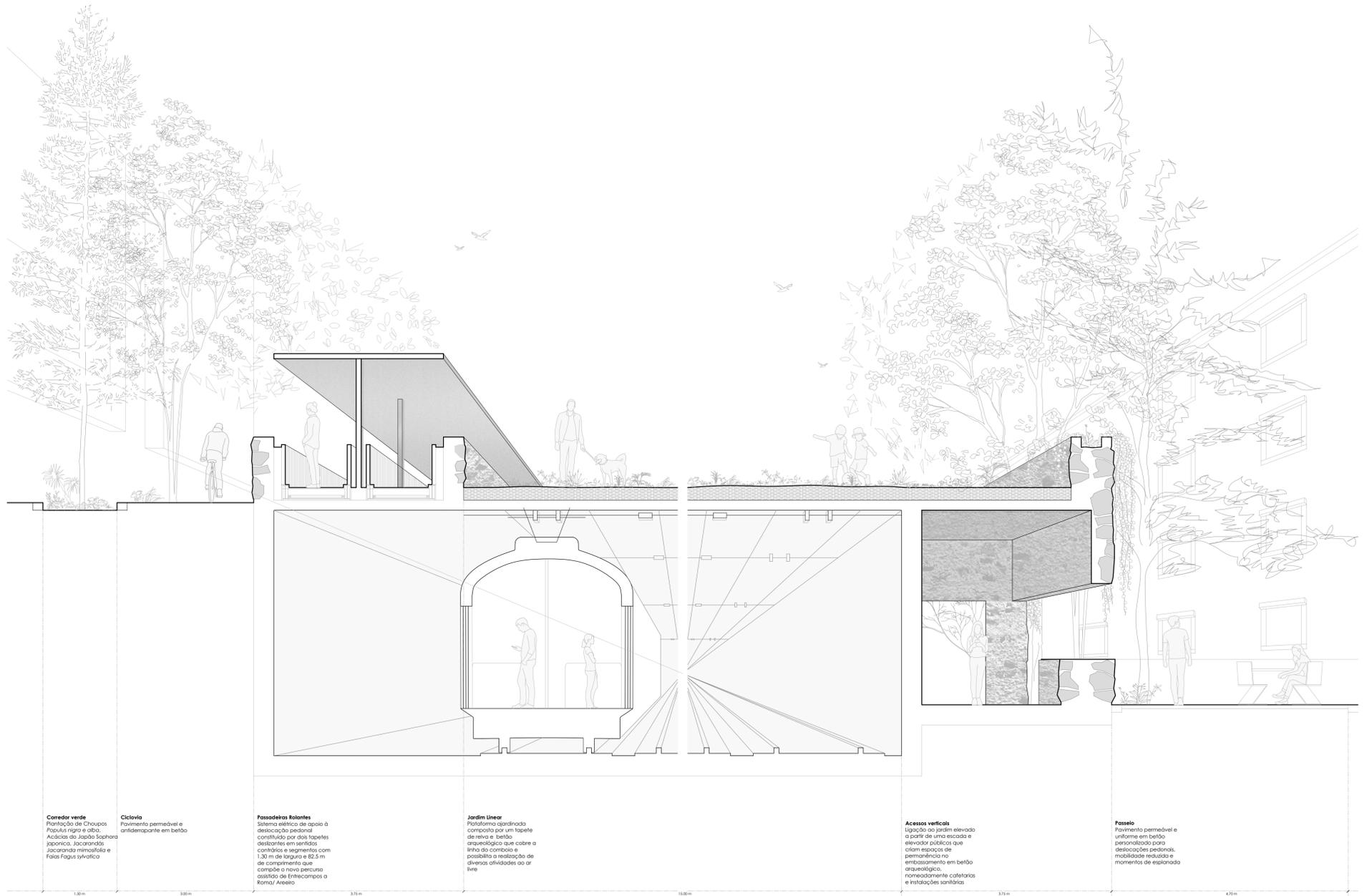
- I Teatro Maria Matos
- II Sala de Cinema I
- III Sala de Cinema II
- IV Recepção/ Cafeteria
- V Praça/ Jardim Acesso

- VI Instalações Sanitárias
- VII Cafeteria

- VIII Livraria
- IX Loja

- X Operação Integrada de Entrecampos
- XI Loja
- XII Instalações Sanitárias
- XIII Anfiteatro
- XIV Área Técnica
- XV Camarim
- XVI Cafeteria
- XVII Recepção/ Sala Polivalente
- XVIII Pátio Expositivo
- XIX Loja e Centro de Documentação
- XX Instalações Sanitárias
- XXI Arquivo e Reservas

O território do planalto é predominantemente marcado por edifícios de habitação e serviços, sendo o aparecimento das ruínas um acontecimento determinante para a transformação do lugar. Lança-se a possibilidade de musealização dos vestígios arqueológicos de maior relevância encontrados em Entrecampos, para além da sua utilização na matéria, assim como de objetos vindos de outros lugares da cidade, que têm, também, como fim a conservação por registo e a consequente desmonte. O presente trabalho encontra, no simbolismo e história que a arqueologia comporta, o argumento programático, partindo para a criação de espaços de caráter cultural que utilizam as ligações e plataformas de espaço público, anteriormente apresentadas, para solucionar o problema da linha de cintura no traço Entrecampos - Roma/ Areiro. A organização vertical do projeto resulta da morfologia irregular da linha de cintura que atravessa o planalto, modificando a topografia natural para produzir túneis, valas e viadutos. A utilização de diferentes matérias e a adição da estrutura metálica sobre o embasamento arqueológico evidencia a separação entre o programa cultural, enquanto espaço de permanência, e o canal longitudinal de passagem do comboio, que vai introduzir novas ligações e sistemas de mobilidade assistida para vencer a distância entre as estações de Entrecampos e Roma/ Areiro. Memória e matéria, reflexo de diferentes épocas, funções e sistemas construtivos, conciliam a história do lugar e carga poética, com um pensamento contemporâneo voltado para o futuro, onde os sistemas de mobilidade se relacionam diretamente com o novo percurso cultural.



Corredor verde
Plantação de Choupos, Populus nigra e alba, Acácias do Japão, Sashara japonica, Jacarandas, Jacaranda mimosaeflora e Ficus sp. sintática

Ciclovía
Pavimento permeável e antideslizante em betão

Passadeiras Rolantes
Sistema estático de apoio à deslocação pedonal controlado por dois tapetes deslizantes em sentidos contrários e segmentos com 1,30 m de largura e 62,5 m de comprimento que compõe o novo percurso assistido de Entrecampos a Roma/ Areeiro

Jardim Linear
Platформа ajardinada composta por um tapete de relva e betão arqueológico que cobre a linha do comboio e possibilita a realização de diversas atividades ao ar livre

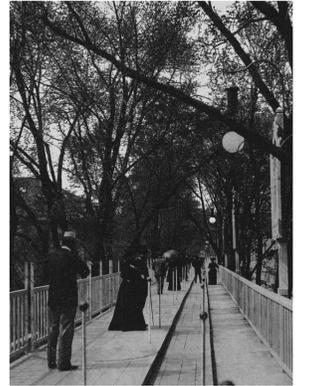
Acessos verticais
Ligação ao jardim elevado a partir de uma escada e elevador públicos que criam espaços de permanência no embasamento em betão arqueológico, nomeadamente cafetarias e instalações sanitárias

Passelo
Pavimento permeável e uniforme em betão personalizado para deslocações pedonais, mobiliário urbano e momentos de estadia

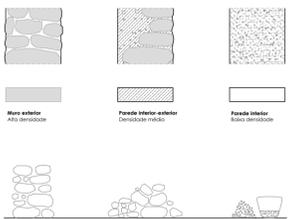
Vila 2. Proposta para o novo muro, fotomontagem



Existente. Muro, traço Roma/ Areeiro, 2000



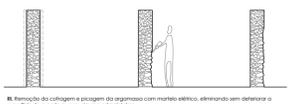
Trottoir Roulant. Exposition Universel de Paris, 1900



Utilização da alvenaria como método de construção através do reaproveitamento de pedras íntegras e utilização dos restantes elementos arqueológicos para incorporar no betão



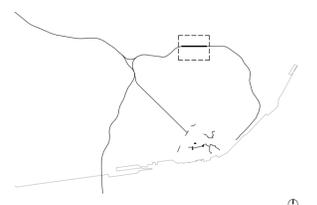
Revestimento do exterior alternativo entre a aplicação do argamassa e a colocação do morteiro por dentro do bloco de betão. Este procedimento busca a recuperação das paredes interiores de cerâmica, modo de acabamento com pedras íntegras de origem ou todos os tipos de cerâmicas (alta densidade ou opacas) com o argamassa em betão arqueológico: betão cerâmico



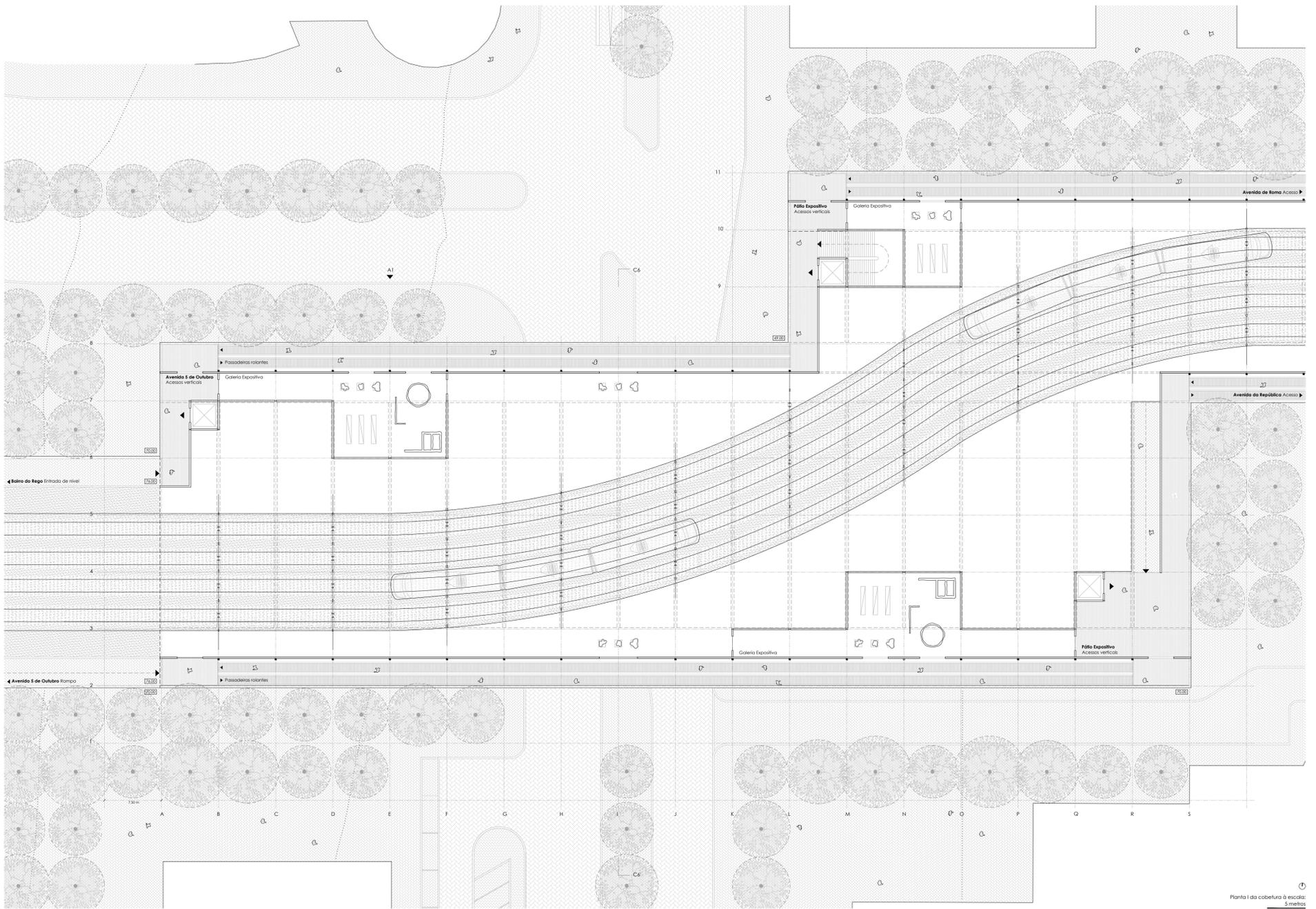
Reutilização de cerâmicas e argamassa com morteiro estático, abstrahendo sem delimitar a superfície de suporte que reveste o pedras íntegras

Betão arqueológico. Matéria, representação e sistema de construção

Como analisado anteriormente, sabe-se que, no centro histórico, foram introduzidos, ao longo dos séculos, sistemas de apoio às deslocações pedonais para vencer a topografia acentuada. Num momento em que se repensa a mobilidade nas cidades e as suas infraestruturas, é pertinente aplicar novos sistemas assistidos de deslocação, no espaço público. Partindo da investigação realizada na segunda parte do trabalho e da pré-existência da linha férrea, é proposto que o passeio cultural se transforme numa hipótese de mobilidade suave entre Entrecampos e Roma/ Areeiro. Para isso, são implementadas várias sequências de passadeiras rolantes sobre as plataformas desenhadas no território, vencendo, na totalidade, 1 quilómetro de distância. De notar a presença da vegetação, enquanto elemento organizador e caracterizador dos três momentos do projeto. O novo corredor verde do planalto acompanha o movimento do circuito longitudinal, criando uma mancha densa que envolve a intervenção e reduz a presença do edificado, anteriormente em forte tensão com a ferrovia. Deste modo, é reforçada a ideia de passeio público que atravessa a cidade numa vista privilegiada sobre as grandes overdeiras e em contacto com a natureza.



Sistemas de mobilidade suave. Planta síntese à escala: 1000 metros



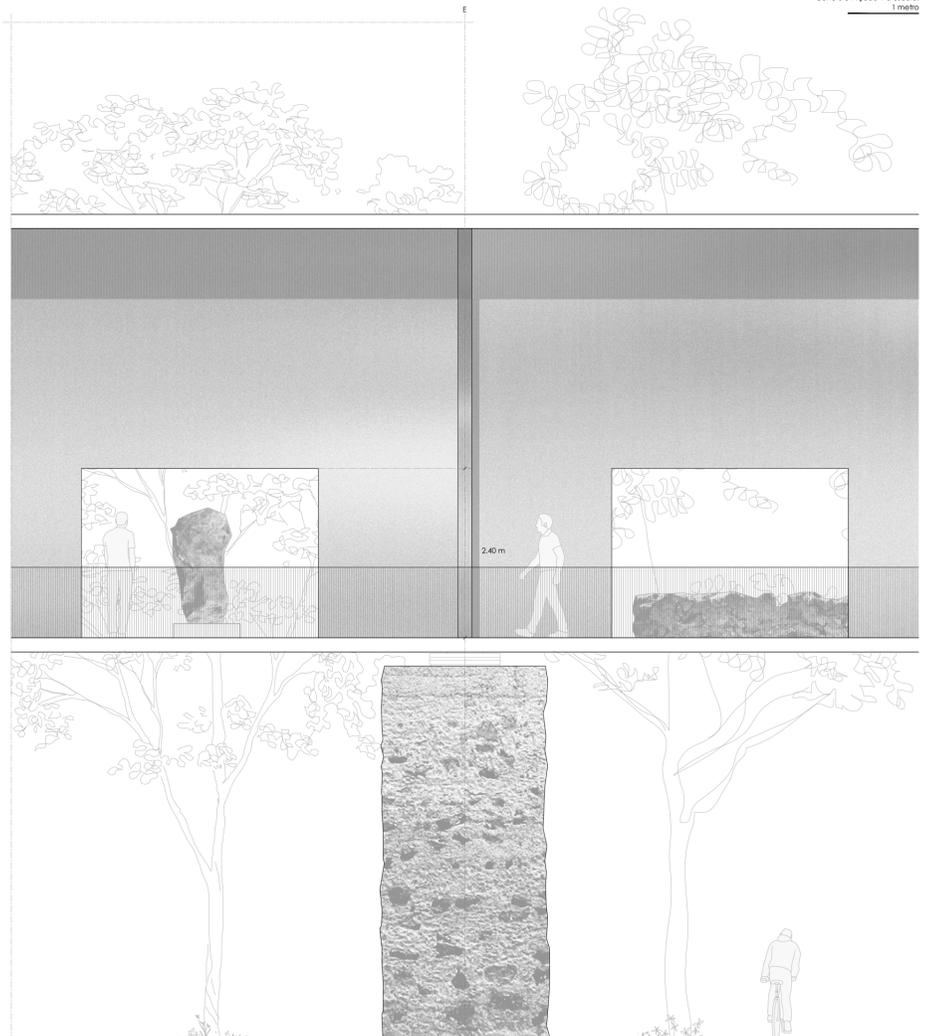
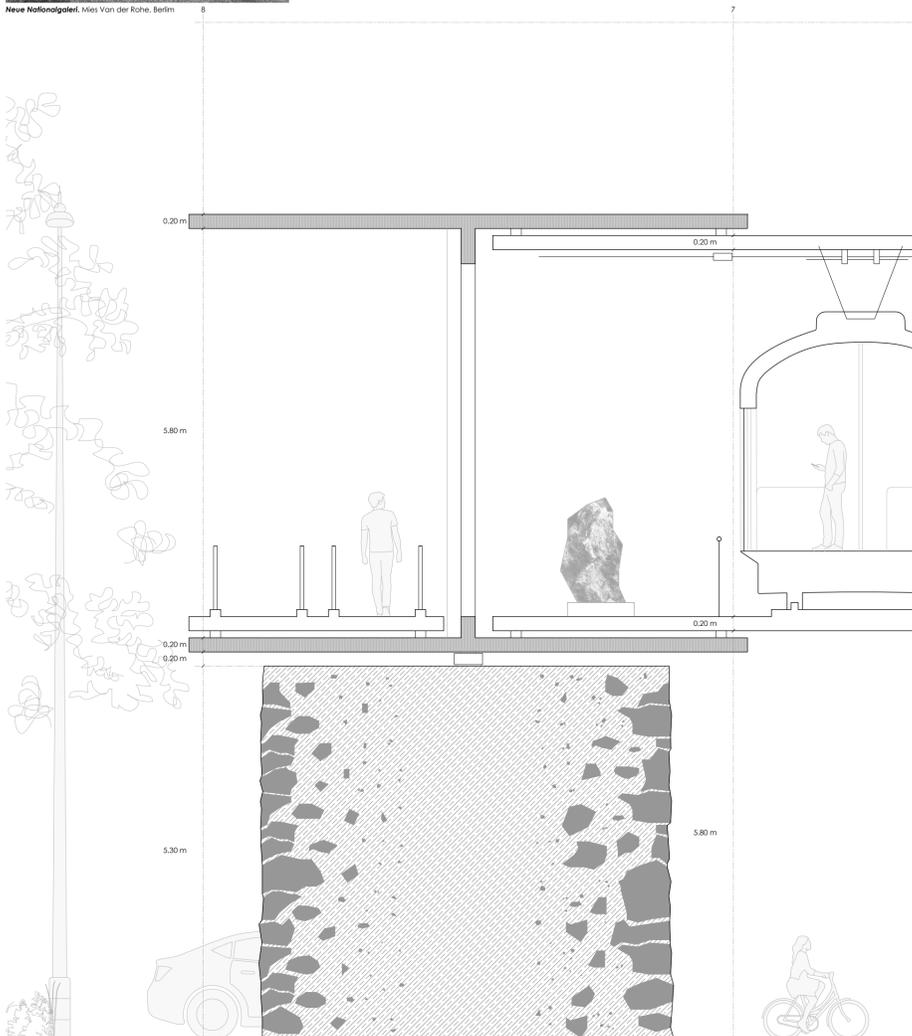
Planta 1 da cobertura à escala:
5 metros

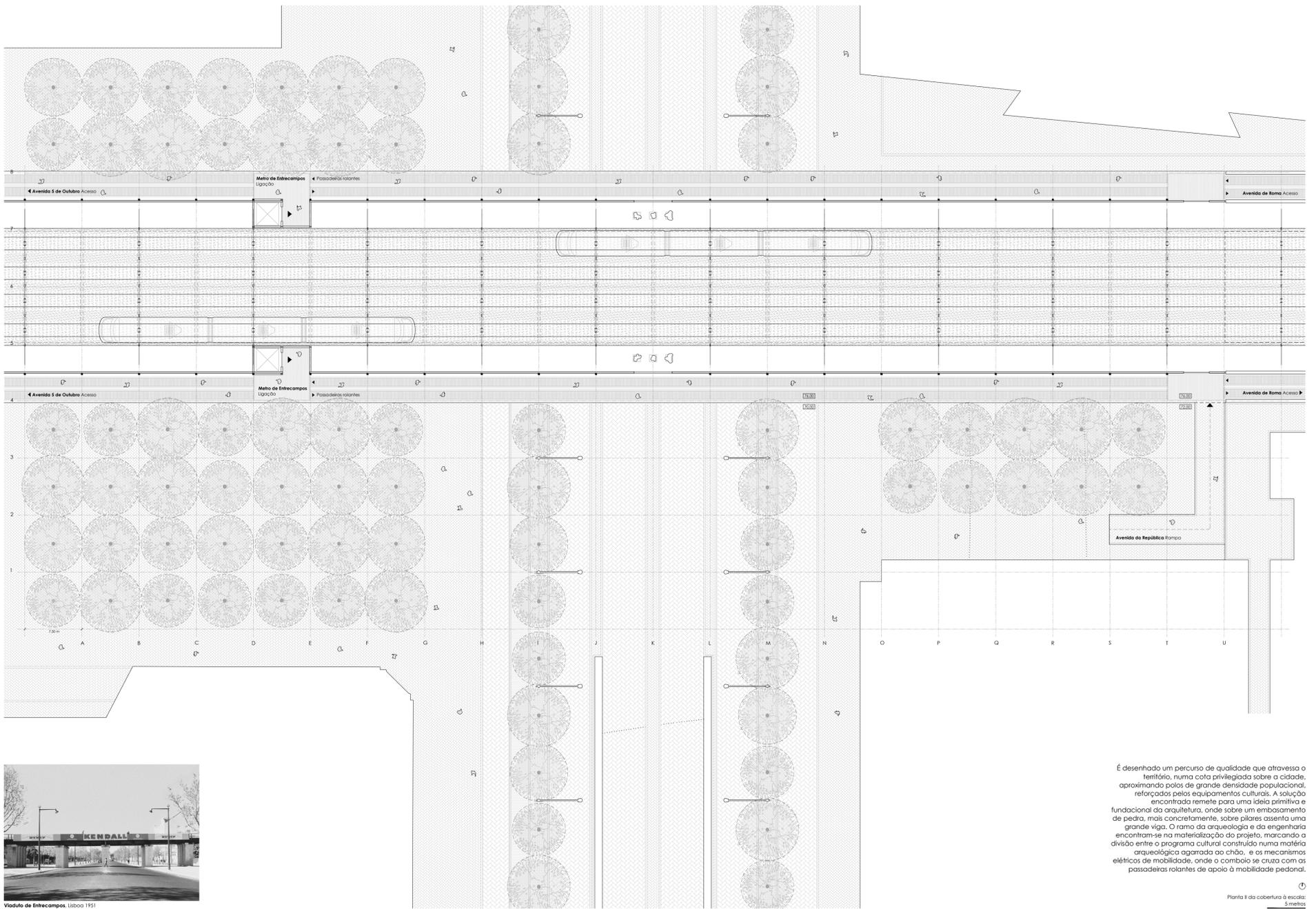


Neue Nationalgalerie, Mies Van der Rohe, Berlin

No primeiro momento, o viaduto é formado por três vigas metálicas que permitem a passagem do linha de cintura e a adição do sistema de apoio à mobilidade. As passadeiras rolantes são introduzidas na base exterior do perfil em ferro, de modo a que a estrutura sirva de barreira sonora, podendo ser aplicado no interior do alimo um isolamento acústico. O percurso movejido acompanha o perfil metálico, até ser intersectado pelos acessos verticais, e vai revelando aberturas, de modo a criar uma galeria expositiva, para usufruto de quem se desloca nos tapetes elétricos e dentro do comboio. Deste modo, os espaços museológicos, localizados no piso térreo, são anunciados, promovendo o acesso direto à praça coberta e o contacto com a arqueologia e história do lugar.

Corte 6 e Alçado 1 à escala:
1 metro





É desenhado um percurso de qualidade que atravessa o território, numa cota privilegiada sobre a cidade, aproximando polos de grande densidade populacional, reforçados pelos equipamentos culturais. A solução encontrada remete para uma ideia primitiva e fundacional da arquitetura, onde sobre um embasamento de pedra, mais concretamente, sobre pilares assenta uma grande viga. O ramo da arqueologia e da engenharia encontram-se na materialização do projeto, marcando a divisão entre o programa cultural construído numa matéria arqueológica agarrada ao chão, e os mecanismos elétricos de mobilidade, onde o comboio se cruza com as passadeiras rolantes de apoio à mobilidade pedonal.

Planta II da cobertura à escala: 5 metros

▲
V3

Vista 3: Fotomontagem

